

St. Peters-Zeitung.

Ein Familienblatt zur Erbauung und Belehrung.

Erscheint wöchentlich und wird herausgegeben von den Benediktiner-Vätern von St. Peter's Priorat, Saskatchewan, A.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, 31. Mai 1904.

No. 14.

Anfiedler der St. Peters Kolonie aus den Staaten Wisconsin und Iowa.

Nachstehend bringe ich einige Namen von Anfiedlern aus den Staaten Wisconsin und Iowa, welche sich im vergangenen Jahre in der St. Peters Kolonie niederließen. Die meisten von ihnen haben im Laufe des vergangenen Sommers schon ein gutes Stück aufgebroschen und verschiedene haben dieses Frühjahr schon 40 und mehr Acker mit Weizen eingesaät. Jetzt sind die Leute daran, das Land für Hafer umzupflügen und zu kultivieren. Einen ganzen Monat haben sie jetzt noch Zeit für Hafer zu säen und viele werden neben ihrem Weizen noch 30-40 Acker Hafer zur Saat bringen. Viele Leute aus Wisconsin haben hier in einem Jahre mehr Land unter den Pflug, als in Wisconsin in 20 Jahren, denn hier gibts nicht so schweren Wald wie dort und fast auf jeder Heimstätte sind 60-100 Acker Prärieland, welches, ohne einen Strauch abzuhacken, sofort gepflügt werden kann.

Daß dieses ein großer Vorteil für den Anfänger ist, sehen die Leute gut ein und darum gehen auch die Heimstätten in der St. Peters Kolonie so schnell fort. Von allen Seiten strömen die Leute jetzt wieder herein und die guten Heimstätten werden mit jedem Tage weniger.

Aus den Staaten Wisconsin und Iowa sind folgende Anfiedler:

Wisconsin.

Alois Franke von Plain. — Jos. Hanachel von Spooner. — Henry Halbach von Waterford. — Werner Halbach von Waterford. — John Halbach von Waterford. — Alf. Gasser von Chetek. — Jos. Hufnagel von Dudley. — A. G. Hufnagel von Dudley. — Michael Kirzinger von Millston. — Jos. Kleiter von Almena. — E. J. Linda von Birch Island. — John Medernag von Spooner. — Jos. Medernag von Spooner. — A. Könsper von Rib Lake. — John Schuster von Millston. — John Schütz von Downing. — Albert Ziegenhagen von Downing.

Iowa.

Jal. Aushäber von Sioux City. — Chas. Deters von Le Mars. — Kay. Felten von Remsen. — Jos. Clem. Rümper von Carroll. — 1/2 Conrad Böhr von Remsen. — Kay. Küllenhaus von Calmar. — John Paulus von Bancroft. — Fritz Reismann von New Vienna. — Jos. Stolz von Westphalia. — Jakob Stomp von Estherville. — Anton Ger-

man von Germania. — Theod. Flestes von Carroll.

Dieses sind nur diejenigen Leute aus den beiden Staaten, welche mir soweit bekannt sind, jedoch werden wohl noch eine ganze Menge vorhanden sein, welche lernen zu lernen, ich noch keine Gelegenheit hatte.

Ernst-Heiter.

Statistisches von der Grand Trunk Pacific Bahn.

Sie bildet den kürzesten Verkehrsweg zwischen den Handelszentren der Welt. — Die Rentabilität des Unternehmens steht außer Frage.

Der Bau der neuen Ueberlandbahn die sog. Grand Trunk Pacific ist jetzt wohl so gut wie gesichert. Denn es ist kaum anzunehmen, daß das Parlament, welches eine gute Regierung = Majorität besitzt, einen Strich durch die Rechnung machen wird. Vielmehr wird es trotz aller Einwände seitens der Opposition die von der Regierung vorgeschlagenen Aenderungen mit Freuden gut heißen. Es wird deshalb interessant sein, einzelne statistische Angaben über die neue Bahn zu hören. Seit 500 Jahren haben britische Staatsmänner von dem Besitz des schnellsten und kürzesten Weges nach dem Orient geträumt. Der Traum geht jetzt in Erfüllung.

Die neue Linie bildet die kürzeste Verbindungslinie zwischen Liverpool und New York nach dem Orient und ist nicht länger als die Linien, die Chicago und den Mittelwesten mit der Küste des Stillen Ozeans verbinden, wozu noch kommt, daß die Bahn die Gebirge in keiner bedeutenden Höhe zu überschreiten braucht. Sie wird ihre eigenen Dampferlinien haben und in der Lage sein, ihre eigenen Frachtraten, ohne Rücksicht auf andere Linien festzusetzen. Mit den Neu-Englandstaaten wird die neue Linie durch die Central Vermontbahn und mit den Mittelweststaaten durch die Grand Trunk Westerbahn in direkte Verbindung treten.

Wie bedeutend kürzer die Verbindungen der neuen Bahn sein werden, zeigen folgende Beispiele: Die Fahrt von New York über Montreal nach Vancouver wird um 418 Meilen kürzer als auf der Canadian Pacificbahn sein, um 555 Meilen kürzer als auf dem Wege über Chicago und San Francisco und um 1800 Meilen kürzer, als auf der Southern Pacificbahn. Die Reise von Liverpool nach Yokohama wird auf dieser neuen Linie

um 528 Meilen gegenüber der Canadian Pacific Bahn um 1313 Meilen gegenüber der New York — San Francisco Route abgekürzt werden, ja sogar die Beförderung über die sibirische Bahn noch um 130 Meilen überholen.

Daß die neue Bahn sich nicht um Fracht zu sorgen haben wird, geht aus folgenden Zahlen hervor: Die canadischen Exporte nach dem Orient wuchsen von \$93,827,077 im Jahre 1890 auf \$211,640,286 im Jahre 1902 an, und in derselben Zeit stieg der Export der Ver. Staaten nach dem Orient von \$151,100,111 auf \$433,860,000. An der Linie der Bahn liegen zur Zeit 45 Fabrikstädte mit einer Gesamtbevölkerung von 1,000,940 Menschen, deren Produkte jetzt über den amerikanischen Nordwesten nach dem Orient gehen.

Von größerer Wichtigkeit für die neue Bahn ist ferner dem Umstand, daß in unserm Westen nach konservativer Schätzung noch 200,000 Quadratmeilen des vorzüglichsten Bodens des Anfiedlers harren, von denen ein großer Teil durch die projektierte Linie direkt erschlossen wird. Bedenkt man ferner, daß unser Westen schon jetzt über 60,000,000 Bushel Weizen hervorbringt bei vollständiger Besiedlung aber mindestens 1000 Millionen Bushel Weizen hervorzubringen imstande ist, so kann man sich einen Begriff nicht nur von der Wichtigkeit der projektierten Linie für den Ackerbau, sondern auch von der geradezu unerhörten glänzenden Zukunft des Unternehmens, soweit seine Rentabilität in Frage kommt, machen.

Zur Bauholzfrage.

Unsere guten Freunde, die Sägemühlen-Besitzer von British Columbia, sind wieder einmal sehr unglücklich, um bei der Regierung resp. dem Parlamente eine Erhöhung der Zölle auf Bauholz durchzusetzen. Sie behaupten, daß sie bei den jetzigen Holzpreisen dem Ruin entgegengehen, und haben in diesem Sinne eine Depesche an Minister Fielding abgesandt. Im Parlamente kam dann die Sache auch zur Sprache, und es thut uns leid, berichten zu müssen, daß die konservativen Herren im Parlamente wieder als die Beschützer der armen Holz-Industriellen und als Befürworter höherer Zölle auftraten. Wir können das einfach nicht verstehen. Einmal ist es garnicht wahr, daß die Sägemühlen-Besitzer bei den jetzigen hohen Holzpreisen nicht bestehen können; wie würden sie sonst in früheren Jahren das Holz fast halb so billig als jetzt ha-

ben liefern können? Und an Aufträgen fehlt es ihnen wegen der angeblich amerikanischen Konkurrenz auch durchaus nicht. Das Gegenteil ist der Fall, ihre Mühlen können das kaum liefern, was bei ihnen bestellt ist. Wir freuen uns deshalb aufrichtig, daß die Wünsche dieser unersättlichen Herren von den liberalen Abgeordneten McKie von Nord Kennew und W. Scott von West-Assiniboia ins rechte Licht gesetzt wurden. Nehmen wir aber einmal an, die Lage dieser Leute sei wirklich so bedrängt, als sie es uns glauben machen wollen, meinen die konservativen Befürworter höherer Zölle etwa, die Farmer könnten höhere Bauholzpreise vertragen, ohne ihrem Ruin entgegenzugehen? Der Durchschnittsfarmer gewiß nicht. Es wäre dann aber immer noch besser, daß die paar Sägemühlen-Besitzer von British Columbia zugrunde gingen, als daß Hunderttausende von Farmern im ganzen Lande und ebensoviel Arbeiter in der Stadt unter den unerschwinglich hohen Holzpreisen zu leiden haben. Erfreulicherweise mehrten sich die Anzeichen, daß die jetzige liberale Tarif-Politik auch bei solchen Männern immer mehr Anklang findet, die früher die eifrigsten Befürworter der konservativen Politik waren. Bekannt ist, daß vor einigen Monaten John Hawkes von Carnarvon, N. W. T., den Aufsehen erregenden Schritt that, und sich öffentlich zugunsten der Regierung Lauriers erklärte, und jetzt hat J. H. Haslam das selbe gethan; er tritt in einem Brief, den er in der „Free Press“ veröffentlicht, nachdem das „Telegram“ die Ausnahme verweigert hat, sowohl für die Eisenbahn, als auch für die Tarif-Politik der jetzigen Regierung ein. Und dieser J. H. Haslam war noch vor vier Jahren der konservative Parlamentskandidat im Wahlkreise Selkirk, wo er allerdings dem leider zu früh verstorbenen McCreachy unterlag.

Der große Dammbau der Elektrizitäts-Werke Brandons im kleinen Saskatchewan, welcher 7 Meilen westlich von der genannten Stadt in den Assiniboine mündet, hat am Donnerstag dem Druck der Wassermassen nachgegeben; infolgedessen ist das ganze Thal überschwenmt und die Kraftstation der Elektrizitäts-Gesellschaft vollständig zerstört. Alle Bemühungen des Superintendenten, den Dammbau zu verstärken, waren vergeblich. Der Schaden wird auf \$40,000 veranschlagt.