Verhandlungen der Provinzial=Legislatur

Die erregten Debatten über verfuchte Anschuldigungen der Minister Turgeon und Calder füllten zwei lange Sitzungen am Montag und Dienstag aus. Die Opposition, namentlich Herr Haultain, bekamen gründlich die Wahrheit zu hören und sie verhielten sich merkwürdig ruhig, als Herr J. A. Calder erklärte, daß er sich gezwungen sehen würde, um eine Kommissions-Untersuchung einzukommen, wenn die Herren von der Opposition seinen Worten keinen Glauben schenken wollten. Das Prinzip, um das es sich in der ganzen Streitfrage handle, sei dieses, daß die Mitglieder der Regierung sich nicht soweit andern Arbeiten hingeben dürften, daß sie ihre Verpflichtungen als Minister vernachlässigten und nicht voll erfüllen könnten. Er wie auch sein Kollege könnten dem Hause die Versicherung geben, daß das Land und das Volk keinen Schaden dadurch gehabt, daß sie eine Advokaten-Firma in Regina hätten.

Der Premierminister Herr Walter Scott sprach zum Schluß der Debatte und nagelte noch einige Lügen der konservativen Zeitungen fest, indem er schriftliche Belege vorbrachte, die bewiesen, daß Behauptungen der Zeitungen nicht auf Wahrheit beruhten.

Gegen die Farmer.

Herr Geo. Langley, der liberale Abgeordnete von Redberry, nahm sich Herrn Haultain persönlich aufs Korn und sagte ihm einige derbe Wahrheiten. In der letzten Session der Legislatur hätten sie ein Gesetz angenommen, das die Farmer den Maschinen-Gesellschaften gegenüber in Schutz nehmen sollte. Dies Gesetz bestimmte, daß, wenn Farmer einen Kontrakt unterschrieben, **wodurch sie ihre Farm verichten an die Kompanien, ohne daß eine regelrechte Mortgage ausgestellt würde, dieser Kontrakt hinfällig sein solle.** Dies Gesetz sei notwendig geworden durch das Vorgehen der Gesellschaften. Viele Farmer hätten solche Kontrakte unterschrieben, ohne sich über die große Tragweite derselben bewußt zu sein. Dies neue Gesetz sei ein ganz ausgezeichnetes und die Farmer sollten sich darüber freuen.

Trotzdem seien in dieser Hinsicht noch Mißstände vorhanden, oder besser gesagt, es seien noch Lücken in dem Gesetz. Das sei durch verschiedene Prozesse, die Maschinengesellschaften gegen Farmer in dem letzten Jahr geführt hätten, bewiesen worden. In einem Fall sei ein Farmer durch allerlei Finten und Technikalitäten dazu gezwungen worden, eine [illegible] ganz wertlose [illegible] entgegenzunehmen. Das Traurige in der ganzen Geschichte sei die Tatsache gewesen, **daß der Führer der Opposition, Herr Haultain, als Anwalt für die Maschinengesellschaft fungiert habe.** Obgleich es eine ungerechte Sache gewesen sei, hätte der Führer der Opposition für die ungerecht handelnde Gesellschaft gearbeitet und dafür seine Bezahlung genommen.

Er möchte Herrn Haultain fragen, ob er ganz gerecht in dieser Sache gehandelt habe? Viele **Farmer hätten gewiß ihre Stimme für ihn abgegeben und nun behandelte er seine Farmer-Freunde in solcher Weise.**

Herr Langley führte noch einen Fall an, in dem Herr Haultain ebenso handelte und meinte, die Farmer würden sich das gewiß nicht von ihm gefallen lassen und er könne sie auch nicht im Geringsten deswegen tadeln.

Arbeiter-Entschädigung.

Herr J. F. Bole, liberaler Vertreter der Stadt Regina, ergriff dann das Wort zur Debatte über die Arbeiter-Entschädigungs-Vorlage. Er gratulierte dem General-Anwalt zu dieser Maßnahme, die im Hinblick auf die industrielle Entwicklung der Provinz notwendig geworden sei. Jedes Mitglied des Hauses würde Fälle kennen, wo Arbeiter zu Schaden gekommen seien und keine Entschädigung hätten bekommen können. Das Prinzip der Vorlage sei entschieden ein gutes und gesundes.

Einige Bestimmungen der Bill aber seien in seinen Augen drastisch zu nennen. Die besten Häuser auf dem Lande würden von Kontraktoren gebaut und er könne nicht einsehen, warum ein Kontraktor, der auf dem Lande ein Haus baut, nicht ebenso gut haftbar sein sollte, als wenn er in der Stadt baue. Einen Abschnitt der Vorlage halte er für ungerecht, nämlich den, der bestimmt, daß ein Arbeitgeber haftbar sei, auch wenn der Arbeiter durch seine eigene Unvorsichtigkeit zu Schaden komme. Wenn ein Arbeiter absichtlich das tue, was ihm verboten worden sei, so dürfe man den Arbeitgeber nicht haftbar und verantwortlich machen. Dasselbe könne man im Fall eines Arbeiters sagen, der betrunken sei. Aber diese Einzelheiten könnten ja bei den Komite-Beratungen näher erörtert werden. Er wolle das Prinzip der Vorlage voll und ganz anerkennen und unterstützen.

Die Bergleute.

Der Abgeordnete G. A. Bell von Estevan sagte, daß die Bill von großer Bedeutung für 400 Arbeiter in den Kohlen-Bergwerken des Estevan Distrikts sei. Sie hätten, glücklicherweise nur wenig Unglücksfälle in diesen Minen gehabt, weil diese nicht tief seien. Im Souris-Distrikt seien die Bergleute meistens arme Arbeiter, die im Dienst reicher Korporationen arbeiteten. Wenn da ein Unglücksfall vorkomme, so sei es für die Arbeiter so gut wie unmöglich, von den reichen Korporationen Entschädigung zu erhalten. Es sei ein Unglücksfall vorgekommen, bei dem ein Arbeiter durch keine Schuld von seiner Seite ernstlichen Schaden erlitten. Er hätte Entschädigung verlangt, aber die Sache sei niemals zur Verhandlung gekommen. Schließlich wäre der Arbeiter mit einer Abfindungssumme von einigen hundert Dollars zufriedengestellt worden. Das Unglück aber hätte ihn zu einem bleibenden Krüppel gemacht. Was nützten dem Armen da die paar hundert Dollars?

Was die Arbeitgeber anbetreffe, so würden sie sich wohl gezwungen sehen, bessere Vorsichtsmaßregeln zu treffen, um Unglücksfälle zu verhüten. Wenn das Gesetz diese Wirkung habe, so sei das ein guter Erfolg. Er halte die Bill nicht für zu drastisch. Wenn man die Bestimmung aufnehme, daß Unvorsichtigkeit und Nachlässigkeit einen Beschädigten daran hindere, Schadenersatz zu bekommen, so würde es dadurch dem Arbeiter wieder fast unmöglich gemacht, sein Recht zu bekommen.

Herr Bradshaw meinte, daß auch die „Lumberjacks" nicht von den Bestimmungen des Gesetzes ausgeschlossen sein sollten, denn die Holzarbeiter draußen im Walde seien jedenfalls ebenso vielen Gefahren ausgesetzt, wie die Arbeiter in den Holzmühlen.

Herr Geo. Langley sagte, daß die Vorlage eine der wichtigsten sei, die sie in dieser Session zu beraten haben würden. Der Lohnarbeiter sei niemals imstande, in den Gerichten gegen den Kapitalisten mit gleichen Waffen den Kampf um sein Recht zu führen. Er sei dabei stets im Nachteil und da er den Kampf doch nicht gewinnen könne, sei es wohl meistens besser für ihn, ihn garnicht erst anzufangen. Die dem Hause vorliegende Bill gehe in einigen Stücken über die gewöhnlichen Bestimmungen derartiger Gesetze hinaus. Gerade die Bestimmung, daß Nachlässigkeit einen Verunglückten nicht verhindern solle, Entschädigung zu bekommen, sei etwas Neues und es tue ihm leid, daß ein Abgeordneter gegen diese Klausel gesprochen hätte. Jeder wisse, daß die Vorarbeiter öfters von den Arbeitern etwas zu tun verlangten, wenn sie wegen des damit verbundenen Risikos nicht berechtigt seien und wo sie dann nachher behaupten könnten, sie hätten das nicht anbefohlen.

Was die Arbeiter auf der Farm anbetreffe, so müsse er zugeben, daß er als Farmer nicht vorurteilslos über diese Frage sprechen könne. Im Prinzip sei es ja sicher nicht recht, daß eine so große Klasse der Arbeiter von den Bestimmungen des Gesetzes ausgeschlossen sein sollte. Sobald die Verhältnisse in der Provinz mehr stabil geworden wären, müßten auch diese Arbeiter mit allen anderen auf dieselbe Stufe gestellt werden. Aber heute seien die meisten Farmer noch im Pionier-Stadium. **Es müßte heute alles nur Mögliche getan werden, um die Farmer auf dem Lande zu halten.**

In ähnlichem Sinne sprach sich der Abgeordnete Herr H. C. Lisle aus. Er sei durchaus nicht dafür, daß Farmarbeiter mit eingeschlossen sein sollten. Es gebe nur sehr wenig Farmer in der Provinz, die in der Lage seien, hohe Entschädigungssummen zu bezahlen. Die meisten seien noch verhältnismäßig arm und würden ruiniert werden, wenn sie z. B. $1000 Entschädigung zu zahlen hätten. Oft sei der Arbeiter besser ab, als der Farmer, und es komme nicht selten vor, daß die beiden die Rollen wechselten. Er sei damit einverstanden, daß ein Kontraktor, der Farmhäuser baue, ebenso verpflichtet sein solle, als einer, der in der Stadt Bauarbeiten übernimmt.

* * *

Mittwoch den 25. Januar.

Die Sitzung war viel ruhiger, als die der beiden vorhergehenden Tage, und es scheint, als ob die Opposition erst mal die Kampfweise des Schmutzwerfens aufgegeben hat. Eine Anzahl unbedeutenderer Vorlagen passierten und wurden also als Gesetze angenommen.

Eisenbahnen nötig.

Auf Antrag des Abgeordneten T. Wylie wurde folgende Resolution angenommen:

„Wegen der von allem Bahnverkehr abgeschnittenen Lage vieler Ansiedler, die südwestlich von Moose Jaw, Milestone und Weyburn und in den Distrikten Swift Current und Maple Creek wohnen, ist es absolut notwendig, daß die Provinzial-Regierung alles in ihren Kräften Stehende tut, um die C. P. R. und die C. N. R. zu bewegen, die in diesen Gegenden projektierten Bahnen möglichst bald zu bauen."

Herr Wylie meinte, als er diese Resolution einbrachte, daß das Haus wohl in dieser Sache nur einer Meinung sei. Das betreffende Gebiet liege zum großen Teil in seinem Distrikt und es sei Abhilfe nötig sowohl nördlich wie südlich von der Hauptlinie der C. P. R. Es gebe manche Dinge in der Provinz, die nicht so rosig seien, als die Zeitungen schreiben. In verschiedenen Gegenden der Provinz seien die Verhältnisse heute noch nicht besser, wie vor 20 Jahren. Der canadische Westen bringe keine Millionäre hervor und man könne hier nur durch langes Ausharren zu mäßigem Wohlstand kommen.

Die Verhältnisse seien in der angeführten Gegend derartige, daß die Ansiedler von 18 bis 100 Meilen fahren müßten, um Brennmaterial und Provisionen zu holen. Diese Ansiedler seien entschieden in einer schlimmen Lage und es müßte etwas getan werden, um diesen Zuständen ein Ende zu machen. Wenn die C. P. R. nicht dazu zu bewegen sei, hier energisch mit dem Ausbau ihres Systems voranzugehen, dann sollte man sich mit der C. N. R. in Verbindung setzen und versuchen, durch diese Gesellschaft Abhilfe zu bekommen.

Der Abg. Sheppard (Moose Jaw County) schloß sich den Ausführungen des Vorredners an. Die Ansiedler in dem weiten Gebiet müßten ihre Vorräte alle von der Hauptlinie der C. P. R. holen und alle ihre Produkte dahin liefern. Das seien Zustände, die diese Leute nicht lange aushalten könnten. Die C. P. R. sollte vor allem die Weyburn-Lethbridge Linie ausbauen. Wie er von dem Vizepräsidenten der Bahn erfahren, sei es die Absicht der C. P. R., dies Jahr nur 20 Meilen dieser Bahn zu bauen. Das sei aber lange nicht genug und wenn die C. P. R. nicht dazu zu bewegen sei, mehr zu tun, dann müßte die Regierung sich an eine andere Bahngesellschaft wenden.

Dr. R. H. Mitchell, Weyburn, sagte, daß die C. P. R. sich vor einigen Jahren geweigert hätte, die Linie von Weyburn weiter westlich zu bauen, weil dort keine Konkurrenzlinien vorhanden seien. Man hätte Delegationen an den Premier-Minister der Provinz geschickt, daß die Regierung sich für die Ansiedler verwende. Herr Scott hätte gesagt, daß man nur auf eine Weise die C. P. R. zwingen könne, nämlich indem man die Bonds der C. N. R. garantiere und diese veranlasse, eine Linie nach jenem Gebiet zu bauen. Das sei denn auch im Jahr 1908 geschehen und die C. N. R. habe bereits 155 Meilen von Maryfield aus gebaut.

Herr A. E. Whitmore, Vertreter des Distrikts Milestone, sprach in ähnlicher Weise. Er wäre verschiedentlich in Winnipeg gewesen und hätte versucht, die C. P. R. dazu zu bewegen, mehr Zweiglinien in diesem Teil der Provinz zu bauen. Aber er wisse nicht, ob das geschehen sei oder geschehen werde.

Regierung kennt die Lage der Ansiedler.

Hon. J. A. Calder gab zu, daß die Tatsachen so seien, wie von den Vorrednern geschildert. Die Lage der Ansiedler im südwestlichen Teil der Provinz seien gewiß derartige, daß Abhilfe dringend von Nöten sei. Es sei richtig, daß die Regierung alles in ihren Kräften Stehende tun müsse, um den Ansiedlern zu helfen. Er wolle das Haus daran erinnern, daß die Regierung im Jahre 1908 eine Eisenbahn-Politik inauguriert habe. In den Sitzungen der Jahre 1908 und 1909 seien von der Regierung 1050 Meilen Bahnlinien garantiert worden. Die Gegend, wo diese Linien gebaut würden, hätten unter denselben Zuständen zu leiden gehabt, wie die Ansiedler jetzt im Südwesten der Provinz.

Was die Garantierung der Linien der C. N. R. und der G. T. P. anbetreffe, so glaube er, daß die Regierung so weit gegangen sei, wie sie hätte gehen können. Die Bahngesellschaften hätten noch einige Jahre zu tun, bis sie die garantierte Meilenzahl fertig haben würden, obgleich sie in den letzten beiden Jahren sehr viel getan hätten in Hinsicht auf Konstruktion neuer Zweiglinien.

Die Politik der Regierung.

Hon. Calder sagte, die C. P. R. brauche und wolle keine Unterstützung von der Regierung. Es ist eine der reichsten Eisenbahn-Gesellschaften der Welt, die ihren Aktien-Inhabern dies Jahr 10 Prozent Dividende bezahlte. Die Gesellschaft sollte lieber einen Teil ihres Profites dazu brauchen, im Süden und Südwesten der Provinz Zweiglinien zu bauen, anstatt den Aktien-Inhabern so hohe Dividenden zu zahlen. (Lauter Beifall.) Das sollte die Bahn ohne jeden Druck von unserer Seite tun. (Weiterer Beifall.) Die Regierung hat alles nur Mögliche getan, um die C. P. R. dazu zu bringen, ihre Pflicht zu tun. Premier Scott und ich haben verschiedentlich mit dem Vize-Präsidenten Herrn Whyte verhandelt und ich bin dessen sicher, daß die Weyburn-Lethbridge Zweiglinie noch lange nicht so weit ausgebaut wäre, wie sie ist, wenn wir nicht die Bonds der C. N. R. garantiert hätten und die Schienen dieser Bahngesellschaft nicht bereits westlich von der Soo Linie wären. Die einzige Art und Weise, **wie man die C. P. R. zur Raison bringen kann, daß sie ihre Pflicht dem Volk gegenüber tut, ist für diese Regierung die, daß sie die Bonds der C. N. R. und der G. T. P. garantiert und diese Gesellschaften dazu bringt, daß sie Zweiglinien in solche Gebiete bauen, wo die C. P. R. jetzt ein Monopol hat.** (Lauter Beifall.)

Das einzige, womit man die C. P. R. zwingen kann, ist **Konkurrenz.** Letztere hat sie dazu gebracht, ihre Linie über die Soo Linie hinauszubauen. Das Bahnbett zwischen **Weyburn und Stoughton war schon Jahre lang fertig und wartete auf die Schienen, aber die Schienen wurden nicht eher wirklich gelegt, als bis wir die Bonds der C. N. R. garantiert hatten und diese Gesellschaft anfing, ihre Linie zu bauen. In kurzer Zeit wird die G. T. P. in der Lage sein, ihre Linie von Regina 40 Meilen in südwestlicher Richtung zu bauen.**

Was die C. P. R. anbetreffe, so hoffe er, daß diese Gesellschaft in dem angefangenen Jahr viel mehr bauen würde, als sie angekündigt hätte. Das sei ihre Art. Sie wolle den konkurrierenden Gesellschaften keine Gelegenheit geben, ihr zuvor zu kommen und lasse sich darum nicht in die Karten sehen. Die Regierung aber tue alles nur Mögliche, um die C. P. R. zum Bau weiterer Linien zu bewegen. Er wolle bemerken, daß der Premierminister erst am 20. Januar einen Brief von Herrn Whyte von der C. P. R. erhalten hätte, daß die Gesellschaft 25 Meilen in nordwestlicher Richtung von Swift Current in diesem Jahr bauen wolle.

Die Regierung sei sich ihrer Pflicht dem Volke gegenüber bewußt und arbeite dahin, daß nach allen Richtungen und in alle Gebiete hinein Zweiglinien gebaut würden. (Lauter und anhaltender Beifall.)

* * *

Donnerstag den 26. Jan.

Die Sitzung dieses Tages war eine recht geschäftige und wurde ein großer Teil Arbeit in Komiteberatungen erledigt. Auf eine dahingehende Frage erklärte der Eisenbahnminister Hon. J. A. Calder, daß dies Jahr eine bestimmte Meilenzahl Telephonlinie an der Weleien-Kriton Zweiglinie gebaut werden würde. Er sei aber nicht in der Lage, die genaue Meilenzahl heute anzugeben.

Der Abgeordnete Dr. Elliott von Moose Mountain sprach des Längeren über die Notwendigkeit weiterer Zweiglinien im Osten der Provinz.

Verschiedene Redner, unter diesen namentlich auch Herr Geo. Langley, erklärten, daß es nicht nur Unrecht, sondern fast ein Verbrechen sein würde, wenn die Regierung sich bemühte, da Zweigbahnen hinzubekommen, **wo schon welche wären, anstatt dort, wo die Not so groß sei.** Es gebe im Norden und im Südosten der Provinz viele Ansiedler, die Bahnen haben müßten, wenn sie nicht gezwungen sein sollten, das Land zu verlassen. **Diesen müßte auf jeden Fall zuerst geholfen werden.**

Aenderungen des Schulgesetzes.

Der Unterrichtsminister Hon. Calder brachte eine Vorlage ein zur Amendierung des Schulgesetzes. Diese Abänderungen bezwecken eine gewisse Dezentralisierung der Verwaltung der Schuldistrikte. Die ländlichen Munizipalitäten sollen die Macht haben, die Grenzen der Distrikte festzulegen, und es wird erwartet, daß auf diese Weise es nach und nach dahin kommt, daß die Schuldistrikte alle innerhalb der ländlichen Munizipalitäten liegen.

In der Debatte wurde von verschiedenen Rednern darauf hingewiesen, daß irgend etwas getan werden müsse, den Schulbesuch der Kinder regelmäßiger zu gestalten. Einige meinten, daß nicht mehr als 75 Prozent der Schüler die Schulen besuchten. Herr Calder meinte, es sei dies ein Problem, das von großer Wichtigkeit sei. Die Schwierigkeit bestehe hauptsächlich darin, daß die Schulvorsteher, die darauf zu sehen hätten, daß die Schule regelmäßig besucht werde, sich nicht mit ihren Nachbarn verfeinden wollten und deswegen die Dinge gehen ließen. Es wäre vielleicht gut, wenn wir den Munizipal-Councils das Recht geben, einen „Truant Officer" zu ernennen für alle Schulen in der Munizipalität, der danach zu sehen hätte, daß die Kinder die Schule regelmäßig besuchten.

* * *

Freitag den 27. Jan.

Freitag war eine sehr ruhige Sitzung und wurde ein großer Teil des Tages zu Komite-Beratungen verwandt. Die Vorlage zur Abänderung des Schulgesetzes wurde des Längeren besprochen und wurden verschiedene Aenderungen von Wichtigkeit vorgenommen, unter andern die Bestimmung, daß ein projektierter Schuldistrikt nur 4 Steuerzahler zu haben braucht und daß nur 10 schulpflichtige Kinder nötig sind.

Verschiedene Abgeordnete kamen um Berichte von der Regierung ein. So will J. D. Robertson wissen:

(1) Die Meilenzahl der Lange Distanz Telephonlinien in der Provinz, die am 1. Januar 1911 in Betrieb waren.

(2) Wie groß war die Meilenzahl der von der Bell und Moose Jaw Gesellschaften gekauften Linien.

(3) Wie viele Meilen wurden in den verschiedenen Jahren von dem Telephon-Departement konstruiert.

(4) Welche Centralen wurden von der Bell und der Moose Jaw Gesellschaft gekauft.

(5) Welche Centralen sind von dem Departement gebaut und zu welchen Kosten.

(6) Wie groß sind die Ausgaben des Telephon-Departements auf Kapitalrechnung bis zum 15. Januar 1911.

(7) Wie groß ist die Zahl der in Gebrauch befindlichen Telephone in dem Regierungs-Telephonsystem und wie viele Telephone sind auf den Farmerlinien in Gebrauch.

* * *

Montag den 30. Jan.

Die Sitzung war nur kurz und wurde hauptsächlich mit Komite-Beratungen ausgefüllt.

Der Landwirtschafts-Minister Hon. W. R. Motherwell teilte dem Hause mit, daß dies Jahr keine Rinderpest in der Provinz existiere, mit Ausnahme einiger isolierter Fälle im Südwesten. Dieser gute Zustand der Dinge sei dem Umstand zuzuschreiben, daß die Eisenbahnen, die Minenbesitzer und die Kohlenhändler früh genug Schritte getan hätten, um eine Kohlennot zu verhüten. Das Departement der Landwirtschaft hätte früh im Herbst bei den Gesellschaften und den Händlern Vorstellungen gemacht und dadurch jedenfalls ein gut Teil dazu beigetragen, daß diesen Winter wenig zu klagen sei in Bezug auf Mangel an Feuermaterial.

Mit Ausnahme einiger Fälle im Südwesten der Provinz, wo die Berittene Polizei zusammen mit den Beamten der Dominion-Regierung Abhilfe schaffen, seien die Bedingungen in Rücksicht auf der außerordentliche Strenge des Winters nicht nur erträglich, sondern sogar sehr gute.

Der Abgeordnete Gerh. Ens (Rosthern) stellte folgende Fragen:

(1) Wie viele Fähren betreibt das Departement für Oeffentliche Arbeiten auf dem Saskatchewanfluß und wo befinden sich diese?

(2) Werden einige dieser Fähren ohne Kosten für das Volk betrieben und wenn dem so ist, welche Fähren sind es?

(3) Welches sind die allgemeinen Regulationen des Departements betreffs der Gebühren für Benutzung der Fähren?

(4) Ist es die Absicht der Regierung, alle Fähren kostenlos zu betreiben?

Ein anderer Abgeordneter wollte wissen, wieviel Schulländereien bis zum 1. Januar in der Provinz verkauft worden seien und wie hoch der erhaltene Durchschnittspreis.

Landwirtschafts-Minister Hon. W. R. Motherwell teilte auf eine Anfrage mit, daß ungefähr 5000 Dollars für Jagdscheine eingenommen worden seien im letzten Jahr.

* * *

Dienstag den 31. Jan.

Der Landwirtschafts-Minister Hon. W. R. Motherwell teilte auf eine dahingehende Anfrage Folgendes mit:

„(1) Es ist die Absicht der Regierung, das Landwirtschaftliche College der Provinz am 1. November dieses Jahres dem Besuch von Studenten zu öffnen.

(2) Wer diese Hochschule besuchen will, muß einen guten moralischen Charakter haben, wenigstens 16 Jahre alt sein, eine ziemlich gute Kenntnis der englischen Sprache besitzen und wenigstens zwei Jahre praktisch auf einer Farm tätig gewesen sein.

(3) Es finden keine schriftlichen Aufnahme-Prüfungen für den Besuch der praktischen Abteilung statt, sondern nur eine mündliche Prüfung. Die Arbeit des ersten Jahres ist mehr praktischer Natur, wie die Arbeit auf der Farm. Im zweiten Jahr folgen dann die eigentlich wissenschaftlichen Studien. Es wird auch praktischer Unterricht gegeben über Zimmermannsarbeit, Schmiede und [illegible] Arbeiten.

Verschiedene kleinere Vorlagen wurden angenommen und passierten ihre erste Lesung.

* * *

Mittwoch den 1. Februar.

Heute war die Hudsons Bay Eisenbahn und wieder einmal das Thema einer sehr langen Debatte in der Legislatur.

Resolution betreffs der Bahn.

Der Abgeordnete J. F. Bole von Regina brachte ein langes Amendement zu einer Resolution des Oppositionsführers betreffs der Hudsons Bay Bahn ein. Die Resolution Herrn Boles verlangt, daß „die Regierung Canadas diese Bahn bauen und eignen sollte zum Besten des Volkes. Es sollten solche Arrangements betreffs des Betriebs der Bahn gemacht werden, daß die Regierung sie entweder selbst betreibt oder durch eine unabhängige Kommission betreiben läßt, sodaß das Volk stets volle Kontrolle hat über die Raten und Abgaben, damit diese neue Bahn wirklich eine Konkurrenzbahn wird, wodurch die Farmer Nutzen von ihr haben werden."

Es sprachen eine ganze Anzahl Abgeordnete von beiden Seiten des Hauses zu der Resolution und zeigten klar und deutlich, wie Haultain auch in dieser Frage hin und her schwanke und scheinbar nicht wisse, was zu tun. Erst hätte er dem Volke vorgemacht, daß die ganze Hudsons Bay Bahn nur ein Köder sei, um Stimmen zu fangen. Jetzt, da er wohl einsehe, daß mit dem Bau der Bahn vorangegangen werde, versuchte er der Regierung etwas am Zeuge zu flicken und behaupte, sie wolle die Linie einer Gesellschaft schenken, nachdem sie mit dem Gelde des Volkes gebaut worden sei. Die Resolution des Herrn Bole wurde schließlich mit großer Majorität angenommen.

Die Fähren.

Premier Hon. Walter Scott teilte Herrn Ens auf seine Fragen betreffs des Betriebs der Fähren auf dem Saskatchewan Folgendes mit:

Auf dem Saskatchewan Fluß werden im Ganzen 32 Fähren vom Departement für Oeffentliche Arbeiten betrieben, von diesen befinden sich 13 auf dem Nord-Saskatchewan und 19 auf dem Süd-Saskatchewan. Nur eine derselben wird als freie Fähre betrieben, nämlich die bei Fish Creek, östlich von Rosthern. Die Stadt Rosthern betreibt diese Fähre unter einem [illegible] Kontrakt mit der Regierung. Die Abgaben würden nach einer mit dem Departement bestimmten Rate erhoben. Die Regierung habe einen Plan unter Beratung, alle Fähren frei zu betreiben.

Entschädigung für Wegerecht der Bahnen.

Verschiedene Abgeordnete beklagten sich, daß die Bahngesellschaften nicht für ihr Wegerecht bezahlten, wie es doch ihre Pflicht sei. Ein Landbesitzer kann schnell gezwungen werden, sein Land den Bahnen herzugeben und wenn er einen zu hohen Preis verlangt, so wird durch Arbitration bestimmt, wie viel er zu bekommen hat. Aber es ist schwer, die Bahnen zum Zahlen zu bringen, wenn sie nicht wollen oder die Sache einfach verzögern. Einige sprachen ihre Ansicht dahin aus, daß eine Gesetzes-Bestimmung angenommen werden solle, daß Bahngesellschaften solche Entschädigungssummen innerhalb sechs Monaten nach Besitzergreifung des Wegerechts zu zahlen hätten.

Herr Gerhard Ens, Rosthern, hatte einige Klagen vorzubringen in Verbindung mit der Dalmeny Zweigbahn. Vor verschiedenen Jahren hätte man die Bonds für diese Linie bereits garantiert, aber die Gesellschaft hätte sich sozusagen geweigert, zu bauen, weil die Linie sich nicht zahlen würde. Nachher aber hätte man ausgefunden, daß die Linie sich sehr gut zahle, da sie durch einen der allerbesten Farmdistrikte gehe. Trotzdem sei die Bahn nur bis nach Laird hin fertiggestellt und er fürchte, daß sie nicht weiter bauen werde, wenn die Regierung nicht einen erheblichen Druck auf sie ausübe. Es sei lächerlich, wenn die Bahnbeamten behaupteten, die Linie gehe nicht durch ein gutes Gebiet. Tatsache sei, daß man kaum einen besseren Distrikt für eine Zweigbahn finden könne. Es seien ihm auch verschiedene Fälle bekannt, wo die Bahngesellschaft nicht für ihr Wegerecht bezahlt hätte. Diese Verzögerung liege wohl zum Teil daran, daß viel Bureaukratismus bei diesen Gesellschaften vorhanden sei. In manchen Fällen aber sei es klar, daß die Herren nur versuchten, die Farmer dumm zu machen. In zwei oder drei Fällen hätte die Company sich absolut geweigert, für die Ländereien zu zahlen. Das dürfe nicht geduldet werden und müsse den Farmern volle Gerechtigkeit widerfahren.

Die berühmte Rayo

Brauchen Sie kein kleines, konzentriertes Licht über der Schulter. Es strengt die Augen ungleich an. Brauchen Sie ein ausgebreitetes, sanftes, mildes Licht, das nicht flackern kann und die Arbeit der Augen gleich macht. Ein solches Licht gibt die Rayo-Lampe und strengt die Augen nicht an.

Die Rayo-Lampe ist so konstruiert, daß sie das beste Licht spendet.

Hat einen starken, dauerhaften Schirmhalter. Ein neuer Brenner gibt starkes, gutes Licht. Aus bestem Messing, das vernickelt ist. Leicht blank zu halten. Die Rayo ist billig, aber keine andere Lampe gibt ein besseres Licht für irgend einen Preis.

Wer einmal die Rayo braucht, braucht sie stets.

Händler überall. Wenn nicht an Ihrem Platz, dann schreibt um genaues Zirkular an die nächste Agentur der

The Imperial Oil Company, Limited.

Canadian Northern Railway.

Winnipeg Bonspiel

CANADIAN NORTHERN

Einfacher Fahrpreis für die Rundreise

von Stationen — Regina nach Prince Albert und dem Osten

Tickets zu verkaufen Februar 11 bis 15,
Retour-Tickets gültig bis Februar 22, 1911

Spezial-Abmachungen für Kontestanten.

Agrikultur-Versammlungen
Haushaltswissenschaft-Association Versammlung
Versammlung der Bau-Unternehmer
Farmers Kurze Lehrkurse
Manitoba Dairymen Association-Versammlung
Bauholzhändler-Versammlung
Hunde-Ausstellung
Automobil-Ausstellung
Pferde-Wettrennen auf Eis
Eröffnung der Manitoba Legislatur

Speziale Theater-Vorstellungen.

Edward Terry, Englands eminentester Darsteller.
Die herrliche musikalische Posse „Miß Nobody from Starland".
„The Virginian".
Spezielle Akte in allen Vaudeville Theater.

Um volle Auskunft wende man sich an **R. E. McLeod,** City Ticket-Agent
Phone 971 1739 Scarth St. Regina

Telephon 371 P. O. Box 406

William Peterson

Der Gold Shield Wein und Likoer Laden.

Rheinweine, Schnapps, Rye Whisky und beste Sorten Biere.

Broad Str. Regina, Sask.

Bestellzettel.

Unterzeichneter bestellt hiermit den Saskatchewan Courier

für ein Jahr ....

Name: ....

Datum ....

Post-Office ....

Saskatchewan Courier Publ. Co., Regina.