# Korrespondenzen.

**Quinton,** Sask., 12. August 1910. (Verspätet.) — Werter Courier! Gestern den 11. ds. nach Beendigung des Katholikentages zu Humboldt, fuhren wir etwas nach 1 Uhr Mittags von dorten über Warman nach Saskatoon ab, als etwa 5 Meilen hinter Warman unser Zug verunglückte.

Menschen kamen nicht zu Schaden, aber es ist ein Wunder, daß nicht Opfer dieser Katastrophe zu beklagen sind.

Die Schienen liegen in Halbmondform gebogen, alle Holzschwellen sind entzwei auf einer Strecke von etwa 100 Metern. Die Waggons sind stark beschädigt und unter einem Wagen die ganzen Räder weggerissen, welche abseits des Bahnbettes liegen. Der Kohlenwagen liegt umgekehrt und 3 Wagen liegen rechts oder links vom Bahndamm. Als ein Bild der fürchterlichsten Zerstörung liegt der ganze Zug da und staunen muß man, daß wir mit dem gewaltigen Schrecken davonkamen.

Nach dem Unglück untersuchten wir die Bahnstrecke vor uns, welche also noch nicht von unserem Zuge passiert war und was sahen wir? Fast überall ganz faule Holzschwellen und fehlten auf Strecken von 3 und mehr Metern die Nägel, mit welchen die Schienen befestigt werden. Sämtliche Schrauben an den Punkten, wo die Schienen zusammenkommen, waren los, so daß wir mit den Füßen die Schienen bewegen und fortdrücken konnten.

Ebenso gut wie ich heute noch den Bericht übermitteln kann, könnte ich jetzt schon durch die Schuld dieser Bahngesellschaft ein toter Mann sein und mit mir hunderte andere Menschen.

Wie schon bemerkt, ist es ein Wunder, daß kein Menschenleben verloren ging. Ich und auch fast alle Mitreisenden sind vom Schrecken noch so angegriffen, daß viele darunter sehr zu leiden haben werden.

Als wir durch einen von Saskatoon per Telegramm beorderten Zug abgeholt wurden, stieg man mit Angst und Grauen ein.

C. Wehrens.

---

**Warman,** Sask., 15. Aug. 1910. Werter Courier! Das Heumähen ist nunmehr beendet und mit Getreideschneiden begonnen worden Anfangs August war die Witterung windig und hatten wir öfters Regen. Jetzt aber ist das Wetter sehr passend für Heu- und Getreide-Ernte. Im Durchschnitt kann es von 15 bis 20 Buschel Weizen vom Acker geben. Hafer und Gerste ist etwas kurz ghelieben und wird sehr verschieden ergeben. Auf Stellen sind Haferfelder, die 35 bis 40 Buschel vom Acker geben können und auf Stellen auch nur die Hälfte.

Ich schrieb seiner Zeit, daß mit der Wegearbeit auf der Osterwick Straße der Anfang gemacht wurde, und hofften im Anfang, einen guten, ebenen Weg zu bekommen, aber am Ende des Dorfes ist die Arbeit am Wege nicht sehr zu loben, denn man meint, es fühlt sich beim Fahren auf dem bearbeiteten Wege so an, als wenn man bei grossem Wind auf dem Wasser fährt; denn das Fuhrwerk steigt und fällt und muß Vorsicht im Fahren gebraucht werden, daß man nicht noch vom Wagen fällt. So erzählte mir kürzlich ein Farmer von Aberdeen.

Den ersten Fischfang innerhalb 7 Jahre hat Schreiber dieses in diesem Sommer kürzlich gemacht. Und als vier Stunden verflossen waren, ohne einen Fisch zu fangen, so dachte ich, daß für mich wohl keine Fische gewachsen sind. Und meinem Partner, der sonst meinte Glück zu haben, g'ng es ebenso. Dann entschlossen wir uns, über den Fluß zu fahren und gingen mit frischem Mut an die Arbeit. Da war Ale Freude groß, indem wir bald mehrere Fische aus dem Wasser zogen. Ich hatte 4 Fische, etliche 16 Zoll lang, welches für uns schon eine gute Mahlzeit war. Mein Partner hatte aber zehn Stück, worunter mehrere kleine waren.

Die Fähre, mit der wir überfuhren, ist dieses Frühjahr neu gebaut worden und ziemlich in guter Ordnung. Joh. Doerksen ist der Fährmann über den River und versieht seine Sache sehr gut. Er hat bisweilen auch viel Arbeit und verdient einige Tage bis 88.00 und bekommt noch ein Monatsgehalt von $20.00.

In der Nähe am River ist sehr gutes Land und wohnen auch wohlhabende englische und deutsche Farmer dort, welches man an ihren Gebäuden und ihrem Vieh sehen kann. Es giebt bald keine besseren Plätze zur Farmerei als dort. Viele Leute würden wohl gerne kommen, wenn sie es müßten, daß da noch immer Eisenbahnland zu kaufen ist. Die es wissen, haben oft nicht die Mittel dazu.

So wie mir erzählt wurde, hat da ein englischer Farmer mit Namen R. G. Barager eine Sektion Schulland gekauft für $10.00 den Acker und kann jetzt schon das Doppelte haben. Er läßt da jetzt mit einem Dampfpflug pflügen.

Herr J. Kliewers früherer Eisenwarenladen, wo P. Martens jetzt der Eigentümer ist, hat den Giebel, der vom Sturm abgerissen war, wieder ausgebessert und neu angestrichen, so wie ein Stadtgebäude sein muß.

Unser Premier Sir Wilfrid Laurier ist auch bei Warman aus seinem Zug gestiegen und hatten etliche von uns die Ehre, mit ihm zu reden. Wir sind höchst verpflichtet, unsern besten Dank auszusprechen, daß wir solchen guten Mann für uns Farmer haben, denn seine Taten sind lobenswert. Wollen wir die ganze Sache in Augenschein nehmen und es gründlich betrachten, so werden wir wohl alle einstimmig sagen müssen, wie glücklich sind wir in Canada, da wir solche gnädige Regierung haben, wo der rechte Mann beschützt und der ungerechte bestraft wird. Und ein jeder kann frei bei seiner Religion bleiben, wer sonst Gebote und Rechte befolgen will. Es giebt aber auch solche, die die Wahrheit verfehlt haben und die bisherige Freiheit nicht geschätzet, indem daß wir nicht sind untertänig gewesen. Alle menschliche Ordnung dem Könige als dem Obersten, denn es heißt in unserem Gesetz: Jedermann sei untertan der Obrigkeit, die Gewalt über ihn hat. Denn es ist keine Obrigkeit ohne von Gott, wo aber Obrigkeit ist, die ist von Gott verordnet. Denn sie ist Gottes Dienerin, dir zu gut. Tust du aber Böses, so fürchte dich, denn sie trägt das Schwert nicht umsonst, sondern eine Rächerin zur Strafe über den, der Böses tut; so tue Gutes, so wirst du Lob von derselbigen haben.

Zum Schluß will ich noch anmerken, daß meine angeführten Worte nicht Bezug haben auf Streitigkeiten, sondern für Wahrheit gemäß anzuerkennen.

So hoffe ich, daß mein Schreiben niemand anstößig sein wird, sondern in guter Dinge am Werke des Rechten zu arbeiten, auf daß wir ein ruhiges Leben führen mögen in aller Ehrbarkeit.

Noch einen Gruß an den werten Editor und alle Leser.

J. Siemens.

---

**Quinton,** Sask., im August 1910. Werter Courier! In kurzer Zeit wird im Local Improvement Distrikt No. 248, wozu die Townships 26 und 27, Range 18, gehören, eine Abstimmung abgehalten, ob Distrikt oder Munizipalität verbleiben soll.

Gleichzeitig soll auch darüber abgestimmt werden, ob wir ein Herdgesetz wollen oder das Vieh frei herumlaufen darf.

Da beide Fragen für die Farmer von großer Wichtigkeit sind, so ist zu erwarten und liegt es im Interesse eines jeden, daß alle ohne Ausnahme bei der Abstimmung erscheinen.

Tag und Datum der Abstimmung wird in den Postoffices durch Anschlag bekannt gegeben.

Frau Aloisius Dütsch wurde von einem Stammhalter glücklich entbunden.

Am 1. Oktober wird in Punnichy das neue Hotel eröffnet werden.

Herr Heubach, Punnichy, erbaut dortselbst das erste große Steingebäude.

Frau Wwe. Schiller ist in den Ehestand getreten.

Auf dem Verkauf bei Herrn P. Heckmann wurde, wie voraus zu sehen war, alles sehr teuer bezahlt. Pferde kamen: eine Stute 375 Dollars, zweijährige Fohlen über 200 Dollars, einjährige Fohlen über 100 Dollars, eine Stute von 1300 Pfund 290 Dollars, 1 Team, 8 und 9 Jahre alt, 1600 Pfund, 525 Dollars usw. Kühe und Kälber sowie sämtliche Farmmaschinen kamen zu hohen Preisen. Die Farm ist noch nicht verkauft. Zwei Viertel, 3½ Meilen von Quinton Bahnstation der G. T. P. Winnipeg—Edmonton, mit Haus im reellen Werte von 800 Dollars, eine schöne gr. Grainerie, 1 Stall für 60 Stück Vieh, guter Brunnen, 80 Acres eingezäunt mit Draht für Viehweide, 60 Acres kultiviert (gutes Land), ist für den geringen Preis von 3000 Dollars zu verkaufen. Auf den beiden Vierteln können 1600 Dollars als Hypotheke (Mortgage) aufgenommen werden. Man kann auch noch ein drittes Viertel gleich nebenan für 1600 dazu kaufen.

Näheres durch den Unterzeichneten.

Man ist hier schon beim Weizenschneiden. Ernte gut. Auf Stellen schöner Weizen wie im vergangenen Jahr. Mutmaßlicher Durchschnitts-Ertrag per Acre 22 Buschel.

C. Wehrens.

---

**Kudaschewka, Nesawisimo,** den 11. resp. 24. Juli 1910. — Werter Courier! Herzlichen Gruß zuvor an alle Freunde, Verwandten und Bekannten, so auch an dich, werter Freund A. A. Janzen. Habe mich schon lange nicht hören lassen im Courier, erstens wegen vieler Arbeit und bin jetzt noch eine Zeit lang krank gewesen, was auch in Ordnung ist, obzwar es mir nicht gefiel, aber was Gott einem auferlegt, muß der Mensch tragen mit Geduld. Nun aber bin ich Gott sei Dank wieder hergestellt, kann jetzt wieder schaffen in der Wirtschaft. Ich mußte gerade in der Erntezeit liegen, aber es ist noch besser ausgefallen mit der Mähzeit, als man glaubte. Im Mai und Juni hat es wenig geregnet. Den 9. und 10. Mai hat es gefroren, so daß das Obst so mehr alles hin war. Den 11. Juni hat es schön geregnet, aber war auch Hagel, so daß über 200 Desjatinen Getreide und Mais beschädigt sind. Den 16. Juni hatten wir angefangen zu mähen und hat uns das Regenwetter ein paar Mal gehindert, aber doch noch glücklich alles abgemäht und beendigt den 9. Juli. Und morgen, so Gott will und wir leben, gedenken wir zu dreschen. Die Ernte wird vielleicht mittelmäßig ausfallen.

Das Wintergetreide war ziemlich gelagert, es war stark gewachsen und dennoch zuletzt ziemlich zusammengeschnürt. Das Sommergetreide ist klein von Gewachs, Gerste sehr zusammengeschnürt, und wo es viel geregnet hat, ist das Stroh groß, aber wenig Getreide, und dann noch bis zur Hälfte Brand, wie man sagt.

Die Arbeiter waren teuer, etliche haben gezahlt von 65 bis 80 Rubel auf 3 bis 4 Monate und dennoch nicht viel Arbeiter. Aber ein jeder hat genug bekommen. Stellenweise hat es sehr gehagelt, so daß es einigen Bauern 100 bis 200 und auch mehr Dassjatinen total verschlagen hat. Bei Werchomyewo sind einem gewissen Bauer Lutaj 250 Dassjatinen ganz und gar verschlagen, und er selbst hat den Verstand verloren. Das sind die Folgen, wenn der Mensch sich nur auf sich und Menschen verläßt. Dessen bin ich überzeugt, hätte er das Vertrauen auf Gott gesetzt, so hätte er den Verstand nicht verloren. Von diesem genug für diesmal, aufs andere Mal mehr.

Werter F. Janzen, du hast doch noch lange gewartet, bis es mal wieder was giebt von Rußland. Maulklauenkrankheit ist genug, das arme Vieh muß viel ausstehen, es scheint, der größte Teil von Rußland ist verseucht von dieser Krankheit und auf vielen Stellen hält das Vieh es nicht aus.

David Loewen ist fortgezogen von Milerodowka und David Loewen wirtschaftet hier ganz gut. Sein Papa lebt auch noch; wie er heißt, weiß ich nicht. Ob jemand von ihnen auf der Forstei dient, weiß ich nicht.

Peter Klassen, der Aelteste von Katerinowka, ist im Juni gestorben. Es ist schade, daß die Familie den Vater verloren hat, und die Gemeinde auch ihren Aelteten.

In der Kolonie Chortitza „Mutterkolonie" herrscht ziemlich die Cholera, wie man sagt.

Joh. Klassen, P. O. Borden, Sask., Canada; Habe den Brief und den Courier No. 36 zugleich bekommen, weshalb ich mich auch sehr freute.

Will noch berichten, daß in Jekaterinoslaw eine große Ausstellung eröffnet wurde, die vom 1. Juli bis 25. September dauert. Amerikaner haben sie auch besucht, d. h. die Fabrikanten mit ihren Industrie-Erzeugnissen, so auch die Engländer, Deutschen, Franzosen und andere Nationalitäten. Die Einrichtung kostet über ½ Million Rubel. Die Ausstellung ist erbaut auf über 16 Desjatinen Land. Dies ist die erste und die vollkommenste Ausstellung in Rußland. Alle Neuheiten in der Welt von Maschinen u. s. w. sollen hier vertreten sein. Ob es so ist, weiß ich noch nicht, denn ich habe sie noch nicht besucht. Nach der Dreschzeit werde ich sie besuchen und dann werde ich darüber berichten. Bei der Eröffnung der Ausstellung war der Minister Kokowzew von St. Petersburg zugegen. Das Entree war 3 Rubel den ersten Tag, jetzt 30 bis 50 Kop.

Nebst bestem Gruß an alle Leser und Editor.

Joh. J. Thielmann.

---

### Ausstellungstage der Landwirtschaftlichen Vereinigungen in Saskatchewan.

Kreis J

Carlton 6. September.
Tisdale 13. September.
Kinistino 15. September.
Duck Lake 16. September.
Paynton 20. September.
Maymont 21. September.
Radisson 22. September.
Asquith 23. September.
Togo 27. September.
Canora 28. September.
Watson 29. September.
Maple Creek 21., 22. Sept.
North Battleford 11., 12. Okt.

---

### Zur Bekämpfung der Fliegen.

Die Hausfliege ist heute bekannt als Träger gewisser Krankheitskeime wie Typhoid-Fieber, Tuberkulosis, Cholera infantum. u. s. w.

Durch Schmutz und sich zersetzende Substanzen werden sie mit den Krankheitskeimen infiziert, tragen die Keime an ihren Körpern und Füßen mit sich herum und laden diese auf Nahrungsstoffe, namentlich in der Milch, ab.

Keine Fliege ist frei von Krankheitskeimen. Man verhüte ihre Vermehrung.

Die Hausfliege lebt von sich zersetzenden Stoffen und von Auswürfen. Sie leben und vermehren sich hauptsächlich im Dünger. In Städten sollte man alle Abfälle in fliegendichten Behältern aufbewahren und im Sommer wenigstens alle 6 Tage fortschaffen. Stalldünger sollte mindestens ebenso oft fortgeschafft werden und zwar mindestens bis auf eine Meile von dem nächsten Wohnhaus.

Fliegen leben in Küchenabfällen und sollte aller Abfall in dichte Behälter getan werden. Aller Abfall sollte möglichst schnell verbrannt oder vergraben werden. Man lasse nichts frei herumliegen. Wenn man es nicht gleich vernichten kann, besprenkle man es mit Chlorkalk.

Fliegen im Hause.

Vor Türen und Fenstern sollte man Fliegendraht anbringen. Milch und andere menschliche Nahrung sollten im Sommer mit Muslin zugedeckt werden.

Wo Spucknäpfe gebraucht werden, namentlich in Hotels, sollten diese rein gehalten werden.

Fliegen dürfen nicht in Krankenzimmer kommen, namentlich nicht, wenn die Krankheit ansteckend ist.

Man sollte über das Gesicht kleiner Kinder, wenn sie schlafen, Muslin legen, damit Fliegen nicht herankommen können.

Man kann die Fliegen töten, wenn man eine schwache Lösung von Formalin in Näpfchen in die Zimmer stellt. Man tue einen Löffel voll Formaldehyde in ein Pint Wasser. Auch das Verbrennen von Insektenpulver ist wirksam.

Hausfliegen sind ein Zeichen, daß die sanitären Bedingungen in der Umgebung nicht die besten sind.

# Das Landstraßen-Problem.

In einer Ansprache vor einer großen Zuhörerschaft in der neuen Stadt Webb, Saskatchewan, am 9. Juli machte Hon. Walter Scott folgende Bemerkungen über die Frage des Baues guter Wege:

Nach meiner Meinung ist das Landstraßen-Problem fast ebenso wichtig als das Eisenbahn-Problem. Es ist sehr wahrscheinlich, daß unsere Bahntage wenigstens zu ziemlicher Zufriedenheit gelöst sein wird, lange bevor wir auch nur annähernd das Problem guter Wege und Landstraßen gelöst haben. Das ist die Erfahrung der meisten amerikanischen Staaten und der Provinzen Ost-Canadas. In den meisten östlichen Provinzen und in den meisten der Staaten ist das Volk jetzt ziemlich gut mit Eisenbahnen versehen, was die Nähe von Verfandt-Punkten anbetrifft. Aber wie gering ist die Zahl der Distrikte, von denen man sagen kann, daß die Wege so sind, wie sie sein sollten? In Verbindung mit dem Landstraßen-Problem hat das Volk in Amerika viel zu lernen von England, Deutschland, Frankreich und andern Ländern Europas, wo die Wege in der Regel ungeheuer viel besser sind, als solche auf dieser Seite des Ozeans. Der Grund für diesen Zustand liegt wohl teilweise darin, daß in England und ganz Europa die Landstraßen den Eisenbahnen vorangingen, während in Amerika die Bahnen zum großen Teil den Landstraßen vorausgingen. Und ich bin des festen Glaubens, daß den Eisenbahnen eine allzu große Aufmerksamkeit geschenkt worden ist, zum Schaden des Problems guter Wege, welch letzteres von mindestens derselben Wichtigkeit ist.

Heute finden wir uns in Saskatchewan einem sehr ernsten Bahn-Problem gegenüber. Innerhalb der letzten 3 oder 4 Jahre haben die vom Einwanderungs-Departement angewandten geschäftsmäßigen Methoden, die Güte und große Ausdehnung unserer Weizenländereien der weitern Welt zur Kenntnis zu bringen, Früchte getragen. Neue Siedler strömten ins Land und nahmen Heimstätten auf, 50, 70 und 90 Meilen von Eisenbahnlinien entfernt. Als die Saskatchewan-Regierung im Jahre 1905 ins Amt trat, gab es eine Menge Townships im Süden und Westen der Provinz, die nicht vermessen waren und in denen es keine Ansiedlung gab. In den letzten Jahren ist die Besiedlung schnell vor sich gegangen und es ist sehr wahrscheinlich, daß am Ende des Jahres 1910 es nur noch sehr wenige unbesiedelte Townships in dieser Provinz südlich vom Nord-Saskatchewanfluß geben wird. Ja, jenseits des Flusses, jenseits von Battleford, giebt es jetzt schon ein großes besiedeltes Gebiet. Unsere Pflicht ist es, diesen entfernten Ansiedlungen Bahnverbindungen zu verschaffen. Wir haben einen Anfang damit gemacht, die Arbeiten der Dominion-Regierung in dieser Richtung zu ergänzen. Da die Wähler im Jahre 1908 unsere Politik billigten, Bahnbonds zu garantieren, haben wir es fertig gebracht, den Bau von 1600 Meilen Zweigbahnen zu sichern neben den von der C. P. R. gebauten Linien. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte der Provinz zeigt, daß die Bahngesellschaften Jahre der Arbeit in neuen Bahnbauten vor sich haben, um die Linien fertigzustellen, die notwendigerweise gebaut werden müssen. Dennoch muß ich bekennen, wenn ich die Wahrheit sagen soll in Rücksicht auf unsere Zukunft, daß die Landstraßenfrage mir und meiner Regierung mehr Unruhe verursacht, als das Bahn-Problem. Wir können sicher erwarten, daß einige geschäftige Jahre die Bahntage so gut wie lösen werden, ohne daß die Provinz Baargeld auszugeben hat oder ihr Kredit in Mitleidenschaft gezogen wird. Niemand befürchtet, daß die Garantierungs-Politik dem Schatzamt der Provinz auch nur einen Dollar kosten wird. Die Landstraßenfrage wird nicht so schnell und leicht gelöst werden. Es benötigt baares Geld und zwar viel, um Saskatchewan ein System guter Wege zu geben, das notwendig ist, um unsere Farmer in Stand zu setzen, ihre Produkte billig auf den Markt zu bringen und mit anderen Ländern konkurrieren zu können, die ähnliche Produkte ausführen.

### Muß öffentlich diskutiert werden.

Der erste Schritt, um die Lösung eines Problems herbeizuführen ist der, beim Volk ein richtiges Verstehen der Frage zu wecken. Ehe der Durchschnitts-Bürger, Farmer und Geschäftsmann nicht die Wichtigkeit der Frage guter Wege wirklich verstanden und begriffen hat, kann nichts unternommen werden, um uns gute Wege zu verschaffen.

Wir müssen zuerst wissen, daß schlechte Wege uns — dem Einzelnen wie der Gesamtheit — Verluste bringen, direkte Geldverluste und Unbequemlichkeiten. Das ist die Wahrheit. Wir sollten uns nicht fragen: können wir es uns leisten, ein System guter Wege zu schaffen?, sondern: können wir es uns leisten, schlechte Wege zu haben? Städtische Steuerzahler stecken ihr Geld nicht in teure Straßenpflaster als Luxus — sie tun es aus Zwang, denn gepflasterte Straßen bedeuten Ersparnis in Zeit, Ersparnis an Pferden, Geschirr und Wagen. Stadtleute sparen Geld, indem sie für sich Wege und Straßen machen, die nahe vollkommen sind. Rechnet die Frage in Dollars und Cents um. Rechnet z. B. einem Farmer, der zehn Meilen von einer Eisenbahnstation abwohnt und dessen Farm 3000 Buschel Getreide zum Verkauf produziert. Wenn ein erstklassiger Weg vorhanden, kann er viel schwerere Fuhren und dabei viel schneller hinfahren. Die tatsächlich ersparte Zeit zur Ablieferung seiner Ernte im Elevator macht bei sehr mäßiger Schätzung mindestens 5 Cents per Buschel aus. Das sind 150 Dollars. Die Ersparnis am Abbrauchen und Verschleißen von Wagen, Geschirr und Pferden macht mindestens halb soviel aus, oder 75 Dollars. Weiter sollte ich annehmen, daß das Hin- und Herfahren für die übrige Zeit des Jahres auch mindestens 75 Dollars spart, wenn der Weg gut ist. Das macht zusammen 300 Dollars, fast 1 Dollar per Acker auf eine halbe Sektion Land und es giebt wenig Farmer, die eine halbe Sektion haben und nicht mehr als 3000 Buschel das Jahr ernten. Danach würden schlechte Wege also ungefähr einen direkten Verlust von 1 Dollar per Acker per Jahr bedeuten. Aber teilt diesen Betrag, sodaß wir auf jeden Fall nicht zu hoch greifen. Laßt den Verlust nur 50 Cents pro Acker sein. Welch vernünftige Person wird behaupten, daß die Provinz es sich leisten könne, mit einem Wegesystem zufrieden zu sein, das solch riesenhafte Verluste bringt? Ein Gemeinwesen, das keine Bahn hat, weiß, daß die Bahnkosten aufgebracht werden müssen. Das Gemeinwesen kann einfach nicht ohne Bahnverbindung leben und die Kosten müssen einfach aufgebracht werden. Das Volk ist ziemlich allgemein von der Wichtigkeit billiger Bahn- und Schiffsfrachten überzeugt, um mit andern Ländern konkurrieren zu können. Bis jetzt aber ist das Volk noch zu wenig von der Wichtigkeit guter Straßen überzeugt, um die Produkte der Farm billig zur Bahn liefern zu können.

Ein Farmer in Ontario, der gerade außerhalb Torontos lebt, schrieb kürzlich in einem Tageblatt Torontos: „Jetzt kostet es mir täglich 12 Dollars für 300 Tage im Jahr, um meine Arbeit zwischen Weston und der City zu tun. Durch einen guten Weg können diese Kosten ohne Zweifel auf 5 Dollars per Tag herabgesetzt werden, was für mich eine direkte Ersparnis von 2,100 Dollars per Jahr bedeuten würde." Dieser Farmer glaubt nicht, daß es profitabel für ihn ist, keine Steuern zu zahlen.

### Geschichtlicher Rückblick.

Während der ersten zehn Jahre, nachdem die Besiedlung der Prärien westlich von Manitoba begann, wurde wenig Land eingezäunt und die Geh hin und her windenden Prärievege blieben wie sie waren. Später wurden die notwendigsten Wegeverbesserungen auf Kosten der Territorial-Regierung ausgeführt. Bis zum Jahre 1895 oder 1896. Die ganze für öffentliche Arbeiten vorhandene Summe wurde gleichmäßig zwischen alle Kreise verteilt und kamen auf jeden zwei oder drei Tausend Dollars, welche unter Angabe des Legislatur-Abgeordneten ausgegeben wurden. Nach und nach sah das Volk ein, daß dies System oder diese Abwesenheit jedes Systems verschwenderisch war. Weiter sah man ein, daß es der Natur der Sache nach für die Regierung unmöglich war, zufriedenstellend alle lokalen Verbesserungen zu handhaben. Als Folge davon wurde dann das Local Improvement Distrikts System eingeführt mit einer etwas primitiven Organisation. Trotzdem wurde unter demselben ungeheuer wertvolle Arbeit verrichtet und begann man ungefähr zur selben Zeit auch mit einem regelrecht organisierten Departement für Oeffentliche Arbeiten als einem besonderen Zweig der Territorial-Regierung. Im Allgemeinen war der Plan der, die Arbeit des Departements für Oeffentliche Arbeiten auf Hauptwege, die nach Marktstädten führen, zu beschränken, während es die Aufgabe der Local Improvements Councils war, für Nebenwege und Verbesserungsarbeiten zu sorgen. Ein genauer Plan der Provinz zeigt, daß die Local Improvement Councils und das Departement für öffentliche Arbeiten eine bedeutende Meilenzahl passabler Wege und Brücken herstellte trotz der Schwierigkeiten, welche die bestehenden Zustände mit sich brachten. Ein gut Teil Flickwerk mußte getan und Geld in solcher Weise ausgegeben werden, daß in einigen Jahren es kaum mehr zu sehen war, was für das Geld gemacht worden. Dies war, wie ich sagte, unvermeidlich. Wenn Sparen unmöglich ist,, dann ist es noch besser, extravagant zu sein, als ganz hilflos zu bleiben. Wenn man keine tausend Dollars an Hand hatte, um ein Stück Weges gut und permanent zu verbessern, so schien es besser, hundert Dollers, die man hatte, zu brauchen und damit die schlimmsten Stellen temporär zu verbessern, als die Wege völlig unpassierbar für die Ansiedler zu lassen. Mit der Zeit ist auf diese Weise ein gut Teil Geld verbraucht worden, aber ich glaube, daß im großen Ganzen dennoch notwendige und auch gute und anerkennenswerte Arbeit geliefert worden ist. Aber seit Jahren haben unsere ernsten Leute erkannt, daß es uns bei dem System nicht mehr möglich war, so viele Wege zu bauen, als wir sollten. Diese Tatsache ist mehr und mehr offenbar geworden mit der Zunahme der Besiedlung in den letzten zwei oder drei Jahren. Aber bereits im Jahre 1904, ehe die Provinz ins Leben kam, hatte die Territorial-Regierung die Notwendigkeit eingesehen, daß das Local Improvement System durch eine bessere Organisation ersetzt werden müsse, namentlich um mit dem Landstraßen-Problem fertig zu werden. Im Jahre 1904, also vor 6 Jahren, hat die Regierung die Gesetzgebende Versammlung um Gelder wegen einer Munizipal-Untersuchung. Wegen der baldigen Umänderung in Provinzen wurde damals die Frage verschoben. Im Jahre 1906, als die neue Provinz gebildet worden war, wurde eine Kommission eingesetzt, die die Munizipal-Frage studierte. Die Arbeit derselben nahm letztes Jahr in dem von der Legislatur angenommenen Gesetz definitive Gestalt an. Ich hoffe, daß jeder zugeben wird, daß es nicht zu früh gewesen ist, eine bessere Organisation anzunehmen. Wenn man vor 6 Jahren schon die Notwendigkeit eines andern Systems verspürte, so muß dieselbe jetzt bei der so rapide zunehmenden Bevölkerung und Getreide-Produktion sich desto mehr fühlbar machen. In diesen 6 Jahren ist das bebaute Gebiet in Saskatchewan fast um 6 mal vergrößert worden und man kann darum wohl mit Recht sagen, daß heute sechs mal mehr gute Wege gebraucht und benötigt werden, als vor 6 Jahren.

### Regierung wird weiter mithelfen.

Bei der Diskussion dieser Wege-Frage hört man öfters die Bemerkung, daß, weil in den östlichen Provinzen und in den Staaten diese Arbeit gänzlich von den Munizipalitäten getan wird, dasselbe auch hier geschehen sollte und daß man nicht viel länger erwarten solle, daß die Regierung noch Geld für Wegebauten ausgebe. Damit stimme ich nicht überein. Ich bezweifle, daß es für die direkte materielle Wohlfahrt des Volkes gegenwärtig ein besseres Feld für die Verausgabung von Provinzial-Geldern giebt als Wege und Brücken. Die gegenwärtige Regierung hat jedenfalls nicht die Absicht, mit den finanziellen Beihilfen zur Verbesserung der Wege aufzuhören. Daneben ist es richtig und soll offen ausgesprochen werden und kann nicht scharf genug betont und wiederholt werden, daß die Zeit da ist, wo die Regierung lange nicht alles mehr tun kann im Wegebau, was auf jeden Fall getan werden muß. Das Volk muß sich entscheiden, entweder mit den alten schlechten Wegen und damit verbundenen Verlusten zufrieden zu sein, oder einen größeren Teil der Arbeit selbst leisten durch die Munizipal-Organisation oder die alten Local Improvement Distrikte. Während ich durchaus nicht mit der Idee einverstanden bin, daß die ganze Wegeverbesserungs-Arbeit durch die lokalen Kräfte geleistet werden soll, sehe ich es gleichzeitig klar ein, daß die Local Improvement- und Munizipal-Organisationen mit der Regierung Hand in Hand die Arbeit ausführen müssen. Ko-operation muß weiter bestehen. Und da die Munizipalität besser dazu imstande ist als der Local Improvement Distrikt, wünschte ich gerne, daß man allenthalben die Vorteile der Munizipalitäten benutzt. Ich gratuliere Ihnen hier in Webb herzlich dazu, daß Sie eine ländliche Munizipalität hier gebildet haben.

### Schulden nicht immer etwas Schlechtes.

Der Hauptunterschied zwischen dem L. I. Distrikt und der Munizipalität kann mit einem Wort ausgedrückt werden. Die Munizipalität kann Geld aufnehmen, der L. I. Distrikt nicht. Ist das eine gefährliche Vollmacht? Die Antwort ist, daß es keine wertvolle und nützliche Vollmacht giebt, die nicht auch Gefahren mit sich bringt. Ohne Wagen kein Gewinnen. Nehmt der Einzelperson, ob Farmer oder Kaufmann, das Recht und die Vollmacht, Geld zu leihen und Hypotheken aufzunehmen, so ist er im geschäftlichen Sinn verkrüppelt. Niemand kann das bestreiten. Unter den hier jetzt herrschenden Zuständen wüßte ich nichts, das den Fortschritt und die Entwicklung so aufhalten und hindern würde, als ein Gesetz oder Ereignis oder Unglück, das uns als Einzelwesen oder als Gemeinwesen die Möglichkeit und Vollmacht nähme, Geld zu borgen. Wir borgen als Einzelpersonen, unsere Schulen, unsere Städte, Dörfer und Cities borgen und jeder, der sagen würde, daß es für ihre Sicherheit und Wohlfahrt sei, die Vollmacht ihnen zu nehmen, würde als reif fürs Irrenhaus angesehen werden. Vor 1905 konnte unsere lokale Regierung kein Geld borgen und einer der Hauptgründe dafür, daß das Volk die Einrichtung der Provinz verlangte, war, daß das Fehlen der Vollmacht, Geld zu leihen, den Fortschritt zurückhielt. Lest die Adressen und Bittschriften für Autonomie, die vor 1905 von der Territorial-Legislatur und Regierung nach Ottawa gesandt wurden und man sieht in allen, daß einer der Hauptgründe, die für den Wechsel angegeben wurden, der war, daß wir die Vollmacht haben müßten, Geld zu borgen, weil man öffentliche Arbeiten und Einrichtungen benötigte, für die man nicht aus den gewöhnlichen oder laufenden Einnahmen zahlen konnte. Das Volk der Territorien fühlte, daß das Recht des Borgens erlangt und gebraucht werden sollte, um öffentliche Arbeiten für den allgemeinen Nutzen zu schaffen, ohne die ganzen Kosten auf die gegenwärtige Generation zu werfen. Es ist völlig recht und billig und wird allenthalben in Verbindung mit permanenten öffentlichen Arbeiten als gesunder Grundsatz angesehen, daß der Steuerzahler von zehn oder fünfzehn Jahren von heute, der die Vorteile von solchen Werken hat, auch die Erlaubnis haben soll, die Kosten tragen zu helfen. Dies ist ein allgemein anerkannter Grundsatz, der in der Dominion wie auch in jeder Provinz zur Anwendung kommt. Ebenso wendet man dies Prinzip in jedem Schuldistrikt Saskatchewans, wie auch in jeder Stadt und fast jedem Dorf der Provinz an. Jeder Schuldistrikt, jede City und Stadt borgt Geld, um Schulen zu bauen und öffentliche Arbeiten zu machen. Warum übernehmen sie diese Schulden? Weil sie nur auf dem Wege des Borgens das Geld zusammenbringen, das diese Arbeiten kosten. Wenn sie nicht borgen könnten, könnten sie diese Arbeiten gar nicht ausführen. Schulgebäude, Straßen und Wasserwerke sind Notwendigkeiten und es ist gute Politik, Geld zu borgen, um diese Dinge sich zu verschaffen, und dann die Abzahlung über eine Reihe von Jahren zu verbreiten.

### Bessere Wege, direkte Gewinne.

Ich werde jetzt eine Behauptung aufstellen, die sorgfältiger Beachtung wert sein mag. Es giebt keine öffentliche Arbeit, für welche eine Stadt jemals Gelder geborgt hat, die für die betreffenden Leute halb so wichtig war, als gute Wege in einem Township für die Ansiedler desselben. Wenn es für die Stadtleute vorteilhaft ist, Zinsen für geliehenes Geld zu zahlen, um gute Straßen, Licht und Wasser zu haben, so hat der Farmer doppelte Ursache, Geld zu leihen, um gute Wege zu bekommen. Wenn ein Farmer anders denken sollte, kann er die Frage sicher nicht gründlich studiert haben. Furcht vor Schulden ist wohl im allgemeinen nicht zu verdammen, aber sie kann zu weit getrieben werden. Wenn die Vorsicht zu weit getrieben wird, wird sie zur Zaghaftigkeit und ist dann kein Segen mehr, sondern eine schwere Bürde. Weder Vorsicht noch Angst vor Schulden kann es profitabel für einen Farmer machen, wegen der schlechten Wege einen Verlust von 50 Cents per Acker jährlich zu erleiden, wenn er durch Zahlung einiger Cents pro Acker Zinsen gute Wege haben kann. Der gewöhnliche Menschenverstand zeigt uns, daß es falsche Sparsamkeit ist, mit schlechten Wegen zufrieden zu sein. Sind wir nicht zu ängstlich vor dem Steuereinsammler? Ist es nicht möglich, daß die so ohne weiteres akzeptierten Urteile über Steuern, wie die Schwiegermutter-Witze, viel zu lange von uns geduldet worden sind? Wir sind alle soweit gekommen, daß wir Steuern und Steuereinsammler hassen und es ist Zeit, daß wir uns mal fragen, ob diese Abneigung denn einen richtigen Grund hat. Wenn es in den Städten wahr ist, daß der Steuereinsammler gutes Wasser und Licht, gute Schulen, schöne Parks und Straßen repräsentiert, ist er dann nicht ein Segen anstatt eines Fluchs? Wenn ein System guter Wege einen Verlust von 50 Cents per Acker in jedem guten landwirtschaftlichen Township Saskatchewans spart, und wenn ein solches System nur erzielt werden kann mit dem Steuersammler als notwendigem Uebel, so ist die Folge, daß Besteuerung nicht notwendigerweise zu verurteilen ist und daß der Steuersammler eher als Freund zu begrüßen ist, denn als Feind zu hassen. Keine Steuer, die das Gesetz erlaubt euch selbst aufzulegen, ist höher als ein kleiner Teil des Verlustes, den Ihr durch die schlechten Wege erleidet. Die Wahrheit ist, daß, wenn Steuergelder ehrlich und weise ausgegeben werden, Besteuerung stets ein Segen ist. Wenn ein Mann Geld für einen Wagen oder Pflug, den er in seiner Farmarbeit braucht, ausgiebt, so ist das nicht schlecht und närrisch. Ebenso ist es nicht närrisch, Steuern für gute Wege zu zahlen. Die einzige Gefahr liegt in unweiser Anwendung des Geldes. Ich glaube aber, daß die Farmer in dieser fortschrittlichen Provinz sich nicht davor fürchten, ihre eigenen Munizipalsachen selbst zu verwalten und zu regieren. Dieselben Gefahren bestehen auch anderswo. Sie bestehen in jedem Schuldistrikt und für jeden Mann in seinem eigenen Geschäft.