

Die Canadian Northern.

Bill Edmonton noch vor Jahreschluss erreichen.

Herr William Macenzie, Präsident der Canadian Northern, ist nach einem zweimonatlichen Besuche in England kürzlich wieder in Toronto angekommen, und wird in allernächster Zeit in Winnipeg eintreffen, um von hier aus persönlich den Weiterbau der Bahn zu leiten. Der Zweck seiner Reise war die Erlangung des erforderlichen Kapitals zum Ausbau seiner Bahn von Grand View nach Edmonton, und darin ist er äußerst erfolgreich gewesen, indem er eine ganze Ausgabe von Aktien im Werte von \$9,300,000 bei englischen Kapitalisten unterbrachte. Diese Gelder — so erklärte Herr Macenzie einem Berichterstatter — werden uns den Weiterbau unserer Bahn so weit wie irgend möglich in diesem Jahre erlauben. Wir werden voraussichtlich noch nicht in diesem Jahre die Schienen bis Edmonton legen können, weil die Entfernung zu groß ist, aber ich erwarte zuversichtlich, daß die Eiderarbeiten noch vor Schluß des Jahres bis Edmonton fertiggestellt sein werden.

Bürgermeister Thort von Edmonton sowie die Bürgermeister von Strathcona und Fort Saskatchewan sandten letzte Woche ein gemeinschaftliches Telegramm an Herrn Macenzie in Toronto mit dem Vorschlag, 50 Meilen der Canadian Northern östlich von Edmonton von hier aus in Angriff zu nehmen und fertigzustellen, um dadurch den Bau zu beschleunigen. Allgemein gibt man sich hier der Hoffnung hin, daß obiger Vorschlag williges Gehör finden werde.

Die Canadian Northern ist gegenwärtig westlich an der Dauphin-Prince Albert Bahn bis Melford, 70 Meilen östlich von Prince Albert, fertiggestellt und ein Automobilzug geht bereits auf dieser nördlichen Zweigbahn. Die Hauptlinie direkt von Winnipeg über Grand View, Saskatoon, Battleford und Edmonton ist bis in den Kamfak-Distrikt nordwestlich von Portton, Alta., vorgehoben, eine Entfernung von ca. 160 Meilen von Saskatoon. Etwa 7 Meilen nördlich von letzterem Plaze wird bereits den ganzen Winter an der Fertigstellung der Eisenbahnbrücke über den Saskatchewan Fluß bei Clarks Crossing gearbeitet, damit die Bahnarbeit im kommenden Sommer keine Unterbrechung durch Brückenbau erleidet. Von Saskatoon bis Battleford beträgt die Entfernung nur 80 Meilen, und bis zu letzterem Orte werden nach Aussage der Bahnbeamten noch in diesem Jahre die Schienen gelegt werden. Würden dann zugleich von Edmonton in östlicher Richtung 50 oder 100 Meilen gebaut, so fehlen am Ende der Saison schließlich kaum 20 Meilen, um Edmonton direkte Verbindung mit Winnipeg zu geben.

Eine zweite canadisch-Pazifische-Bahn.

Canada hat keine Kriege zu führen und keine kostspieligen Rüstungen aufzubringen — und trotzdem kommt auf eine Bevölkerung von 5½ Millionen Seelen eine Staatschuld von 270 Millionen Dollars. Das rührt davon her, daß die Dominion im eigenen Interesse sowohl wie in dem des britischen Imperialismus tiefe Opfer durch den Bau von Kanälen, Eisenbahnen, Ansiedelungen und andere öffentliche Zwecke aufgewandt hat. Das neueste Projekt ist nichts Geringeres als die Herstellung einer zweiten Durchgangsbahn zur Verbindung der atlantischen Küste mit der des Pacific.

Die Regierung der Dominion trägt einen Teil der Kosten und übernimmt die

Zinsgarantie für die von einem Kapitalisten-Syndikat auszugebenden Bonds. Die Kosten betragen 125 Millionen Dollars und als Grundlage des Unternehmens dient die Grand Trunk Bahn. Der leitende Gesichtspunkt des Bahnbaues ist die Herstellung der möglichst kürzesten Überlandstrecke für den Durchtransport von England nach den Ländern des Orients. Von New York nach Yokohama über Montreal soll mittelst der neuen Bahn der Weg um 400 Meilen im Vergleich zu der Canadian Pacific Bahn abgekürzt werden, um nahezu 600 Meilen gegenüber der Strecke Chicago und San Francisco. Die Bahn wird weiterhin mit den nördlichen Fabrikbezirken der Ver. Staaten in Verbindung stehen. Auch dürfte sie mit der Zeit 500 Millionen Acker fruchtbaren, jetzt unbebauten Landes entwickeln.

Bedenkt man, daß Canada eine Kornkammer enthält, welche unsere eigene (Ver. Staaten) fünfmal an Produktionsfähigkeit übertrifft, so wird man von dem Unternehmungsgeist der Yankee etwas bescheiden denken. Wenn der Panama-Kanal sich als der Zauber Schlüssel erweist, der die Schätze Mexicos erschließt und dem Weltmarkt neue Bahnen weist, so wird Canada mit dem obigen Vorstoß sein Möglichstes thun, um mit Ostel Sam gleichen Schritt zu halten. Ob unsere Jingos wohl der Meinung sind, daß Karthago eines Tages zerstört werden müsse? Zerstören und schaffen kann heutzutage nur der menschliche Geist und menschliche Tüchtigkeit. Und wer weiß, ob im Norden nicht ein mannhafteres Geschlecht heranwächst, als unsere von Korruption und schrankenlosem kapitalistischem Uebermut schon bedenklich angestaute Republik es dereinst aufzuweisen hat. („Amerika.“)

Schneestürme im Süden.

Daß hier in diesem Jahre der Frühling nur so langsame Fortschritte macht, ist nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, wie sehr derselbe im Süden aufgehalten wird. Selbst noch in der vorigen Woche haben wieder Schneestürme in mehreren östlichen und südlichen Staaten die Bewohner überrascht. So wird unter anderem aus Littleton, N. H. unter dem 20. April gemeldet, daß an dem Tage im nördlichen New-Hampshire mehr als 14 Zoll Schnee gefallen und zu hohen Schneewehen zusammengetrieben sind. Auch in New York hat es an dem Tage den ganzen Tag heftig geschneit und gestürzt. Fast ebenso schlimmes Unwetter wird aus so südlich gelegenen Staaten, wie Kentucky und Mississippi berichtet. So meldet eine Depesche vom 20. April aus St. Louis: Ein heftiger Schneesturm wüthete heute hier, welcher zeitweise infolge des heftigen Windes die Form eines Blizzards annahm. Der Verkehr auf der Straßenbahn wurde sehr dadurch behindert, und alle Züge litten mit bedeutenden Verspätungen an.

Achseln klingen die Nachrichten aus Kentucky. Aus Louisville, der Hauptstadt des Staates wird berichtet, daß ein heftiger Schneesturm im Staate viel Unheil in den Obstgärten anrichtete. Noch niemals zuvor ist so spät im Frühjahr ein ähnliches Unwetter vorgekommen.

Bei solcher Ungunst der Witterung im Süden können wir hier im Norden uns noch gratulieren, daß wir so gut dabei fortgekommen sind. Hier hat man nichts von einem Schneesturm verspürt.

Im Gegenteil, nach einem hübschen Landregen am Freitag, war das Wetter am Sonnabend und Sonntag kühl, doch nicht kalt, und seit Montag ist es so warm, daß man den Ueberzieher zu Hause läßt. Bald werden auch die letzten Spuren des Winters verschwunden sein. Manche Bäume beginnen schon auszusprosseln.

Rindvieh u. Pferde zum Verkauf.

20 gute junge Arbeitspferde
2 Gespann große schwere Ochsen
3 Gespann 3jährige Ochsen
20 Stück 2jährige Ochsen
9 Milchkuhe
26 Stück Janavieh sind auf der Ranch bei Marcotte, 2 Meilen südöstlich von Busters Lake und 25 Meilen südwestlich von Rosfeld.
Die Pferde und Ochsen halte ich in Hague, 9 Meilen südlich von Rosfthern.

Nic. Schmidt,

Hague, Sask.
Nachfragen in der Office der Catholic Settlement Society.

Deutsches Restaurant.

Habe mein Restaurant auf der Ostseite der Bahn in der Nähe vom Bahnhof wieder eröffnet und bitte um geneigten Zuspruch. Gute deutsche Küche, beste Bedienung zugesichert.

Mathias Rath,

Anfiedler aus St. Peters Kolonie.

Leih- und Futter-Stall

zum schwarz-
z'n Pferd...



An der Ostseite der Eisenbahn, gegenüber dem Bahnhof. Stall ganz neu renoviert, Brunnen mit Pumpe steht im Stall. Ein Extra-Zimmer für deutsche Leute eingerichtet. Auf Wunsch können die Eintretenden deutsche bürgerliche Kost billigt haben. Gutes Futter für Pferde und beste Bedienung. Preis per Gespann für Tag und Nacht, incl. Heu 40 Cents. Bei Haferfütterung 5 Cents mehr Gallone.

Saathaser, sowie Pferde und Ochsen zum Verkauf an Hand. Liberty Teams alle Zeit zu billigsten Preis.

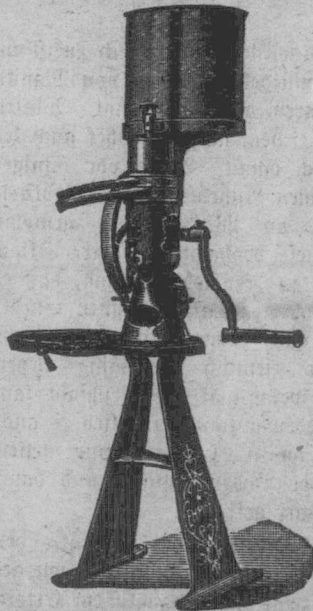
Fritz Knoch.

Rasier- und Haarschneide-Salon.

Badezimmer mit feinsten Badeeinrichtung. Gummi- und Bürstenwaaren, sowie reichliches Lager in Pfeifen, Tabak und Cigarren.

Fritz Kroll,

Rosfthern, Endstraße gegenüber Occidental Hotel.



EMPIRE

leicht laufende

Rahm-Separatoren.

Was der Empire thut:

Er vermindert die Arbeit. Er verhindert Verunreinigungen. Er vermehrt den Profit. Er gibt mehr und besseren Rahm. Ein jeder Bauer sollte einen Empire Separator haben.

Wir verkaufen auch Das kleine Wunder (The Little Wonder), eine Gasoline-Maschine von 2½ bis 3½ Pferdekraft, die nicht mehr wie 200 Pfund wiegt. Für Katalog und Preise schreibt an:

The Manitoba Cream Separator Co., Ltd.,

H. P. Hansen, Manager

P. O. Box 509.

187 Lombard Str.

Winnipeg.

Mitten in der St. Peters Kolonie

bei Dead Moose Lake und St. Peter haben wir zwei Stores und verkaufen ebenso billig wie irgend ein Store in Saskatchewan. Lebensmittel aller Art, Mehl, Groceries, Kleider, Schuhe, Schnittwaren, Eisenwaren u. s. w., auch Farm-Maschinen und Bauholz. Wir können Ihnen noch diesen Winter ein Haus auf Ihre Heimstätte bauen, damit Sie Unterkunft haben, wenn Sie im Frühjahr mit der Familie heraufkommen.

Nenzel & Lindberg,

Dead Moose Lake und St. Peters Monastery,

via Rosfthern, Sask.