

St. Peter's-Note.

Ein Familienblatt zur Erbauung und Belehrung.

Erscheint wöchentlich und wird herausgegeben von den Benediktiner-Vätern von St. Peter's Priorat, Saskatchewan, U.W.C., Canada. Der Reinertrag ist zum Bau eines Klosters und Priester-Seminars in der neuen St. Peter's Kolonie bestimmt.

„Dass in Allem Gott verherrlicht werde.“ (Regel des hl. Benedikt.)

1. Jahrgang.

Winnipeg, Canada, 7. Juni 1904.

No. 15.

Die neue Grand Trunk Pacific Bahn.

Wohl die Haupt-„Fissur“ in dem jetzigen canadischen Wahlkampf ist die Erbauung der Grand Trunk Pacific Eisenbahn. Wie bekannt, hat die liberale Regierung mit der Grand Trunk Eisenbahn Gesellschaft einen Kontrakt abgeschlossen, nach welchem eine ganz neue Bahn von Meer zu Meer gebaut werden soll. Die Regierung verpflichtet sich, die Strecke vom Atlantischen Meere bis Winnipeg zu bauen, während die Gesellschaft den Teil zwischen Winnipeg und dem Stillen Meere baut. Außerdem verpflichtet sich die Regierung, Sicherheit für die Bonds der Gesellschaft bis zu etwa drei Viertel von deren Wert zu leisten. Nach Ablauf von 50 Jahren fällt auch der westliche Teil der Bahn der Regierung zu, wird also Staatsbahn.

Der von der Regierung zu erbauende Teil soll nördlich der Wasserscheide zwischen den großen Seen und der Hudson Bay zu liegen kommen und wird auf 50 Jahre an die C. P. vermietet. Die C. P. verpflichtet sich, ihren Teil der Bahn bis zum 1. Dezember 1911 zu vollenden. Die Grand Trunk Railway of Canada leitet das ganze Unternehmen der C. P. und garantiert 25 Prozent der Bonds. Dies sind die Hauptpunkte des Kontraktes.

Eingedenk ihrer „Pflicht“, Opposition zu machen, hat die konservative Partei sich natürlich sofort gegen das Projekt erklärt. Da man jedoch nicht gut behaupten konnte, daß eine neue Pacific Bahn unnötig sei, weil man dadurch den Wählern im Westen vor den Kopf stoßen würde, und weil man von Seiten der Konservativen noch kurz vorher der Regierung zum schmerzlichen Vorwurf gemacht hatte, daß sie nichts tue, um das Monopol der C. P. zu brechen, trat Herr Borden mit seinem „alternativen Vorschlag“ hervor. Im vergangenen Sommer fiel derselbe im Parlament durch, wurde jedoch neuer wieder in etwas abgeänderter Form auf's Tapet gebracht. Derselbe findet jedoch nicht den ungeteilten Beifall der Konservativen, wie sich dies in der neulichen Debatte herausgestellt hat.

Das Projekt des Herrn Borden ist in Kürze folgendes: Die Regierung kauft die bereits gebauten Linien der Canada Atlantic Bahn im östlichen Canada, sowie die Strecke der C. P. Hauptlinie zwischen North Bay und Fort William, 624 Meilen dem öden Ufer der großen Seen entlang, verbindet sie mit einander und mit dem Atlantischen Meere. Ferner baut

sie eine Linie von Fort William bis Winnipeg. Weiterhin baut die Regierung eine Linie von Winnipeg bis zum Stillen Meere. So erhält man eine Staatsbahn von Meer zu Meer in kürzester Zeit. Der Plan hört sich ganz nett an, soll aber doch ein bisschen näher beleuchtet werden.

Die Frage der Verstaatlichung der Bahnen kommt hier nicht näher in Betracht, da auch die Vorlage der Regierung auf eine Verstaatlichung nach 50 Jahren hinausläuft. Vor allem ist zu beobachten, daß der Plan der Regierung eine ganz neue Bahn zwischen Winnipeg und dem Atlantischen Meere schafft, während Herr Borden vorschlägt, daß die Regierung mit ungeheuren Kosten alte Bahnen ankauft. Es müßte daher der ganze Verkehr zwischen dem Osten und Westen, wie bisher, auf einer Bahn stattfinden, nämlich über die Strecke zwischen North Bay und Fort William. Daß diese binnen kurzem ganz ungenügend sein werde, diesen Verkehr zu bewältigen, kann wohl niemand bezweifeln, der die Hilfsquellen des westlichen Canada irgendwie kennt. Ferner stellt zu erwarten, daß die C. P., wenn sie den genannten Teil ihrer Hauptlinie abtritt, ihren durchgehenden Verkehr über ihren Ableger in den Ver. Staaten, die „Soo“-Linie, nach dem Osten führen werde. Drittens ist der Vorteil nicht zu unterschätzen, der Canada zu Kriegszeiten aus einer zweiten Ueberlandbahn erwachsen würde. Viertens ist zu bemerken, daß die Strecke der C. P. zwischen North Bay und Fort William, ausgenommen als Verbindungsglied, vollständig wertlos ist, da sie durch eine öde Felswüste führt, die wohl niemals der Besiedelung fähig wird, daher auch niemals durch Lokalverkehr etwas einbringen wird, aber doch mit großen Kosten unterhalten und betrieben werden muß. Die C. P. dagegen wird nach den Berichten der Vermesser durch eine fast durchweg ebene, fruchtbare Gegend führen, in welcher nach der Besiedelung auf starken Lokalverkehr gerechnet werden kann. Endlich ist nicht zu übersehen, daß nach dem Plane des Herrn Borden der C. P. viele Millionen zugeworfen werden würden, ohne daß das Land davon einen Gewinn hätte. Die Regierung würde diese Strecke sicherlich nicht unter 20 Millionen kaufen können, da die Baukosten derselben bedeutend mehr betragen haben.

Warum schlägt Herr Borden nicht lieber vor, daß die Regierung sich durch Bezahlung einer annehmbaren jährlichen Summe das Recht sichere, ihre Züge über diese Strecke laufen zu lassen? Sie könn-

te dies sicherlich für weit weniger als die Zinsen der 20 Millionen erhalten.

Man sollte meinen, Canada hätte der C. P. schon genug geschenkt! Es schenkte der C. P. im Jahre 1880 bereits fertiggestellte Eisenbahnstrecken, welche dem Lande \$ 37,742,816.00 gekostet hatten. Es schenkte ihr \$ 25,000,000 in barem Gelde. Es schenkte ihr 25,000,000 Acker des fruchtbarsten Landes zwischen dem Red River und den Felsengebirgen. Es schenkte ihr Zollfreiheit für Eisenbahnmateriale. Es schenkte ihr auf 20 Jahre das Eisenbahnmonopol im Westen, da laut Vertrag keine Konkurrenzbahn zwischen der C. P. und der Ver. Staaten-Grenze in diesem Zeitraume gebaut werden durfte. Es schenkte ihr Freiheit in der Regelung der Frachtraten ohne Einmischung der Regierung. Endlich schenkte es ihr Steuerfreiheit auf 20 Jahre. Da könnte man freilich denken: da ihr so viel geschenkt wurde, machen weitere 20 Millionen auch nicht viel Unterschied! In der That, es wäre zu wünschen, daß Herr Laurier von der C. P. günstigere Bedingungen erwirkt hätte.

Borden's Vorschlag erweckt den Eindruck, als ob er nicht ernst gemeint, sondern nur aus dem Gefühl hervorgegangen sei, daß die Opposition die Regierung kritisieren müsse, selbst wenn sie nichts besseres vorzuschlagen weiß.

X. im Wanderer.

Wirksame Abhilfe der Verkehrsstockungen in Saskatchewan.

Die in jedem Winter und Frühjahr auf der Regina-Prince Albert-Bahn wiederkehrenden Verkehrsstockungen rufen große Unzulänglichkeiten hervor. Drei neue im Bau befindliche Schienenstränge werden aber noch in diesem Jahre das alte Uebel auf die Dauer beseitigen.

Die durch den hohen Wasserstand entstandenen Unterwaschungen des Eisenbahndammes auf manchen Stellen im Westen und die Zerstörung einiger, glücklicherweise aber nur weniger Eisenbahnbrücken ist ebenso nachteilig für den Fortgang der Einwanderung, als hinderlich für die Wohlfahrt der dadurch betroffenen Landestheile. Empfindlich aber werden dadurch auch die Ansiedler berührt, die auf dem Wege nach dem Westen sind und infolge dieser Verkehrsstörungen oft gezwungen sind, tage- oder sogar wochenlang unthätig irgendwo fern vom erstrebten Ziel festzuliegen und die Mittel, wel-

che sie für den Anfang in der neuen Heimat bestimmt hatten, für ihren Unterhalt während der Zeit ihrer unfreiwilligen Ruhe und Unthätigkeit auszugeben. Es gehört nicht viel Phantasie dazu, um sich eine ganze Reihe von Unzulänglichkeiten auszumalen, welche diese armen Leute infolge solcher beklagenswerten Zustände zu erleiden haben. Man sagt wohl kaum zu viel, wenn man behauptet, daß manche derselben um mehr als ein Jahr dadurch in ihrem Vorwärtstommen zurückgesetzt werden. Während aber an den meisten Stellen die entstandenen Schäden bald ausgebeßert werden konnten, ist dagegen die Laocöe der Distrikte, welche an der Regina-Prince Albert Linie liegen, in diesem Jahre geradezu kostlos, und die Einwanderer, deren Reiseziel sich dort befindet, sind durch die dauernde Verkehrsstockung auf der genannten Bahn schwer betroffen. Die dort herrschenden Zustände können weniger als Folgen unberechenbarer Naturereignisse, deren Verhütung nicht im Bereiche menschlicher Macht liegen, bezeichnet werden, sondern vielmehr als die Folgen sträflicher Nachlässigkeit, Gleichgültigkeit und Dummheit, zumal sie eine Wiederholung dessen sind, was fast ausnahmsweise in jedem Frühjahr nach einem schneereichen Winter passiert ist. Da die Regina-Prince Albert Bahn die einzige Verkehrsstraße ist, welche die nördlichen Teile Assiniboias und den Distrikt Saskatchewan mit der übrigen Welt verbindet, so sind die Folgen dieser Nachlässigkeit für alle Betroffenen, sowohl für die dort schon Wohnenden, als auch für die erst dorthin Ziehenden, umso empfindlicher, da es bisher keine Abhilfe dieser Katastrophe gab. Umso erfreulicher ist es daher, daß mit diesem Sommer ein vollständiger Wechsel dieser beklagenswerten Verhältnisse zu erwarten steht, denn die Canadian Northern Eisenbahn arbeitet mit der größten Energie an dem Weiterbau ihrer beiden begonnenen Linien, sowohl ihrer zukünftigen Hauptlinie, der sog. Grandview Verlängerung, als auch der Zweiglinie über Melfort nach Prince Albert. Die letztere wird noch bis zum Beginn des Winters bis nach Prince Albert fertiggestellt sein, während die erstere Linie schon in wenigen Wochen bis zum Südrande des Saskatchewanamflusses in Betrieb sein soll, und vor Ablauf des Sommers sicher schon nahe bis an die Grenze von Alberta oder vielleicht auch noch darüber hinaus gebaut sein wird. Damit werden dann wohl die bisher für die genannten Gegenden fast alljährlich im Frühjahr u.