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.

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.

2. Jahrgang. | Regina, Saskatchewan, Mittwoch, den 16. Juni 1909. | No. 34

Riesige Profite.

In unserm Lande ist ebenso wie in den Ver. Staaten der Dollar Trumpf. Der Erfolg wird hier nach der Zahl der eingeheimsten Dollars berechnet. Wer viel „gemacht", hat Erfolg gehabt und ist ein tüchtiger Kerl. Wer nicht das Glück hatte, viel Geld zu machen, kann ein noch so tüchtiger Kerl sein — er bleibt doch unten und bleibt ein Lump.

Ein kraß materialistischer Sinn herrscht in unserem ganzen öffentlichen und privaten Leben. Er zeigt sich im Geschäftsleben, in der Politik, in der Stadtverwaltung, ja bis zu einem gewissen Grade auch im Kirchenwesen dieses Landes.

Namentlich hier im Westen ist die Dollarjagd eine sehr ausgeprägte. Der Gründe dafür sind verschiedene. Einmal haben wir eine große Zahl Amerikaner unter uns, zu deren Nationalgenschaften eine krankhafte Dollarsucht gehört. Und durch die immer zahlreicher hereinkommenden Amerikaner wird unser Westen immer mehr amerikanisiert im guten und im bösen Sinn. Es ist aber eine allgemein feststehende Tatsache, daß der Mensch leichter schlechte als gute Eigenschaften annimmt. Aber nicht nur aus dem Dollarlande par excellence, sondern auch von Ost-Canada und von drüben kommen alljährlich viele Leute nach dem Westen, um hier schnell und viel Geld zu machen. Dazu kommt, daß es hier mehr Gelegenheiten giebt wie in der alten Heimat, Geld zu machen. Und hat der eine etwas gemacht, so will es auch der andere. So steckt die Dollarsucht an und greift schnell um sich. Es giebt sogar auch unter den Farmern sehr viele, die nicht die Farmerei betreiben, um für sich und ihre Kinder ein schönes, sicheres Heim zu gründen und auszubauen, sondern um möglichst schnell viel aus dem Boden herauszuschlagen. Einerlei, ob das dem Boden nützlich oder äußerst schädlich ist. Viele haben nur eine Farm, um sie möglichst schnell mit großem Profit loszuschlagen und dann, wenn möglich, wieder billig zu kaufen und dieselbe Sache nochmal zu wiederholen, wenn es geht. So haben es viele Farmer in Amerika seit Generationen betrieben und dadurch den Boden mit ihrem Raubbau ausgesogen. Viele von diesen kommen jetzt nach West-Canada, weil sie hier noch freies Land bekommen können. Man bilde sich aber nicht ein, daß sie hier ihre Methoden ändern werden.

Doch wollten wir heute nicht über Raubbau auf dem Gebiet der Landwirtschaft schreiben, sondern über einen ganz anderen Raubbau. Ueber den Raub nämlich, den die Expreßgesellschaften an dem Publikum begehen. Diese Gesellschaften fallen sozusagen mit den Eisenbahn-Korporationen zusammen und sind meistens nichts mehr und nichts weniger als Zweiggesellschaften oder Zweiggeschäfte der Bahnen.

Ein kürzlicher Bericht der Eisenbahn-Kommission hat dem Publikum die Augen über die enormen Profite dieser Expreßgesellschaften geöffnet. Dieser Bericht bietet äußerst interessanten Lesestoff. Da ist zunächst die „Canadian Expreß Gesellschaft", die im Jahre 1865 gegründet wurde. Das nominelle Kapital belief sich auf 500,000 Dollars, von welchen aber nur 27,250 Dollars eingezahlt wurden. Das Kapital beläuft sich jetzt auf die Riesensumme von 3 Millionen Dollars, ohne daß, wie es scheint, je mehr als 27,250 Dollars von den Aktieninhabern eingezahlt worden sind. Fast die ganzen 3 Millionen sind also aus den Profiten dieser Gesellschaft genommen. Es mag nebenbei bemerkt werden, daß sich in den letzten 7 Jahren die Gewinnrate auf 83 Prozent belief. Wenn das nicht eine flagrante Beraubung des Publikums ist, dann wissen wir nicht, was Raub heißt.

Hier im Westen sind wir mehr mit der „Dominion Expreß Co." bekannt. Diese Gesellschaft begann als eine Zweiggesellschaft der C. P. R. Ihr nominelles Kapital war 1 Million Dollars, wovon jedoch nur 100,000 Dollars eingezahlt worden sind. Letztes Jahr belief sich der Profit auf 75 Prozent und das der Gesellschaft gehörige Eigentum hat einen Wert von 600,000 Dollars. Das alles ist aus den hohen Profiten erworben, die man dem Volke abgenommen hat.

Der jüngste Bruder dieser raublustigen Gesellschaften ist die „Canadian Northern Expreß Co." Sie ist mit 1 Million Dollars kapitalisiert, aber von dieser großen Summe sind erst 5000 Dollars einbezahlt, während Mackenzie & Mann, die C. N. R.-Magnaten, Aktien im Betrage von 295,000 Dollars übernommen haben. Mit den Profiten wird es bei dieser Gesellschaft bald ebenso stehen, wie mit denen der erstgenannten Gesellschaften.

Höchstwahrscheinlich wird sich auch bald eine „Grand Trunk Expreß Co." bilden, die ihr Bestes tun wird, ebenso wie die anderen Gesellschaften zu verfahren.

Viele sehen in der Tatsache, daß die Expreßgesellschaften der Kontrolle der Eisenbahnkommission übergeben worden sind, ein gutes Zeichen und hoffen, daß den Uebelständen abgeholfen werden wird. Hoffentlich!

Es sei noch bemerkt, daß die verschiedenen Expreßgesellschaften Hand in Hand arbeiten und einen wirklichen „Ring" bilden. Sie haben gleich hohe Preise und pfuschen sich nicht gegenseitig ins Handwerk.

Unserer Meinung nach wäre es das Beste, den Expreßdienst zu verstaatlichen und mit dem Postdienst zu verschmelzen. Die Regierung könnte und würde die jetzt exorbitanten Raten herabsetzen. Wenn aber schon hohe Profite gemacht werden sollen, dann ist es besser, die Regierung macht sie, als daß sich Privatgesellschaften die Taschen füllen. H.

Hudsons Bay Bahn.

Es scheint jetzt, als solle der Traum West-Canadas, eine Bahn nach der Hudsons Bay zu haben, recht bald in Erfüllung gehen. Als bei der letzten Wahl Sir Wilfrid Laurier die Bahn versprach, hörte man wohl von gegnerischer Seite, daß die ganze Sache nichts weiter sei, als ein billiges Wahlmanöver. Als dann Linien nach der Bay vermessen wurden, hieß es, nun, das gehört mit zu dem politischen Trick — aber die Bahn wird doch nicht gebaut werden.

Jetzt aber scheint die Sache doch vorwärts zu gehen. Und es wird vielleicht nicht mehr allzu lange nehmen, bis die Bahnlinie nach der fernen Bay Tatsache geworden ist.

Es hat sich kürzlich eine kapitalkräftige Gesellschaft gebildet unter dem Namen Hudsons Bay & Pacific Railway Co. Das Aktienkapital der Gesellschaft beläuft sich auf 50 Millionen Dollars und ist schon fast völlig gezeichnet und eingezahlt. Kürzlich nun erhielt W. W. Rutan, das Parlamentsmitglied für Prince Albert, vom Eisenbahn-Departement eine Ankündigung, daß obige Gesellschaft ihre Pläne am 19. Juni dem Departement zur Genehmigung einreichen wird.

Die Gesellschaft hat ihre Linien vermessen und gleichzeitig Tiefvermessungen des Fort Churchill Hafens vorgenommen. Auch wird aufs bestimmteste versichert, daß, sobald die Schienen nach der Bay gelegt sind, die White Star Dampfschiffs-Gesellschaft, eine der größten englischen Schiffahrtslinien, eine erstklassige Dampferverbindung zwischen England und der Hudsons Bay einrichten werde. Die Gesellschaft hat zwei Linien vermessen und Freibriefe dafür erhalten. Die eine Linie geht von Port Churchill direkt westlich über Athabaska Lake, Yellow Head Paß nach dem Stillen Ozean. Die zweite Linie geht von Churchill südlich bis an das Nordende des Winnipeg Sees, dann folgt sie dem Nordufer des Saskatchewanflusses bis nach The Pas und von dort nach Prince Albert.

Die Gesellschaft hat aufs sicherste versprochen, sobald ihre Pläne genehmigt sind, an zwei bis drei verschiedenen Stellen mit den Konstruktionsarbeiten zu beginnen.

Wenn die Regierung der Gesellschaft eine Landbewilligung geben sollte, so ist die Company willens, Land zu nehmen, das entlang ihrer nördlichen Linie liegt, um das große Nordland der Kultur und Besiedelung zu erschließen.

Hoffentlich bewahrheiten sich diese gewiß sehr angenehmen Nachrichten, sodaß in einigen Jahren die so lang ersehnte Hudsons Bay Bahn eine Tatsache geworden ist.

Kanal-Schleusen zerstört.

Durch die Zerstörung der Schleusen des canadischen Schiffskanals bei Sault Ste. Marie, welche mit einem Kostenaufwande von $4,000,000 errichtet wurden, ist ungeheurer Schaden angerichtet worden, und der Schiffsverkehr wird schwer geschädigt. Der Kanal wird mindestens 2 Monate lang unpassierbar sein. Sämtliche Fahrzeuge werden sich gezwungen sehen, den amerikanischen Kanal zu benutzen, und dadurch wird eine gewaltige Zeitversäumnis entstehen.

Der Frachtdampfer Perry G. Walker war soeben in den unteren Kanal eingefahren und wollte die Schleusen passieren. Infolge einer mißverstandenen Ordre fuhr das schwere Frachtschiff gegen ein Schleusenthor und riß dieses vollständig fort. Das obere Schleusentor war ebenfalls um diese Zeit geöffnet, um den Dampfer Crescent City durchzulassen, und als das untere Tor fortgerissen war, stürzte das Wasser mit so furchtbarer Gewalt durch den Kanal, daß die beiden zur Zeit darin befindlichen Boote fortgerissen wurden und miteinander kollidierten. Der Dampfer Crescent City hatte gerade noch Zeit, auf die amerikanische Seite zu kommen, dann sank er sofort, da er ein großes Leck unter der Wasserlinie erhalten hatte, während der Dampfer Assiniboia zwar auch ein Leck erhielt, aber seine Fahrt fortsetzen konnte. Der Dampfer Perry G. Walker, welcher das Unglück verschuldet hatte, war sofort gesunken.

Sofort nachdem das Unglück sich ereignet hatte, versuchten die Kanalangestellten ihr möglichstes, die ungeheure Wasserflut einzudämmen. Der bewegliche Damm, welcher für solche Notfälle gebraucht worden ist, wurde herabgelassen, und wenn er aushält, so hofft man vorläufig wenigstens das Wasser zurückhalten zu können, bis die notdürftigsten Reparaturen beendet sind. Sollte der bewegliche Damm der reißenden Strömung nicht widerstehen können, so wird der ganze Kanal mit Erde ausgefüllt werden müssen, da es sonst unmöglich ist, das obere Schleusentor, welches durch den Anprall des Wassers stark beschädigt wurde, zu reparieren.

Auf jeden Fall wird der Kanal in dieser Saison nicht mehr zu gebrauchen sein. Infolgedessen werden die Frachtschiffe keine so schweren Ladungen mehr aufnehmen können, da der amerikanische Kanal nicht so tief ist wie der canadische.

Kapt. Mosher vom Perry G. Walker, dessen Schiff das Unglück verschuldete, erklärt, die Schuld treffe den Maschinisten. Er habe Ordre gegeben, rückwärts zu fahren, anstatt dessen habe der Maschinist das Schiff nach der anderen Richtung bewegt, und auf ein zweites Signal habe er sogar die Schnelligkeit erhöht. Der Kapitän sagt, er habe sofort einen Mann nach dem Maschinenraum gesandt, um die Ordres richtig zu stellen, aber es sei zu spät gewesen.

Provinziales.

Getreide-„Combine".

Letzte Woche wurde in Rosthern eine Farmer-Versammlung abgehalten, in der das Elevator-Problem eingehend besprochen wurde. Einer der Direktoren der Getreidebauer-Vereinigung, Herr P. W. Knowles, sprach über das Thema „Regierungs-Elevatoren". Er sagte unter anderem, daß er 25 Jahre lang in Manitoba Landwirtschaft betrieben habe und also wohl kompetent sei, über ein solches Thema zu sprechen. Es seien verschiedene Gründe vorhanden, weswegen das Elevatorgeschäft verstaatlicht werden solle. Der Hauptgrund sei der, daß die Elevatorleute einen „Combine" gebildet hätten und daß keine Konkurrenz im Getreidegeschäft vorhanden sei. Die Elevatorgesellschaften hätten sich einfach im Stillen verbündet und dadurch jede Konkurrenz im Keime erstickt. Die Folge sei, daß die Farmer in allen Elevatoren gleiche Preise erhielten. Das Kaufen des Weizens nach Graden sei nur in West-Canada und den westlichen Staaten üblich. In allen anderen Ländern werde der Weizen nach Proben verkauft. Die Farmer bekämen meistens niedrigere Grade, als recht und billig sei. Hätte er No. 2, so setze man den Weizen eine Klasse herunter und gradiere ihn No. 3. Weizen, der hier mit No. 3 Northern gradiert werde, sei auf dem englischen Markt No. 1. Weizen, der in England als No. 1 Northern klassifiziert werde, enthalte sogar Brand und frostbeschädigte Körner. Aus 300 Proben hätte die beste nur No. 3 Northern nach unserm Standard gradiert und doch sei alles drüben als No. 1 klassifiziert und verkauft. Wenn man den Müllern in England No. 1 Weizen zeige, so glaubten sie, die Körner seien ausgesammelt und sie könnten es nicht fassen, daß man solchen Weizen irgendwo bauen könnte. Die Grain Growers Grain Co. verschickte letztes Jahr 50,000 Buschel No. 2 Northern Weizen nach Glasgow, Schottland. Sie erzielten den höchsten Marktpreis und 3 Cents pro Buschel Prämie, da die Händler und Müller in Glasgow erklärten, dieser Weizen sei der beste, der in den letzten fünf Jahren nach Glasgow gekommen sei. Und doch war es nur No. 2 Northern.

In den Verein. Staaten seien die Preise von 5 bis 7 Cents pro Buschel höher und die Klassifizierung sei um einen Grad leichter; No. 3 Northern hier sei in den Ver. Staaten No. 2. Aber auch dort sei das Getreide-Mischen eine allgemein geübte Geschäftsmethode. Man habe kürzlich eine Untersuchung der Methoden eines kleinen Elevators in Duluth vorgenommen und das Resultat war folgendes:

Grad	Erhalten Bu.	Versandt Bu.
No. 1 Northern	99,700	196,200
No. 2 Northern	141,000	467,000
No. 3 Northern	272,000	213,000
No. 4 Northern	201,000	000,000
Kein Grad	116,000	000,000
Rejected	59,000	00,000

Die betreffende Company sei eine amerikanische. Aber sie habe auch einen Elevator in Port Arthur und tue in Rosthern Geschäfte unter dem Namen British America Elevator Co. Der Profit oben angeführter Getreidemischerei belaufe sich auf volle 86,000 Dollars für den einen Elevator.

Herr Knowles behauptete dann, daß die Elevatorleute West-Canadas an jedes Buschel 10 Cents stehlen und das ganze schwerwiegende Problem könne nur auf einem Wege gelöst werden: durch Verstaatlichung der Elevatoren.

Herr Knowles sagte zum Schluß, daß die Getreidebauer-Genossenschaft es sich zur Aufgabe gemacht habe, den Getreide-Combine bis aufs Messer zu bekämpfen. Bis jetzt gehörten 10,000 Farmer der Vereinigung an. Aber auch die übrigen 90,000 müßten sich der Genossenschaft anschließen. Dann würde der Grain Combine in sich selbst zusammenbrechen. Sobald das geschehen sei, würden die Getreidebauer den Kampf gegen den Fleisch-Combine aufnehmen.

Saskatchewan Telephone Co. ausgekauft.

Die Regierung der Provinz Saskatchewan hat jetzt auch die Saskatchewan Telephon Co. ausgekauft und besitzt damit, nachdem sie schon früher die Bell-Linie übernahm, alle Weite-Entfernungs-Linien in der Provinz. Ueber den Preis ist noch nichts bestimmtes bekannt geworden, doch verlautet aus guter Quelle, daß die Regierung auch bei diesem Kauf gut abgeschnitten hat.

Die Saskatchewan Telephon Co. betrieb Weite-Entfernungs-Linien von Regina nach Moosejaw, von Moose Jaw nach North Portal an der Grenze der Ver. Staaten, und von Moose Jaw nach Turford an dem Outlook Zweig der C. P. R. Alles in allem besaß die Gesellschaft 263 Pfosten-Meilen und die Zahl der einzelnen Telephone ist 1007. Die Company hat vier Centralstellen, in Moose Jaw, Rouleau, Weyburn und Estevan, und 31 Umschaltungsstellen in folgenden Orten:

Grand Coulee, Belle Plaine, Pasqua, Caron, Mortlach, Boharm, Belbeck, Carmel, Buffalo Lake, Turford, Drinkwater, Eastview, Wilcox, Corinne, Milestone, Ralph, McTaggart, Midale, Halbrite, Macoun, Hitchcock, Shand, Pinto, Roche Percee, Lang, Yellow Grass, North Portal.

Die Regierung zeigt auch Unternehmungsgeist und Energie im Bauen neuer Entfernungslinien. Zwischen Forget und der Manitobaer Grenze entlang der Arcola Linie ist die Regierungs-Linie bereits in Betrieb und man arbeitet eifrig weiter an der Linie, so daß es nicht lange mehr dauern wird, bis Regina erreicht ist.

Eine andere Linie wird entlang der Estevan Zweiglinie der C. P. R. zwischen Estevan und Gainsborough gebaut. Diese Linie wird durch eine zwischen Alameda und Carlyle zu konstruierende mit der Arcola Fernlinie verbunden.

Nach Norden wird die Linie nach Saskatoon verlängert und wird diese Linie bis Ende des Monats bis nach Chamberlain fertig gestellt sein. Schließlich soll diese Linie bis nach Prince Albert ausgebaut werden. Von Wapella wird eine weitere Linie nach Esterhazy, Saltcoats und Yorkton gebaut.

Neben dem Bau dieser Entfernungslinien, die von der Regierung geeignet und betrieben werden sollen, unterstützt sie den Bau ländlicher Telephonlinien in generöser Weise. Auf diese Weise wird die Provinz Saskatchewan sehr bald mit einem großartigen Telephonnetz bedeckt sein, was sich sowohl für Farmer wie Geschäftsleute von großem Nutzen und Segen erweisen wird.

Saskatchewans Provinzialausstellung Regina, 27, 28, 29. u. 30. Juli.

„Zukünftige Ereignisse werfen ihren Schatten voraus" und Regina wirft einen größeren Schatten voraus denn je zuvor. Die Provinzial-Ausstellung, die vom 27. bis 30. Juli abgehalten werden wird, wird alle früheren derartigen Ereignisse ohne Zweifel weit übertreffen. Das Renn-Programm und die Vorbereitungen für die vielen verschiedenen Exhibits haben Anfragen in sehr großer Zahl aus allen Teilen der drei Prärieprovinzen zur Folge gehabt und ist darum guter Grund vorhanden, anzunehmen, daß sowohl die Zahl der Ausstellungsbesucher als auch die der Aussteller eine nie dagewesene Höhe annehmen wird. Für die große Masse der Besucher, die eine „gute Zeit" wünschen, die Spaß lieben und zur Ausstellung gehen, um nach der Last und Sorge des Alltagslebens einen Festtag zu genießen, ist für eine große Liste von Attraktionen und Belustigungen aller Art gesorgt.

Vor allem müssen wir in dieser Verbindung auf die wohlbekannte C. W. Parker Show Company hinweisen. Diese hat einen eigenen Spezialzug, bestehend aus 25 Eisenbahnwagen, beladen mit verzierten Wagen, Kasten, Kisten und allem Zubehör für größere und umfangreichere Theatervorstellungen und Grand Stand Vorführungen, als man je Gelegenheit hatte, hier zu sehen.

Der Mid-Way wird über 800 Fuß lang sein und umfaßt lebende, szenische, elektrische und mechanische Amusements. Die Besucher werden hier wie auch anderswo in Scharen herbeiströmen, um „Pharaos Tochter" zu sehen, eine der geheimnisvollsten Illusionen Voltaire's. Die „Broadway Belles", „Carry-up-all" und manche anderen großartigen Dinge und Belustigungen haben dem Mid-Way den verdienten Namen der „Straße des Vergnügens" eingebracht. Die freien Attraktionen sind es allein wert, daß man ihretwegen die Ausstellung besucht. Der „Große Beno", ein Luftkünstler internationalen Rufes, wird zweimal täglich Vorstellungen geben auf dem Trapez und Japanischen Draht. Die „Zwei Latlips" werden ihren „doppelten Hoch-Kopfsprung" machen. Diese Vorstellung ist entschieden eine Neuerung auf dem Gebiet nervenerregender Vorführungen und fragt man sich, wenn man die Vorstellung sieht, wann die Grenze in dieser Richtung erreicht sein wird.

Ein Teil der „Grand Stand" Attraktionen liegt in den Händen der Western Vaudeville Managers Association von Chicago, deren wohlbekannte Clown-Vorstellungen von niemand sonst übertroffen werden. Der lustige Spaß, der durch das „Tricky Trickfiters Haus" gemacht wird, wird den Besuchern eine Menge Ulk machen. Auch unsere alten Freunde Onkel Silas mit seiner Frau und dem bezauberten Heuwagen werden wieder unter uns sein. Mit diesen und anderen Firmen sind Kontrakte abgeschlossen worden und verspricht die Ausstellung dieses Jahres eine bessere zu werden, als wir bis jetzt gehabt haben. Regina wünscht nur das Beste und bekommt es auch. Jeder kann sicher sein, daß die vier Ausstellungstage sowohl voller Genuß sein werden für Vergnügungssuchende wie auch von Profit für Renn-Enthusiasten und für Aussteller.

Regina—Bulyea Linie.

Die C. P. R. hat nun mit den Konstruktions-Arbeiten der Linie von Regina nach Bulyea begonnen und innerhalb eines Monats werden an 300 Gespanne in Arbeit sein. Die Bahngesellschaft hat die Ordre ausgegeben, daß die Linie bis Craven zu Anfang September fertiggestellt sein soll. Wenn das Wetter im allgemeinen günstig bleibt und der Winter nicht allzu früh einsetzt, so erwartet man aufs bestimmteste, daß die Linie noch in diesem Jahre Bulyea erreichen wird.

Eine besonders schwere und kostspielige Arbeit ist die Ueberführung der Linie über das Qu'Appelle Valley. Diese wird gänzlich aus Holz hergestellt und sind bereits über 12,000,000 Fuß Bauholz bestellt worden.

Viele neue Heimstätter.

Das Departement der Landwirtschaft hat in letzter Zeit Erkundigungen eingezogen, um auszufinden, wie viel die landwirtschaftliche Bevölkerung der Provinz während dieses Frühjahrs zugenommen hat. Wenn diese Statistik nun auch nicht völlig korrekt ist und manche Heimstätter in entfernteren Distrikten ausgelassen worden sind, so zeigen die veröffentlichten Zahlen doch eine gute, kräftige Zunahme der Farmer, des Bevölkerungsstandes, den man das Rückgrat des Landes zu nennen pflegt.

Die Zahlen der neuen Siedler sind wie folgt:

Heimstätter	2,137
Pächter	217
Käufer	489
Gesamtzahl	2,842

Offizieller Saatenstands-Bericht.

Ein vom Statistischen Bureau des Departements der Landwirtschaft herausgegebenes Bulletin schätzt die Zunahme des mit Getreide bestandenen Areals in der Provinz Saskatchewan auf 10.86 Prozent oder auf 648,370 Acker im Vergleich mit dem Vorjahre.

Die Buschelzahl des ausgesäten Getreides beläuft sich nach den Schätzungen ungefähr wie folgt:

	1909	1908
Weizen	3,912,497	3,703,563
Hafer	2,192,416	1,772,976
Gersten	235,463	229,574
Flachs	278,835	264,728
Total	6,619,211	5,970,841

Das mit Weizen besäte Areal zeigt eine Zunahme von 208,934 Acker. Die größte Zunahme findet man in dem mit Hafer bestellten Gebiet, was natürlich mit dem späten Frühjahr zusammenhängt. Es wurden dies Jahr 419,440 Acker mehr mit Hafer eingesät als im Vorjahr. Es wurden 5889 Acker mehr mit Gersten und 14,107 Acker mehr wie im Vorjahr mit Flachs besät.

Das Getreide wurde durchweg in sehr gut zubereiteten Boden gesät und die Wachstumsbedingungen waren von Anfang an ganz vorzügliche. Der Weizen ist jetzt allenthalben von 6 bis 8 Zoll hoch und alles Getreide zeigt ein großartiges Wachstum, sodaß die Aussichten bis jetzt sehr gute sind.

Butterfabrik in Rosthern.

In Rosthern hat sich eine neue Industrie, eine Butterfabrik alias Meierei oder Creamery etabliert, die eine Kapazität von 3600 Gallonen Rahm per Tag hat. Die Unternehmer sind E. Hundt und Sohn, früher Winnipeg.

Für die Farmer von Rosthern und Umgegend sollte diese neue Industrie sich von allergrößtem Vorteil erweisen. Auch Farmer, die nicht allzu nahe bei Rosthern wohnen, können sich der Vorteile der Creamery teilhaftig machen, wenn die Eisenbahnen infolge eines Uebereinkommens mit der Regierung den Rahm frei transportieren.

Verhängnisvoller Spaß.

Bei Saskatoon hat sich ein verhängnisvoller Spaß abgespielt, dem ein junges Menschenleben zum Opfer fallen mag. Einige Angestellte wohnten in einem Zelt. Ein gewisser Sherwood, der Zähler der Bank of Nova Scotia, und zwei Freunde begaben sich um Mitternacht zu dem Zelt und machten sich einen Ulk, indem sie versuchten, das Zelt herunterzureißen.

Lane, ein Clerk in der Bank of Hamilton, der im Zelt schlief, wurde wach und rief: „Laßt das sein." Doch die Spaßmacher hielten nicht inne. Daraufhin schoß Lane mit seinem 38 kalibrigen Revolver und traf Sherwood, dem die Kugel durch den Magen ging.

Sherwood liegt nun gefährlich im Hospital darnieder und Lane befindet sich in den Polizeizellen.

Der „Kampf der Geldsäcke."

Die Londoner „Morning Post" macht in ihrer Nummer vom 2. Juni einen im Juni-Heft der „Deutschen Revue" erschienenen Artikel „Die Stärke der deutschen und englischen Flotte" aus der Feder des deutschen Admirals a. D. Rosendahl zum Gegenstand einer eingehenden Besprechung. Da auch das Londoner Blatt die in dem Artikel angeführten Zahlen als korrekt akzeptiert, dürfte mit diesen das Stärkeverhältnis zwischen den beiden Flotten festgestellt und damit auch die in England herrschende Besorgnis auf ihre Begründung zurückgeführt sein.

Der Artikel geht vom Jahre 1898 aus, in welchem an Schlachtschiffen England 38, Deutschland 19, an Panzerkreuzern England sieben, Deutschland einen besaß. Seitdem hat England 33 Schlachtschiffe und 38 Panzerkreuzer, Deutschland 22 Schlachtschiffe und neun Panzerkreuzer vom Stapel gelassen. Für April 1909 wird das Stärkeverhältnis folgendermaßen festgestellt: England 53 Schlachtschiffe und 38 Panzerkreuzer; Deutschland 32 Schlachtschiffe (darunter acht Küstenverteidigungs-Schiffe) und acht Panzerkreuzer. Das heißt, 1909 ist die britische Flotte noch mehr als doppelt so stark wie die deutsche. Jedoch das Erscheinen des „Dreadnought"-Typs hat das Bild zum Nachteil Englands verschoben. Nicht nur, daß das bisherige Uebergewicht der britischen Flotte an Kampfstärke der „Dreadnoughts" gegenüber einer bedeutenden Rückgang erfahren muß, sondern Deutschland ist auch imstande, es England mit dem Bau von Dreadnoughts gleich zu tun. Darnach beträgt die Zahl der fertigen und im Bau befindlichen Schiffe: Schlachtschiffe — England 59, unter diesen acht „Dreadnoughts"; Deutschland 39, darunter sieben „Dreadnoughts". Panzerkreuzer — England 39, darunter vier „Invincibles"; Deutschland 11, darunter drei „Invincibles". Ende des Jahres 1912 wird England 16 „Dreadnoughts" und vier „Invincibles" gegen Deutschland's 10 „Dreadnoughts" und drei „Invincibles" besitzen.

Das britische Uebergewicht ist auch 1912 immer noch ein beträchtliches. Doch hat sich das Verhältnis bereits bedeutend zu Gunsten der deutschen Flotte geändert. Zudem kommt, daß das britische Risiko eines Konflikts mit Deutschland immer größer wird. Es müßte für die Vernichtung der deutschen Flotte einen Preis zahlen, welcher den anderen Flotten gegenüber den Zwei-Mächte-Standard völlig illusorisch machen würde. Zahlergemäß entbehrt also die Besorgnis Englands, daß seine Herrschaft zur See bedroht werden könnte, doch nicht ganz jeder Begründung. Aber die Zahlen entscheiden allein nicht. Alles, was Deutschland beansprucht, ist die Anerkennung seiner Ansprüche auf die ihm zukommende Rate am Weltverkehr und am Welthandel. Diesem Anspruch muß sich England allerdings fügen. Es muß sich, das ist das „ceterum censeo" der gesamten Konflikts-Frage, an die Notwendigkeit eines Gleichgewichts der Mächte auch zur See gewöhnen.

Der Höhepunkt der Panik in England scheint überschritten. Die große vernünftige Masse des Volkes beginnt einzusehen, daß das Gespenst der „Deutschen Gefahr" von den verschiedensten Sonderinteressen heraufbeschworen ist, um das Volk diesen Interessen gefügig zu machen. England beginnt sich zu schämen und auf sich selbst zu besinnen. Die beiderseitige kühle Ueberlegung und die Erwägung der Notwendigkeiten und des Unabänderlichen muß schließlich zu einer Verständigung führen. Der Konflikt hat sich heute derartig zugespitzt, daß es sich nur noch um die Frage zu handeln scheint, wer es länger aushalten kann. Und dabei seufzen Engländer wie Deutsche unter den Lasten, die ihnen der Wettbewerb im Bau von „Dreadnoughts" und „Invincibles" auflegt.

Der „Kampf der Geldsäcke" ruiniert den Wohlstand der beiden Länder. Es muß ein Ausgleich gefunden werden, welcher diesem Kampf ein Ende macht und zugleich das krampfhafte Rechnen mit Zahlen beseitigt. (N. Y. Staatsztg.)

Berlin, 12. Juni. — Wie aus militärischen Kreisen verlautet, bildet eine Kompagnie des Lehr-Infanterie-Bataillons in Potsdam zur Zeit den Gleichschritt aus, ohne den Parademarsch. Es gilt das als vorbereitender Schritt für die längst auf dem Wunschzettel gestandene allgemeine Abschaffung des Parademarsches.

Die Meldungen über bevorstehende umfangreiche Personalveränderungen in den obersten Kommandostellen der Flotte sind verfrüht. Die Veränderungen sind erst im Herbst zu erwarten, und zwar besonders in der heimischen Hochsee-Flotte, bei welcher seit zwei Jahren die Chefstellen nicht erneuert sind.

Nach den Hauptmanövern der Flotte im Herbst wird, wie schon früher gemeldet, Admiral Prinz Heinrich von Preußen zum Generalinspekteur der Marine befördert werden. Der Prinz legt dann den von ihm jetzt bekleideten Posten als Chef der Hochsee-Flotte nieder.

Berlin, 14. Juni. — Fürst Bülow hat sowohl an den Kaiser Wilhelm wie an den Zaren ein Entschuldigungsschreiben gesandt, weil er der Entrevue der beiden Monarchen am 17. Juni fernbleiben müsse. Der Kanzler konstatiert, daß er wegen der Auseinandersetzungen über die Finanzreform um die gedachte Zeit nicht abkommen könne.

Punta del Gada (Azoren), 12. Juni. Den Erfolgen der drahtlosen Telegraphie ist die Rettung der Mannschaft und Passagiere des Cunard-Dampfers Slavonia zuzuschreiben, welcher zwei Meilen südwestlich von der Insel Flores scheiterte. Der Dampfer Prinzeß Irene vom Norddeutschen Lloyd war 180 Meilen entfernt, als er durch seinen drahtlosen Apparat das Notsignal der Slavonia erhielt. Sofort nach Empfang der Nachricht antwortete der Telegraphist auf der Prinzeß Irene, erfuhr die Lage des verunglückten Schiffes, und die Prinzeß Irene machte sich auf die Suche.

Unter Volldampf mit einer Schnelligkeit von fünfzehn Knoten per Stunde fuhr die Prinzeß Irene nach der bezeichneten Stelle. Das drahtlose Telegramm war am Mittwoch Abend eingetroffen, und am Donnerstag Nachmittag war die Prinzeß Irene bei dem verunglückten Dampfer eingetroffen. Es wurde ausgemacht, daß die Prinzeß Irene die Kajütenpassagiere aufnehmen und nach Gibraltar bringen sollte, und während der Nacht wurden die 110 Kajütenpassagiere transferiert. Früh am Freitag Morgen fuhren sie nach Gibraltar ab.

Inzwischen hatte auch der Dampfer Batavia von der Hamburg-Amerika-Linie die drahtlosen Notsignale der Slavonia empfangen, und bald darauf traf auch er auf der Stätte ein. Die Zwischendeckspassagiere wurden auf diesen Dampfer gebracht. Nur die Mannschaft blieb auf der Slavonia zurück, aber nach den neuesten Nachrichten hat sie das Schiff verlassen und ist in Velas gelandet. Um die Zeit war die Slavonia vollständig mit Wasser angefüllt und war ein vollständiges Wrack.

Die Prinzeß Irene wird wahrscheinlich Sonntag Abend oder Montag Morgen in Gibraltar eintreffen.

Paris, 14. Juni. — Zwei von Nordost nach Südwest verlaufende Erdbeben wurden Freitag Abend zwischen 9 und 11 Uhr entlang der ganzen Riviera wahrgenommen. In Marseille war der angerichtete Schaden nicht groß, doch zeigen die Meldungen aus verschiedenen kleineren Orten, daß dort die Wirkung des zweiten Stoßes eine verhängnisvolle war. Zu Lambesc, einer Stadt von 2500 Einwohnern, zwölf Meilen nordwestlich von Aix, stürzten verschiedene Häuser ein, und acht Personen sollen dort getötet worden sein. Es wurden sofort Truppen abgesandt, um die Trümmer nach Leichen und etwaigen noch lebenden Verschütteten zu durchsuchen.

In Enguillos stürzten mehrere Gebäude ein, in Aix wurde eine Nudelfabrik teilweise zerstört, und die Erschütterung war so stark, daß die elektrischen Straßenlaternen ausgingen und in den Wohnungen viel Geschirr zerbrach.

In Marseille stürzte die Bevölkerung beim ersten Stoß in größter Panik aus ihren Wohnungen und aus den Cafes auf die Straßen, sie beruhigten sich aber bald wieder und kehrten in die Häuser zurück. In den alten Stadtteilen und in Toulon verließen die Leute ihre Häuser und kampierten in einem improvisierten Lager auf einem großen Platze der Stadt.

Berichte, die später in der Nacht in Paris eintraten, melden, daß die Erschütterungen fast im ganzen südlichen Frankreich verspürt wurden, in einer Stärke, welche der des Erdbebens im Jahre 1884 gleichkam. Am stärksten scheint die Gewalt der Stöße in der Nähe von Toulon gewesen zu sein. Kriegsschiffe im Hafen wurden dort von ihren Landungsstellen losgerissen, und gleichzeitig mit den Stößen wurde lange andauerndes unterirdisches Rollen wahrgenommen.