

Rosthern Milling Company,

Müller und Getreide-Händler.

Zwei große Mühlen

in Rosthern und Hague. Verkaufen die besten Sorten Mehl, die nur von No. 1 Saskatchewan hard Weizen gemacht werden können.

Wm. Wiebe,

Manager, Rosthern.

Kommt her! Überzeugt Euch

Die niedrigsten Preise.
Beste Qualität.
Frische Ware.

Zucker, Thee, Kaffee und Groceries aller Art, sowie frisches und geräuchertes Fleisch, Speck und Schinken laßt Ihr am vortheilhaftesten bei

Dawson Brothers,
Rosthern.

Bank of British-North-America.

Dejahltes Kapital \$4,866,666
Res. \$1,946,666,66

„Zweiggeschäfte in allen bedeutenden Städten und Dörfern Canadas, New York und San Francisco.“

Sparf. 8. u. 10 und Aufwärts wird Geld in dieser Sparf. angenommen und werden dafür Zinsen erlaubt vom Tage des Empfanges des Geldes.

Nordwest-Weigen, Rosthern, Dundas, Battleford, Porton, Preston, Estevan.

W. E. Davidson, Direktor.

Peter Hoffmann,

Baummeister und Kontraktor, Leoseld

Häuser oder Shanties für neue Ansiedler nach Order in kurzer Zeit gebaut, Material geliefert.

Hotel und Store.

Groceries, Mehl, Kleiderstoffe u. s. w. Reist auf der Durchreise bei mir ein! Gute deutsche Herberge, gute Küche und Stallung für die Pferde.

Nicolaus Gasser,
Leoseld.

Korrespondenzen.

Eine Fahrt auf der neuen Eisenbahn

Muenster, 26. Nov. — Da ich Geschäfte halber nach Rosthern mußte und die Fahrt über den Saskatchewan Fluß wegen der kälteren Witterung nicht mehr in Betrieb war, so entschloß ich mich die neue Bahn zu benutzen bis nach Clark's Crossing, um dort Verbindungen zu machen mit der Regina und Prince Albert-Linie nach Rosthern.

Mit einem Fuhrwerke ließ ich mich des Morgens früh am 21. d. M. nach Humboldt fahren, um dort leichter einen Frachtzug nach Clark's Crossing zu erlangen, da in Humboldt eine Bahnabteilung ist und dort die Züge ausgemacht werden. In Humboldt angelangt, hatte ich noch ein paar Stunden Zeit, die „Stadt“ zu besichtigen, ehe der Zug abfuhr. Das Seitengeleise bei Humboldt ist 4800 Fuß, also nahezu eine Meile lang. Neben diesem waren noch mehrere kürzere Seitengeleise angebracht, die alle insgesamt mit Frachtwagen angefüllt waren. Diese waren mit Baumaterial beladen, das weiter westlich zum Weiterbau der Bahn transportiert werden soll. Ein Roundhaus, das Raum bietet für 6 Lokomotiven, ist nahezu vollendet und nächsten Sommer soll dasselbe doppelt so groß gemacht werden. Auch ein Dreifach für die Lokomotiven ist im Bau begriffen und wird in kurzer Zeit vollendet sein. Ein Bahnhof ist soweit noch nicht errichtet und ein alter Eisenbahnwagen muß einstweilen dem Zwecke noch dienen. Der Stationsagent, der sehr freundlich und zuvorkommend ist, hat darin sein Quartier darin und man muß eine steile und unbehagliche Leiter hinaufsteigen, um in diesen provisorischen Bahnhof zu gelangen. Eine große Mannschaft, die meistens aus Duchoborzen bestand, waren mit Graben beschäftigt.

Es befinden sich in Humboldt zwei Lumber Yards, zwei Eisenwaren Stores, ein allgemeiner Waren-Store, der von Herrn Haslam errichtet wurde, und eine Restauration, die unter der Leitung des Herrn Rath steht. Große Gebäulichkeiten trifft man in Humboldt noch nicht an, da die Lage noch nicht vermessene ist und noch keine Stadt Zellen zu haben sind. Ein Wasserbehälter für die Lokomotiven ist etwa eine Meile östlich vom Dorfe, es nahm aber über eine Stunde, bis eine Lokomotive mit Wasser gefüllt war. Ein 8 Fuß tiefer Graben ist von einem kleinen, etwa 1½ Meile entfernten See nach dem Dorfe gemacht worden, wodurch das Wasser in Röhren für die Zukunft hergeleitet werden soll.

Ungefähr um 11 Uhr Morgens fuhr unser Frachtzug ab. Alle Wagen waren mit Baumaterial beladen, außer freilich die Caboose, worin wir Platz nahmen. Bei meinem Einsteigen traf ich mit Herrn Haslam zusammen, der auch nach Clark's Crossing wollte, und mit mir nun ein willkommener Reisegefährte war. Der Bremser des Frachtzuges war ein Katholik und ein sehr ordentlicher und dienstfertiger Mann, der Kondukteur dagegen war von rauher und schroffer Natur und gab bei jeder Gelegenheit, wenn nicht alles nach seinem Willen ging, seinem Ärger Ausdruck durch Fluchworte, wie dies durchschnittlich bei den Eisenbahnleuten Sitte ist. Schon ein paar Meilen westlich von Humboldt wurden wir von unserem Bremser zum Mittagessen eingeladen. Dasselbe wurde in einer Boording Car der Eisenbahn-Kompanie serviert. Es war eine ausgezeichnete Mahlzeit und kostete bloß 25c. Unser geistlicher Besucher zeigte sich bereit, das Mittagmahl für mich zu bezahlen, aber Herr Haslam war ihm hierin zuvorgekommen.

Bei Schaefer's Shore, 4 Meilen westlich von Humboldt, hielt der Zug an, um Trinkwasser zu schöpfen. Soweit ist noch kein Siding dort angebracht, es wird aber erwartet, daß späterhin dort eine hinkommen wird. Eine geräumige Kirche steht dort auf der Prarie, etwa 100 Schritte von der Eisenbahn entfernt. Sie ist dem hl. Bernhard geweiht.

Das nächste Seitengeleise westlich von ge, ehe die Bahn in die Berge hinein-Humboldt ist nahe dem Regierungs-Weg. Es ist dort noch kein Bahnhof errichtet, und es kann wohl noch lange dauern, bis dort einer gebaut wird, denn die ganze Gegend von dort an bis nach St. Bruno ist für den Ackerbau zu hügelig und ist größtenteils nur für Viehwirtschaft geeignet.

St. Bruno liegt in einem kleinen Tale, das sich aber nach Norden zu weiter ausdehnt. Eine schöne, ebene und fruchtbare Gegend entfaltet sich nach nördlicher Richtung hin die schon stark besiedelt ist. In St. Bruno wird ein schöner Bahnhof gebaut. Ein Store ist auch schon errichtet, der von den Gebrüdern Schmitz geführt wird und worin bis dahin noch Gottesdienst gehalten wurde. St. Bruno scheint Aussicht zu haben, mit der Zeit ein bedeutendes Städtchen zu werden.

Ungefähr 8 Meilen weiter westlich auf der Südseite von Houghton Lake und an der Grenze der St. Peters-Kolonie ist wieder eine Station. Ein Bahnhof wird dort diesen Winter nicht mehr errichtet werden. Die Gegend zwischen St. Bruno u. dieser Station ist wiederum sehr hügelig und steinig und nur für die Viehzucht geeignet. Als man aber noch weiter westlich fährt, wird das Land wieder ebener und bedeutend besser.

In der Nähe von Buffers Lake ist wieder eine Station und auch ein Bahnhof wird dort eingerichtet. In der Umgebung wohnen Franzosen, Engländer und Ungarn.

Wiederum etwa 8 Meilen weiter westlich und noch 6 Meilen diesseits des Saskatchewan-Flusses ist eine Station Namens Aberdeen. Die Gegend dort liegt sehr schön und ist von Mennoniten besiedelt. Einer dieser Mennoniten sagte mir, daß er diesen Herbst 1740 Büffel No. 1. Weizen von 108 Acker geerntet habe. Er wohnte schon drei Jahre dort und war mit seinem Lande und den Ernten sehr gut zufrieden. Ein anderer Mennonit teilte mir mit, daß er 775 Büffel Weizen von 54 Acker geerntet habe, obgleich der Hagel schon zweimal über seine Felder gezogen war. Auch er war mit seinen Erträgen sehr zufrieden.

Unter Zug ging hier nicht mehr weiter. Der Kondukteur hatte sich schlafen gelegt und vergessen, dem Bremser Instruktionen zu geben, an einer gewissen Station Baumaterial abzuladen. Als er nun erwachte und bemerkte, daß die bestimmten Wagen mit Baumaterial nicht abgelegt waren, fing er an über den Bremser zu fluchen und ihm die Leutchen zu verlesen, obgleich dieser ganz unschuldig war. Die Folge war, daß das Baumaterial wieder zurückbefördert werden mußte, und wir konnten schauen, wie wir weiter kamen. Um nicht dieselbe bis in die späte Nacht hinein auf einen andern Zug zu warten, engagierte Herr Haslam von einem Mennoniten ein Fuhrwerk, das uns wenigstens die 6 Meilen bis zum Fluß brachte. Da am Ufer des Flusses entlang sehr viele Steine sind, so hat die Eisenbahn dort einen Stein-Querscher errichtet. Eine ungeheure Masse zerquerschter Steine war dort angehäuft, die überall an der Linie entlang benutzt werden, wo sie nötig sind.

Da die Fahrt über den Fluß nicht mehr in Betrieb war, so mußten wir über

die neue Eisenbahnbrücke gehen, um denselben zu kreuzen. Diese Brücke ist 95 Fuß über dem Wasser, ist ungefähr ein Viertel von einer Meile lang und die Balken sind 18 Zoll von einander entfernt. Herr Haslam und noch ein Agent aus Saskatoon, der uns begleitete, gingen leichtes Schrittes darüber her, aber für mich war das Kreuzen dieser Brücke keine leichte Aufgabe, zwar bin ich nicht auf Händen und Füßen hinüber gekrochen, wie einer die Woche zuvor es gethan hatte, aber dennoch wurde ich nicht ein wenig ängstlich und nervös. Auf der andern Seite des Flusses angelangt, mußten wir noch zwei Meilen bis zu einem Menmoniten zu Fuß machen und unsere schweren Handkoffer mitschleppen, was uns sehr ermüdete. Dieser Menmonit hatte mit uns Gebarmen und brachte uns mit seinem Fuhrwerk nach Oiler, wo wir Nachtquartier fanden.

Diese Reise-Umarmlichkeiten hatten wir unserm schlafenden und grämischen Kondukteur zu verdanken.

Der Abend war ein herrlicher. Es herrschte vollkommene Windstille, der Mond leuchtete prachtvoll, die Witterung war warm und milde, kein Floden Schnee lag noch auf der Erde und die Wege waren fest und trocken.

Auf der neuen Bahn sind die Schienen jetzt bis zum Nord-Saskatchewan gelegt, also ungefähr 25 Meilen westlich von der Regina Prince Albert Linie. Da die Eisenbahnbrücke über diesen Fluß nicht bis ungefähr Weihnachten vollendet sein wird, so wird das Schienlegen so lange eine Unterbrechung erleiden. Die Erdarbeit ist bis Battleford vollendet. A.

Zur gefälligen Beachtung.

Wie wir in Winnipeg von den Offizieren der Canadian Northern-Eisenbahn vernommen haben, hat das Traffic-Department die Eisenbahn-Division zwischen Kamfak und Humboldt jetzt übernommen und wird in Bälde darauf Passagierzüge laufen lassen. Wann genau dies geschehen wird, konnten sie nicht bestimmen. Da der Passagierverkehr auf dieser Strecke diesen Winter noch von keiner Bedeutung sein wird, so ist die Eisenbahn-Kompanie hauptsächlich darauf bedacht, im Laufe dieses Winters das Baumaterial für den Weiterbau ihrer Linie nach dem Westen zu transportieren.

Was die Beförderung der Post auf dieser Division anbelangt, so ist uns bestimmt mitgeteilt worden, daß diesen Winter auf eine Postbeförderung auf der neuen Bahn nicht zu rechnen sei, denn dies würde sich für die Kompanie nicht lohnen. Würde die Kompanie die Beförderung der Post übernehmen, so wäre sie auch verpflichtet, diesen Winter hindurch regelmäßige Züge laufen zu lassen, und sich Mühe zu geben, die Bahn offen zu halten, trotz den Schnee-Wehen. Dazu will sich die Kompanie aber nicht hergeben. Somit ist diesen Winter nicht darauf zu rechnen, daß die Post auf der neuen Eisenbahn in unsere Kolonie befördert wird. Die Transportation der Post in unsere Kolonie wird also einstweilen noch beim Alten bleiben.

Dadurch ist unser Plan, den St. Peter's-Vote vom 1. Januar an in Muenster herauszugeben, vereitelt worden. Ohne regelmäßigen und öfteren Postdienst, und ohne unsere Zeitung auf der neuen Eisenbahn verschicken zu können, wird es für uns eine Unmöglichkeit sein, die Zeitung in der Kolonie zu publizieren. Ist die Kompanie nicht verpflichtet, die Bahn regelmäßig in Betrieb zu halten, so könnte es ja vorkommen, daß für zwei oder drei Wochen wegen Schneewehen kein Zug gehen und keine Post befördert werden würde.

Trotz aller diesen Nachteilen, haben wir