Der „Saskatchewan Courier"
ist die größte deutsche Zeitung der Provinz und wird in allen deutschen Ansiedlungen gelesen. Erscheint jeden Mittwoch und kostet bei Vorausbezahlung $1.00 pro Jahr. Bestellungen werden zu jeder Zeit angenommen. Man adressiere: „Sask. Courier Publ. Co." Drawer 505, Regina, Sask., oder spreche in der Office vor. Anzeigen-Raten werden auf Verlangen mitgeteilt.

1819 Scarth-Str., Zimmer 104

Saskatchewan Courier

Organ der Deutschen Saskatchewans.

THE "SASKATCHEWAN COURIER"
Is the largest German newspaper published in Saskatchewan. It is by far the best medium to reach the many prosperous Germans in city and country. Advertising rates on application. Published every Wednesday at Regina, Sask.
Subscription price $1.00 in advance.
P. O. Drawer 505. - - - - - - Telephone 677.

1819 Scarth Str. Room 104

3. Jahrgang — Regina, Saskatchewan, Mittwoch, 27. März, 1912. — No. 22.

Konstruktive Politik der Scott Regierung.

Während der vor Kurzem zu Ende gegangenen Sitzungsperiode des Provinzial-Parlaments, und mehr noch seit Schluß der Legislatur, bemühten sich konservative Redner auf den verschiedenen Konventionen und mit ihnen die konservative Presse Saskatchewans, mit Rücksicht auf die zu erwartenden Neuwahlen; die äußerst fragwürdige Haltung der Haultain Partei während des letzten Jahres in den Augen ihrer Hörer, respektive Leser dadurch in Vergessenheit zu bringen, daß sie nicht nur die Geschäftsführung der Liberalen Regierung durch unsittige, auf längst widerlegten, unwahre Behauptungen begründete Angriffe beschimpften, sondern vor allem den Glauben zu verbreiten sich bemühten, daß die Scott Regierung nicht verstanden habe, konstruktive, d. h. aufbauende Maßregeln zum Besten unserer jungen Provinz in's Leben zu rufen und durchzuführen. Immer wieder und wieder, obwohl die Unhaltbarkeit und Grundlosigkeit ihrer diesbezüglichen Kritik in der Gesetzgebenden Versammlung sowohl als in der ehrlichen Presse durch unwiderlegbare Beweise und reichliches Akten- und Zahlen-Material zur Genüge nachgewiesen worden, bringen Herr Haultain und seine Trabanten den fadenscheinigen Vorwurf zum Vorschein, daß die Scott-Regierung ihre Versprechungen bezüglich der vor der letzten Wahl veröffentlichten Eisenbahn-Politik nicht gehalten habe, daß die Liberalen den Kredit der Provinz in den Augen der kapitalistischen Welt gefährdet habe, und was dergleichen mehr, bereits zu tausenden Malen als unwahr bewiesene Anklagen sind. Neuerdings aber scheint es doch, als ob selbst die Herren Konservativen den Glauben an die Wirkungskraft dieser alten, abgeleierten Phrasen zu verlieren beginnen, denn sie haben angefangen, einen neuen, aber darum nicht etwa besser gewählten Ton für ihr Klagelied über die Fehler und Unzulänglichkeiten der bösen Scott Regierung anzustimmen. Diese neueste Haultain'sche Jeremiade gipfelt zwar zu, was ja auch angesichts der außerordentlichen Entwicklung unserer Provinz nur ein ausgesprochener Narr zu leugnen versuchen könnte, daß die Liberale Partei im Wege der Verwaltungs-Maßregeln nicht gar so üble Erfolge gehabt habe, daß aber der Regierung die großen Ideen und das weitsehende Planen fehle, die zur Schaffung solcher neuer, weitgreifender Gesetzgebungen gehören, durch welche ein junges, wachsendes Gemeinwesen, wie unsere Provinz, sich eine angemessene Stellung unter den Schwesterprovinzen des Dominion erringen könnte: Man könne zwar, so behaupten die Herren Konservativen, der Regierung einen gewissen fortschrittlichen Zug nicht ganz absprechen, aber es mangle ihr gänzlich an einer großzügigen, schaffenden Politik.

Es mag fast lächerlich erscheinen, eine solche Anklage angesichts des gewaltigen Programms, welches die Scott Regierung seit dem Tage ihres Amtsantritts aufgestellt und zum großen Teil bereits durchgeführt hat, allen Ernstes zu widerlegen für nötig zu halten; aber da ein Schweigen gegenüber diesen sinnlosen Behauptungen von manchen Seiten als eine Zustimmung ausgelegt werden könnte, halten wir es für angebracht, aus der großen, und in Anbetracht der kurzen Zeit seit Begründung unserer Provinz fast unglaublich erscheinenden Zahl von konstruktiven Gesetzesmaßregeln, welche wir der Liberalen Regierung in Saskatchewan verdanken, nur einige der wichtigsten Errungenschaften, namentlich der letzten Jahre herauszugreifen.

Hierher gehören in allererster Linie die Gesetze, welche sich auf die Gemeinde-Verwaltung beziehen: die Stadt-, Dorf- und vor allem die Munizipalitäts-Gesetze. In diesen Maßregeln wurde die Grundlage gelegt für das großartige Erstarken und Anwachsen unserer lokalen Selbstverwaltung, für die Bildung jener örtlichen Gemeinschaften, welche sich, trotz ihrer Jugend, bereits jetzt als das Rückgrat der größeren, der provinziellen Gemeinschaft erweisen. Nur unter dem freien Anbau solcher selbstständiger Einheiten, jede geregelt nach einem einheitlichen System, aber unter Beachtung der lokalen Verhältnisse und Erfordernisse, war es möglich, die Provinz-Verwaltung als Ganzes von all den vielen kleinen Detail-Arbeiten zu befreien, welche einem schnellen, mit dem rapiden Wachstum der Bevölkerung und der Zunahme der besiedelten Bezirke Schritt haltenden Tempo in der Erledigung der öffentlichen Geschäfte hinderlich gewesen wären. Wenn sich auch unsere Munizipal-Gesetzgebung in manchen Punkten an die der älteren Provinzen anlehnt, und dies ist ja unvermeidlich, da alle Provinzen aus derselben Konstitution heraus begründet worden und gewisse Grundgesetze gemeinsam haben, so ist doch bei den Verordnungen, welche Saskatchewan auf dem Gebiet der Gemeindeverwaltung geschaffen hat, stets den Bedürfnissen Rechnung getragen worden, welche die natürlichen Verhältnisse und die Bevölkerung unserer Provinz erforderten. Das Resultat hat sich denn auch als ein äußerst glänzendes bewiesen, wie durch die große Zahl der ländlichen Gemeinden dargetan wird, die sich seit Einführung der Gemeinde-Ordnung gebildet haben.

Und wenn durch die verschiedenen Gemeinde-Verordnungen dem kommunalen Aufschwung der Provinz die Wege geebnet wurden, so hat die Provinzial Regierung dafür Sorge getragen, daß die vereinzelten Gemeinwesen in möglichst engen Zusammenschluß gebracht wurden, sowohl untereinander, als auch mit den Verkehrszentren der Provinz und der Außenwelt. Nach dieser Richtung hin hat die großzügige Verkehrspolitik der Scott Regierung geradezu Wunder gewirkt. Die Telephon-Verwaltung und die auf dieselbe bezüglichen Verordnungen haben es zu Wege gebracht, daß nicht nur über die ganze Provinz zerstreute lokale Telephon-Linien die Farmer mit ihrer nächsten Stadt in Verbindung gebracht haben, sondern ein von Jahr zu Jahr sich weiter erstreckendes Netzwerk von Fern-Telephon Leitungen verbindet sie, oder wird sie binnen Kurzem verbinden, mit der Hauptstadt und mit den übrigen bedeutenden Städten in der Provinz, sowie auch mit denen außerhalb der Grenzen Saskatchewans. Und dabei möchten wir noch darauf hingeisen, daß, während unsere Nachbarprovinz nach Osten unter ihrer konservativen Regierung bei viel dichterer Bevölkerung und kürzeren Entfernungen mit einer starken Unterbilanz in ihrem Telephon-Unternehmen abschloß, unsere Verwaltung einen, wenn auch bei den hohen Kosten für Neuanlagen natürlich nicht sehr großen Ueberschuß zu verzeichnen hat.

Auch in ihrer Eisenbahn-Politik hat die Scott Verwaltung bewiesen, daß sie der Aufgabe weitzügiger, in die Zukunft blickender Maßregeln vollauf gewachsen ist. Während zur Zeit der Uebernahme der Regierung durch Premier Scott im Jahre 1905 der Bau von Eisenbahnlinien, namentlich von Zweiglinien, in Saskatchewan fast auf dem Gefrierpunkt angekommen war, haben wir heute, dank der Fürsorge eben dieser Liberalen Regierung, eine Eisenbahn-Baulustigkeit in Saskatchewan, die nicht nur in Canada, sondern im gesamten Britischen Reiche nicht erreicht worden ist. Nach allen Richtungen streckten sich diese Bindeglieder der Zivilisation und geben dem fleißigen Ansiedler, der den jungfräulichen Boden unserer Prärie im Schweiße seines Angesichtes durch die nutzbringende Ackerfurche öffnet, einen Anschluß an die großen Verkehrsadern, die ihn mit der Außenwelt verbinden.

Und zu diesen beiden Abteilungen der Scott'schen Verkehrspolitik kommt nun noch eine dritte, die uns in letzter Stunde vor Schluß der Legislaturperiode als eine frohe Botschaft für eine glänzendere Zukunft mit auf den Weg gegeben wurde, die großartige Wege-Vorlage, nach welcher die Regierung plant, nach und nach durch alle Teile der Provinz gut angelegte und sachgemäß gebaute Hauptwege zu schaffen, durch welche die von der Bahn abliegenden Bezirke mit ihren nächsten Marktstädten verbunden werden sollen. Andere Provinzen haben ihre Telephon- und ihre Eisenbahn-Politik gehabt, die zwar unsere eigenen diesbezüglichen Errungenschaften nicht in den Schatten zu stellen vermögen, aber doch als Vergleiche herangezogen werden können. Eine Wege-Politik von auch nur annähernd solch riesigem Umfange, wie die von der Scott Regierung geplante und in ihren Anfängen bereits gesicherte, hat keine andere Provinz in Canada je zu unternehmen versucht.

Und ist nicht eine jede dieser gesetzgeberischen Arbeiten der Scott Regierung allein genügend, die Behauptung der Haultain Fraktion, daß unsere Liberale Regierung in konstruktiver Gesetzgebung nichts geleistet habe, Lügen zu strafen? Sind nicht Maßregeln wie diese in einem etwa großzügige und auf die Zukunft gerichtete konstruktive Errungenschaften?

Damit ist aber die Zahl der Gesetzes-Maßregeln aufbauenden Charakters, die von der Scott Regierung geschaffen worden, bei weitem noch nicht erschöpft. Wir brauchen nur auf das Elevator-Gesetz hinzuweisen, durch welches unser enterfarmern die Möglichkeit gewährt wird, aus eigener Kraft heraus, wenn auch mit Unterstützung der Regierung und unter deren Oberaufsicht, sich von den Bedrückungen der Elevatoren-Gesellschaften unabhängig zu machen. In dieser, wie in vielen anderen Maßregeln hat die Regierung den Grundsatz befolgt, den Farmer durch Belassung eines großen Maßes von Selbständigkeit in der Verwaltung und dem Anbau gemeinnütziger Einrichtungen, statt von der Regierung abhängig, zu einem Mitarbeiter in ihren Wohlfahrtseinrichtungen zu machen; dadurch wird ein freier Bürgersinn wachgerufen, der in der Zukunft nicht verfehlen kann, gute Früchte zu tragen. Auf dem gleichen Grundsatze sind die Hagelversicherung der Munizipalitäten, die Saatgetreide-Beschaffung u. s. w. aufgebaut worden.

Wir könnten noch manches Dutzend anderer Regierungs-Akte des Scott-Ministeriums aufführen, die in gleicher Weise auf konstruktivem Gebiet geschaffen wurden, aber diese wenigen werden genügen, um zu beweisen, daß sich Herr Haultain in der Methode seines neuesten Wahl-Feldzuges arg vergriffen hat, den Kastanienzänger-Ton eines so leicht zu durchschauenden Verlockers werden selbst diejenigen, die in Bezug auf ihre Urteilsgabe zu politischen Angelegenheiten noch im Kindesalter stehen, kaum zu folgen bereit sein.

Das Ende des „Made in Germany".

Mit sorgenvoller Aufmerksamkeit beobachtet man in England den Eroberungszug des deutschen Außenhandels, der in Großbritannien und seinen Kolonien wachsende Erfolge erringt. Nun hat im englischen Unterhause C. A. Goulding ein neues Gesetz eingebracht, das hauptsächlich dazu bestimmt ist, der weiteren Ausbreitung des deutschen Exporthandels in den Ländern englischer Flagge einen Riegel vorzuschieben.

Als vor Jahren das englische Parlament jenes Gesetz annahm, das bestimmt, daß alle in England und in englische Kolonien eingeführten Industrie-Erzeugnisse deutsch scheinender die Angabe des Herstellungslandes tragen mußten, glaubte man damit ein wirksames Hilfsmittel im Wettkampfe mit der deutschen Konkurrenz geschmiedet zu haben. Aber das anfangs so eifrig verhöhnte „Made in Germany", das nun auf allen Industrieprodukten deutscher Fabrikation auftauchen mußte, erwies sich bald als eine zweischneidige Waffe für die Engländer; das Wort wurde zu einem Ehrentitel und in fernen Ländern zu einer wirksamen Reklame für die Leistungsfähigkeit deutschen Fleißes und deutscher Arbeit. Man hat inzwischen in England voll Bitterniss erkannt, daß die deutsche Industrie und der deutsche Handel in kürzester Zeit aus diesem Makel des Kanals gesteigerten vermeintlichen Hemmschuh Siebenmeilenstiefel des Fortschritts zu machen verstanden, und nun will man das gefährliche „Made in Germany" wieder beseitigen.

Der neue Gesetzentwurf sieht vor, daß alle in England hergestellten Erzeugnisse als britische Waren bezeichnet werden; die Produkte des Auslandes aber sollen nicht mehr die Bezeichnung ihres Ursprungslandes tragen, sondern schlicht die Aufschrift: „Not British". Man will damit die propagandistische Wirkung für Industrieerzeugnisse des Auslands beseitigen und vor allem das für Deutschland so rasch ehrenvoll gewordene „Made in Germany" aus der Welt schaffen. Mit der Aufschrift „Not British" aber hofft man das Nationalgefühl der Käufer und Konsumenten aufzustacheln. Waren, die dieser Vorschrift nicht entsprechen, würden kurzig von der Einfuhr in England und in Englands Kolonien ausgeschlossen, während britischen Produkten im Falle der Versendung in die Kolonien ein Konsulatsvisum beigegeben werden soll, worin ausdrücklich bestätigt wird, daß die Artikel Erzeugnisse der englischen Industrie sind. Der Vorschlag und der Gesetzentwurf haben bereits die freudige Zustimmung einer ganzen Reihe von englischen Handelskammern gefunden und man glaubt, mit diesem Mittel die Handelsbeziehungen Englands zu seinen Kolonien enger zu gestalten und zugleich lästigen Nebenbuhlern Schwierigkeiten zu bereiten.

Die Sturmwolken im Westen.

Ueber die im Westen Canada's seit der Ablehnung des Reziprozitäts-Vertrages und den aus dieser entstandenen schweren Schädigung der westlichen Farmer mehrfach aufgeworfene Frage, ob nicht etwa eine Loslösung unserer Prärie-Provinzen von dem östlichen Teil des Dominions mit seinen in hervorragendem Maße industriellen Interessen, eine ersprießliche Lösung der obwaltenden Schwierigkeiten bieten würde, äußert sich der Toronto „Globe" wie folgt:

Alles Geschwätz über die Trennung West-Canada's vom östlichen Canada ist zu verdammen. Eine solche Trennung steht außer Frage. Sie ist unmöglich. Wäre sie möglich, so würde sie töricht und schädlich sein. Sie würde selbst den besten und dauernden Interessen des Westens nicht dienlich sein. Canada ist eine Einheit. Ein Zwiespalt sollte nicht existieren. Alle Provinzen werden noch ihre Stärke und ihren Ruhm finden nicht in den Dingen, die sie trennen und isolieren, sondern in der Uebereinstimmung der Interessen und der Lebensbedingungen, welche sie zu einer Nation zusammenschmieden. Nein, man darf irgend welchen separatistischen Bewegungen keine Ermutigung zuteil werden lassen.

Aber die ursprüngliche Schuld an diesen separatistischen Erklärungen ist nicht dem Mitglied der Manitoba Legislatur beizumessen, noch den unzufriedenen und klagenden Tausenden in allen Prärie-Provinzen, sondern den selbstsüchtigen Interessen im Osten, die diese Unzufriedenheit im ganzen Westen herbeigeführt haben. Die feurigen Worte, welche in der Legislatur Beifall fanden, werden natürlicherweise als Verrat bezeichnet von denen, deren politische Torheit von vor sechs Monaten solche Worte unvermeidlich machte. Aber dadurch, daß man die separatistischen Neigungen mit scharfen Namen bezeichnet, verschleiert oder verringert man nicht die unmittelbare Verantwortlichkeit derer, deren Lokalpatriotismus und Selbstsucht diese Neigungen in's Leben rief und zum Ausdruck anfachte.

Das Volk im Osten sollte sich keiner Täuschung hingeben. Der Westen leidet unter dem Gefühl der ihm zugefügten Ungerechtigkeit, und wenn nicht wirkliche Erleichterungen kommen, wird dieses Gefühl zur Verbitterung anwachsen. Ein Mann sieht seinen Weizen-Haufen auf der offenen Prärie, ohne anderen Schutz gegen den Winter als eine Segeltuchdecke. Dieser Weizen ist der Lohn für die schwere Arbeit eines Jahres, und die Hoffnung auf eines weiteren Jahres Erfolg. Dieser Weizen hätte schon vor Monaten auf den Markt gebracht werden sollen. Aber die Eisenbahnen waren blockiert. Nicht einen Waggon aus hundert, die benötigt waren, konnten sie erhalten. Der unverkaufte Weizenhaufen hat zu seinem halben Wert verpfändet werden müssen. Mit dem Herankommen des Frühjahrs wird mehr als der halbe Wert desselben verloren sein. Und da macht man noch dem Farmer einen Vorwurf daraus, daß er bittere Worte äußert, obgleich sein Kredit im Store erschöpft ist, seine Noten für Farmgerätschaften fällig werden, und seine Aussichten auf eine weitere Saatzeit und Ernte schlechter sind als zur Zeit da er begann. Das traurigste dabei ist, daß bittere Worte keine Kinder füttern und keine Schulden bezahlen.

Und jener Prärie-Farmer mißt, in den dunklen Tagen seiner Verzweiflung, die Schuld an seinem Unglück der organisierten Tätigkeit der tarifgeschützten Interessen zu, den Finanz-Korporationen, welche hinter diesen Interessen stehen, und den Eisenbahn-Gesellschaften, die ihrer Aufgabe nicht gewachsen waren. Er gedenkt, wie die geschützten Großen-Interessen einander die Hand reichten, um den Minneapolis Markt für seinen Weizen verschlossen zu halten. Die verspätete Ermäßigung der Frachtsätze hat ihn nicht besänftigt, denn die Verzögerung hat seinen Weizen zur Hälfte zerstört, und der amerikanische Zoll auf denselben besteht noch zu fünfundzwanzig Cents per Buschel. Es verscheucht seine Sorgen nicht, daß man ihm sagt, er solle sich auf gemischte Wirtschaft verlegen. Und wenn er sich ausrechnet, was es für ihn bedeutet haben würde, wären die Transportmittel hinreichend gewesen und hätte Ontario die Prärie Provinzen am 21. September berücksichtigt, so kann weder seine gute Laune noch seine Frömmigkeit die Unverschämtheit des Ministers ertragen, der die Schuld auf die Provinzen abwälzen wollte.

Auch wird den westlichen Gewitterwolken die Spannung nicht entzogen durch Fahnen-Schwenken oder durch schutzzöllnerische Tarif-Machenschaften. „Made in Canada" ist ein gutes Motto, aber die murrenden Konsumenten des Westens protestieren dagegen, daß Hochschutzzoll-Preise für sie noch höher geschraubt werden durch übermäßige Frachtsätze, während ihre eigenen gewinnbringenden Märkte durch die zollgeschützten Fabrikanten des Ostens verschlossen gehalten werden. Wenn diese weißen Gewitterwolke bricht, wird es dem Osten nichts nützen, seinen Kopf im Sande zu verstecken und zu beteuern, daß der Himmel wolkenlos sei.

Krisis in deutschen Regierungskreisen.

Berlin, 20. März. — Krisengerüchte, welche schon gestern beunruhigend wirkten, sind auch heute unausgesetzt im Umlauf. Selbst die nochmalige Konstatierung der Tatsache, daß Kaiser Wilhelm die Fahrt nach Korfu am Freitag antritt und das Reiseprogramm ohne Abänderung zur Ausführung gelangt, hat die vorherrschende Alarmstimmung nicht zu scheuchen vermocht.

Die allgemeine Nervosität ist zurückzuführen auf die ungewissen Zustände, die in den leitenden Regierungskreisen obwalten. Die Stellung des Staatssekretärs des Aeußern v. Kiderlen-Waechter ist schon seit der Zeit der Marokko-Verhandlungen ins Schwanken gekommen. Sein Verhältnis zu den Alldeutschen, das auch bei verschiedenen Preßprozessen eine grelle Beleuchtung erfuhr, und die bei den Anlässen laut gewordenen gegenseitigen Beschuldigungen haben Herrn v. Kiderlen's Position weiter erschüttert.

Dazu gesellen sich die unerfreulichen Beziehungen des Staatssekretärs zu einzelnen Botschaftern. Sein burschikoses Wesen hat die Herren des öfteren verschnupft. Es verlautet, daß zwei Botschafter sich beim Reichskanzler Dr. v. Bethmann-Hollweg über Herrn v. Kiderlen beschwerten, den persönlichen Verkehr mit ihm verweigerten und sogar mit ihrem Rücktritt drohten. Hiermit hängt es zusammen, daß gelegentlich der kürzlichen Anwesenheit des britischen Kriegssekretärs Haldane in Berlin der Kanzler ausschließlich die Verhandlungen mit dem Besucher führte.

Der baldige Rücktritt des Herrn v. Kiderlen wird deshalb mit Bestimmtheit erwartet. Es wird für möglich gehalten, daß er durch den derzeitigen Botschafter in Konstantinopel, Freiherrn Marschall v. Bieberstein, ersetzt wird. Als eventuelle Nachfolger werden außerdem genannt: der deutsche Botschafter in Washington, Graf Bernstorff; der deutsche Gesandte in Buenos Ayres, Dr. Freiherr von dem Bussche-Haddenhausen, und der Direktor der politischen Abteilung des Auswärtigen Amtes, Wilhelm von Stumm.

Gleichzeitig ist von Konflikten des Kanzlers mit dem Staatssekretär des Reichs-Marineamts, Großadmiral v. Tirpitz, und dem Kriegsminister, General d. Inf. v. Heeringen, die Rede. Auch das Verhältnis zu dem soeben vom Posten des Reichsschatzsekretärs geschiedenen Herrn Wermuth soll ziemlich alles zu wünschen übrig gelassen haben.

Das Resultat scheint im Augenblick zu sein, daß Dr. v. Bethmann-Hollweg vorläufig seine Stellung als Kanzler neu befestigt hat, und zwar trotz aller Gerüchte, daß er sein Amt niederlegen werde und Tirpitz bereits als Nachfolger bestimmt sei. Großadmiral v. Tirpitz galt noch ganz kürzlich als Gegner jedes aggressiven Vorgehens, bis die neuen Arbeiten zur Erweiterung des Nordostseekanals vollendet worden.

Umzug nach Peking.

Nanking, 21. März. — Die republikanischen Truppen in China haben Mittwoch Sold für zwei Monate bekommen, und die Folge davon ist, daß alles südlich vom Jangtse ruhig ist. Ministerpräsident Tangchaoji wird in kurzem in Nanking erwartet, und es ist daher bereits vom Kabinett angekündigt worden, daß dessen verschiedene Departements sowie die Nationalversammlung in der nächsten Woche nach Peking übersiedeln werden.

Die Regierung hofft auf baldige Anerkennung durch die fremden Mächte. Eine Verzögerung, die von verschiedenen Seiten herbeizuführen gesucht wird, würde die Bildung einer wirksamen gemeinsamen Regierung in Frage stellen. In einer geeinigten Regierung liege noch die einzige Hoffnung auf die Erhaltung von Chinas Integrität.

Noch eins von Borden's Versprechen gebrochen.

Herr Borden fährt fort, seine dem Westen gegebenen Versprechen zu brechen.

Das neueste unter den von dem Führer der Konservativen vor der Wahl bei seiner Reise durch den Westen gegebenen Versprechungen, das er über Bord geworfen, ist die Versicherung, welche Herr Borden gab, daß, im Falle seine Partei an's Ruder kommen würde, er eine Teilung der Eisenbahn Kommission vornehmen würde, und eine speziell für die Behandlung westlicher Eisenbahn Angelegenheiten einzusetzenden Kommission, welche ihren Sitz im Westen haben sollte, mit der Erledigung aller den Westen berührenden Fälle betrauen würde. Daß es auch mit diesem Versprechen nichts ist, wurde am Donnerstag im Parlament in Ottawa amtlich erklärt.

Den Beweis für diese Behauptung finden wir in dem Bericht über die Donnerstags Verhandlungen des Dominion Parlaments in dem Leiborgan der Haultain Partei, der Regina „Province". In diesem in der Freitags Ausgabe der „Provinz" erscheinenden Bericht heißt es: „Herr Graham fragte, ob die Regierung beabsichtige, eine östliche und westliche Abteilung der Eisenbahn-Kommission zu schaffen." In Antwort darauf erklärte, nach dem Bericht der „Province", Hon. Cochrane, der Eisenbahn-Minister, „daß er sicherlich nicht beabsichtige, zwei abgesonderte Kommissionen zu schaffen." Er fuhr fort, daß es vielleicht ratsam sein „möge", ein paar der Kommissare im Westen wohnen zu haben, die sich mit westlichen Fragen beschäftigen könnten.

Soweit die Erklärung des Borden Ministers der Eisenbahnen am 21. März 1912. Vergleicht diese mit der Erklärung, die Herr Borden selbst am 22. Juni 1911 abgegeben. Damals sagte der jetzige Premier-Minister: „Die Politik der konservativen Partei, wenn sie ans Ruder kommt, wird sein, eine Abteilung der Eisenbahn Kommission von Canada westlich von den Seen zu errichten und derselben Macht, Gerichtsbarkeit und Kontrolle über die Interessen des Volkes des Westens mit Bezug auf Eisenbahn-Angelegenheiten zu geben."

Herr Borden gab dies Versprechen in Regina und er gab es in ähnlichen Ausdrücken an anderen Orten des Westens. Die Sprache ist offen und unzweideutig. Er versprach, daß, wenn die konservative Partei die Regierung übernähme, eine westliche Abteilung der Eisenbahn-Kommission geschaffen werden würde, und daß eine solche Kommission — man beachte die Worte — „Macht, Gerichtsbarkeit und Kontrolle" über westliche Eisenbahn-Angelegenheiten haben würde.

Nun, da er im Amte ist, läßt er dieses Versprechen außer Acht, ebenso wie er so manche seiner anderen Versprechungen außer Acht gelassen hat, die er dem Volke des Westens gemacht, und sein Eisenbahn-Minister erklärt amtlich im Parlament, daß es keine Eisenbahn-Kommission für den Westen geben wird. Es ist ja wahr, Herr Cochrane überzuckerte die Angelegenheit dadurch, daß er erklärte, es „möge" vielleicht ratsam sein, ein paar der Kommissare im Westen wohnen zu haben, aber auch bezüglich dieser Frage sprach er nur unbestimmt.

Nach der Wahl im September erwartete das Volk im Westen natürlich eine Ankündigung der Details des Planes, nach welchem Herr Borden seine Versprechen einzulösen beabsichtigte. Sie warteten auf diese Ankündigung und warteten vergeblich. Eins nach dem anderen wurden seine Versprechen entweder fallen gelassen oder gebrochen. Jetzt wissen sie nur zu gut, daß Bordens Versprechen nicht gegeben wurden, um gehalten zu werden. Sie wurden gegeben, um Stimmen zu fangen, nicht um durchgeführt zu werden.

Das Versprechen der Reform des Zivildienstes ist rücksichtslos gebrochen worden. Das Versprechen unverzüglicher Schritte in Verbindung mit der Beihülfe zur Reichs-Verteidigung wurde, auf Kommando der Nationalisten, außer Acht gelassen, und Canada hat heute, soweit als Beihülfe für das, Stammland in Frage kommt, eine Politik der Haltlosigkeit. Der erste Schritt zur Durchführung des Versprechens des unverzüglichen Baues der Hudsons Bay Eisenbahn war die Inhibierung der Arbeit unter dem von der Liberalen Regierung gegebenen Kontrakt. Das Versprechen des Ankaufs und der Kontrolle der End-Elevatoren durch die Regierung ist gebrochen worden, und alles, was getan werden soll, ist, daß vielleicht drei Elevatoren als einen „Versuch" zu übernehmen. Das Versprechen, für die Interessen der Farmer zu sorgen, ist erfüllt worden durch den sonderbaren Plan, dem Car-Verderbuch-System sozusagen ein Ende zu machen dadurch, daß der Getreide-Kommission weitgehende Freiheiten gegeben wurden bezüglich der Car-Verteilung; durch die Zulassung des Getreide-Mischens; durch die Erhebung von Zoll auf rohes Bauholz, das bisher zollfrei zugelassen wurde; durch die Schaffung einer Tarif-Kommission, welche Untersuchungen über die Mittel zur Handhabung eines Schutzzoll-Tarifes anstellen soll.

So ging ein dem Westen gegebenes Versprechen nach dem anderen; und doch hat Herr Haultain die Stirn, von den Wählern Saskatchewans zu fordern, daß sie ihn unterstützen sollen, so daß er instand gesetzt werde, die Stellung seines Chefs in Ottawa des Brechens von Versprechen, zu befestigen.

Brandstiftende Suffragetten.

London, 20. März. — Ellen Pitfield, die Londoner Suffragette, die am 3. März einen Versuch machte, das Hauptpostamt in London in Brand zu stecken, indem sie ein brennendes Bündel Papier, das mit Petroleum getränkt war, in das Gebäude warf, wurde am Mittwoch im Old Bailey-Gericht zu einer Zuchthausstrafe von sechs Monaten verurteilt. Dieselbe wird in Anbetracht ihrer schwachen Gesundheit im Gefängnis der zweiten Abteilung zugewiesen werden, wo sie bestimmte Vergünstigungen genießt.

Neues Attentat angedroht.

Rom, 20. März. — Bei der italienischen Regierung in Rom sind Nachrichten eingelaufen, daß ein in der Schweiz lebender Anarchist gedroht hat, ein Attentat auf den deutschen und italienischen Monarchen gelegentlich des bevorstehenden Besuches Kaiser Wilhelms in Venedig zu machen. Außerordentliche Maßregeln sind an der italienischen Grenze getroffen worden, um verdächtige Individuen zu identifizieren.

Berechnet den Verlust für Saskatchewan infolge Niederlage des Reziprozität-Vertrages.

Winnipeg, 25. März 1912.

Folgendes sind die heutigen Getreidepreise, die den Unterschied zeigen zwischen Canadischem Getreide in den Speichern in Fort William und Port Arthur und Amerikanischem Getreide in den Minneapolis-Speichern.

	Fort William	Minneapolis
No. 1 Northern	99¾c	108
No. 2 Northern	95¾	106
No. 3 Northern	91½	104
C. W. Hafer	43½	53
No. 3 Gerste	63	136
No. 4 Gerste	58	126
Futtergetreide	45½	103
No. 2 N. W. Flachs	184	200¼

Anmerkung:—Bei dem obigen Vergleich muß in Betracht gezogen werden, daß Minneapolis No. 1. wie quotiert, unserm Canadischen Weizen No. 3 Northern hinsichtlich Gradierung gleichkommt, welches bedeutet, daß der Unterschied noch um 8½ Cents größer ist, wie in den eben angegebenen Quotierungen. Auf diese Weise ist der wirkliche Unterschied zwischen Weizen in Fort William und Minneapolis am genannten Tage 161½ Cents.