PROVINCIAL LIBRARY MANITOBA

Utredning av Hudson Bay route frågan.

Kapten B. C. Hardy ger i "The Western Producer" en intressant och sakrik utredning av den för västern så viktiga frågan om Hudson Bay route, som nu är över 40 år gammal.

FÖR S. C. T. AV REIMAR REMIDAV.

Angående Hudson Bay banan, om vilken det varit så mycket tal den sista tiden, och vilken enligt västra Canadas åsikt är ett livsvillkor för landets fortsatta framskridande, skriver kapten B. C. Hardy en längre på sak gående och intressant artikel uti "The Western Producer." Eftersom denna banas öde är av största intresse för våra farmare i västern samt även för dem, som där ämna slå sig ned, taga vi oss friheten att i huvudsak återgiva nämnda artikel i översättning.

Jag ämnar ej att gå fullständigt in i historien av den görelse, som haft för avsikt att utveckla Hudson Bay järnvägen och Hudson Bay sjöroute. För majoriteten av dem, som läsa dessa rader, behöves ej en dylik repetition, ty jag antager, att ingen gillat eller ogillat ett dylikt viktigt och vitalt projekt utan att först ha gjort sig familjär med detsammas historia.

Med hänsyn till de många uttalanden, som gjorts och fortfarande göras i avsikt att framhålla, att hittillsvarande bevis äro till nackdel för möjligheten av detta företag, så föreslår jag att framdraga utsagor från personer av oomtvistad kunskap, duglighet och erfarenhet, vilka utsagor framkommit tid efter annan under en avsevärd tidsperiod. Jag vill så försöka att påpeka det faktum, att alla utsagor och bevis äro så starka och så enhälliga beträffande projektets möjlighet, att man måste förundra sig över, vad det är, som lägger hinder i vägen för dess utförande.

Redan gjorda undersökningar.

Det är därför i sin ordning att återkalla de undersökningar, som gjorts, och de kommissioner, som tillsatts för att undersöka de förhållanden, som omgiva den areal, vilken berörres av den föreslagna routen.

En expedition sändes till Hudson Bay distriktet av Dominion regeringen, och sagda expedition arbetade under perioden 1883-85.

En kommission bestående av 12 senatorer tillsattes 1920 under ordförandeskap av Hon. Geo. W. Fowler för att förhöra vittnen samt inlämna en rapport över möjligheten av Hudson Bay route.

Ingenjörer ha sänts upp till distriktet tid efter annan för att rapportera om lokala förhållanden. Det finnes dessutom utlåtanden rörande distriktet av många praktiska sjömän och ingenjörer av stor erfarenhet.

Järnvägen påbörjades 1911 av den dåvarande regeringen; byggandet upphörde temporärt, samt fortsatte åter och fullbordades nästan av en annan regering, då arbetet återigen nedlades.

Den nuvarande regeringen började åter operationer med understöd av och gillande av de andra partierna, i det att alla tre partiledarna intogo den positiva hållningen, att järnvägen måste fullbordas.

Intet materiellt har aktuellt gjorts, tvärtom ser det ut, som om det är liten utsikt att göra något alls med undantag av att beordra mera undersökning, fastän de bevis, som finnas, äro helt i favör av Hudson Bay routen och av järnvägens fullbordande.

Låtom oss undersöka en del av bevismaterialet.

Expeditionen av 1883-85.

Chas. R. Tuttle, den officielle observanten, yttrade: "Man finner, att fartyg gå ut och in under april, maj, juni, juli, augusti, september, oktober och november, samt att de möta mer is under juli och augusti än under någon av de andra månaderna. Åter bekräftar jag, att Hudsonviken och sundet äro möjliga att navigera som en kommersiell väg åtminstone åtta månader på året, eller så länge, som temperaturen är tillräckligt hög att tillåta utomhusarbete.

Dr Robert Bell, biträdande direktör av geologisk mätning på 1884 års expedition, och vilken gjorde fem resor genom sundet, sade: "Sundet är segelbart från medio av juni till medio av november."

Kapten Clisby av New London, Connecticut, med 14 års erfarenhet i Hudson Bay vatten, uppgav vid undersökningen 1884, att: "den öppna säsongen är från fyra till fem månader."

Kapten Wm. Kennedy, som var med den expedition, vilken sändes att söka efter Sir John Franklin, och vilken hade 8 års erfarenhet i Hudson vik och sund, uppgav vid 1884 års undersökning, att: "den öppna säsongen är från juni till november."

Kapten Wm. Pritchard, med 39 års tjänstgöring i Hudson Bay Co., yttrade: "Sundet fryser aldrig. Det är intet skäl, varför ångare ej skulle kunna navigera där vilken tid som helst."

Montreal hamningenjör.

Mr F. W. Corvie, chefingenjör för Montreal hamnnämnd, skrev i Manitoba Free Press den 3 maj 1923 samt förordade routen samt sade sig vara av den åsikten, att Hudson Bay route under accepterade begränsningar erbjuder ett pris i favör av produktion värt en fullständigare undersökning och ett bättre försök att demonstrera det. Etablerandet av säkerhetsdepoter, trådlösa stationer, navigationshjälp samt en isbrytningsbetjäning skulle bringa bättre resultat, än vad man nu kan få på Hudson Bay route.

Senatkommission av 1920.

Den senatkommission, som tillsattes i april 1920 under ordförandeskap av Hon. Geo. W. Fowler, höll 15 möten samt förhörde 21 vittnen.

Kommissionen bestod av 12 senatorer, och följande vittnen förhördes: Medlemmar av Mounted Police; förre järnvägsminister Cochrane; biträdande ministrar vid järnvägs- handels- och sjödepartementen; chefingenjören för H. B. terminal vid Port Nelson; de arktiska upptäcktsresandena, kaptenerna Stefansson och Bernier; missionärer samt gruv- och civilingenjörer.

Vad kommissionen erfor.

Vad kommissionen erfor, kan man läsa i Blå boken, utgiven 1920, och det huvudsakliga bestod i:

1. Att Hudson Bay route är möjlig samt kommer troligen med tiden bliva vinstgivande.

2. Att navigationssäsongen under nuvarande förhållanden är åtminstone fyra månader lång samt kan genom förbättringar för att hjälpa navigeringen betydligt förlängas.

3. Att man ej var omsorgsfull nog vid valet av Nelson som terminus, samt att regeringen ej skulle göra vidare viktiga utgifter på denna hamn utan att först verkställa en grundlig undersökning beträffande de relativa meriterna av Churchill och Nelson som en terminus för järnvägen.

4. Att vattnet i sundet och floderna, som inflyta till viken, äro överfulla med fisk och värdefulla sjödjur, samt att vi tro, att viken är lika välförsedd etc.

5. Att de i Hudson Bay distriktet allaredan upptäckta gruvorna äro av tillräckligt antal och rikedom för att angiva existensen av en stor potentiell mineralrikedom.

6. Refererar till mr Stefanssons utsago beträffande avlingen av rendjur och myskoxe etc.

Av de 21 vittnena i 1920 års undersökning gåvo 8 speciella utlåtanden beträffande sundet eller the Straits. Var och en av dem medgav, att hjälp i navigeringen längs sundet skulle storligen möjliggöra passage samt avsevärt utsträcka den navigeringsbara säsongen.

Routefrågan 1887.

Hudson Bay routen var en viktig fråga i ett federalt fyllnadsval 1887 i Winnipeg, då Hugh Sutherland, som var i favör av vägen, blev vald.

I det federala valet 1896 endosserade Sir Chas. Tupper, ledare av den konservativa regeringen, projektet på det kraftigaste.

Sir Wilfrid Lauriers regering.

Sir Wilfrid Laurier talade kraftigt för företaget i ett anförande hållet 1898 vid Niagara Falls.

Under Laurier regeringen sändes två ingenjörer ut för att undersöka hamnarna i Nelson och Churchill. R. D. Fry sändes till Nelson, och W. J. Clifford till Churchill. De data, som samlades av dessa ingenjörer, överlämnades till mr J. M. Butler, biträdande minister för järnvägar och kanaler samt själv en erkänd ingenjör. Av de upplysningar, han erhöll, beslöt han sig för Nelsonhamnen som terminus för järnvägen.

Sir Robert Bordens regering.

Som ledare av den konservativa oppositionen lovade Sir Robert Borden i 1911 års kampanj, att järnvägen skulle fullbordas, om hans parti återinsattes i makten.

Under Bordenregeringen stoppade järnvägsminister Cochrane arbetet vid Port Nelson samt företog en ny undersökning av både Churchill och Nelson samt ävenså en hydrografisk översikt av de närgränsande vattnen till dessa hamnar.

Som svar på flera frågor uppgav han i underhuset, att han i enlighet med sina ingenjörers råd beslutat sig för Nelson som terminus.

Meningarna enhetligt gynnsamma.

Av det föregående borde det ej vara svårt för någon, som förut ej följt med historien av denna rörelse, att inse, att den kollektiva meningen av anförda kompetenta auktoriteter (och det finnes många andra) är enhällig i att förklara möjligheten av en Hudson Bay route. Vidare ha både de liberala och konservativa regeringarna erkänt övervikten av en gynnsam opinion därför samt endosserat projektet så tillvida, att man börjat byggandet av järnvägen samt framdragit den ända till mindre än 100 mil från Nelson eller med en fullbordad vägsträcka av 332 mil.

Rapporten från 1920 års kommission, som är bordlagd i senaten och publicerad i den Blå boken av samma år, är allena tillräcklig för att berättiga fullbordandet av järnvägen till Hudson Bay strand.

Det är ej ett projekt baserat vare sig på dum eller okunnig inbillning. Övertygelsen hos dem, som tro på detta vitala företag, är väl grundad och baserad på praktisk kunskap därom samt åter och åter presenterad till Dominion regeringar över en period av många år utav män av lång och erkänd erfarenhet och förmåga. Projektet står kanhända som ett av de mest viktiga inhemska problem för den mellersta västerns folk av i dag.

Goda skäl ha angivits för att demonstrera den hållna övertygelsen— att Hudson Bay route är av sådan nationell vikt, att det berättigar regeringen att fortsätta byggandet av den järnväg, som behöver mindre än 100 mil för att nå hamnen i Nelson, och för vilken järnväg redan flera miljoner utgivits. Det faktum, att denna järnväg håller på att förfalla — genom brottslig försummelse i trots av expert opinion — är en allvarlig läxa, som borde uppväcka hederlig indignation hos alla, vilka detta stora lands välfärd ligger om hjärtat.

Det finnes folk, som fråga: Varför skapa en hamn i ett arktiskt område? För deras upplysning kan följande vara en god läxa:

Hudson Bay är en stor inlandssjö belägen mellan parallellerna av 51 grader i norr och 64 grader nordlig latitud — samt därför väl utom den arktiska zonen — och mellan meridianerna av 78 och 95 graderna västlig longitud. Dess största längd — mellan ovan nämnda latituder — är 800 mil, och dess största bredd 510 mil. Den är anmärkningsvärt fri från klippor och skär samt har ett djup på i medeltal 70 fatoms. (En fatom är 6 fot.)

Personlig erfarenhet.

Eftersom jag själv varit sjöman i över 20 år, är det kanhända endast naturligt, att frågan om Hudson Bay route skulle för mig vara en sak av stort intresse.

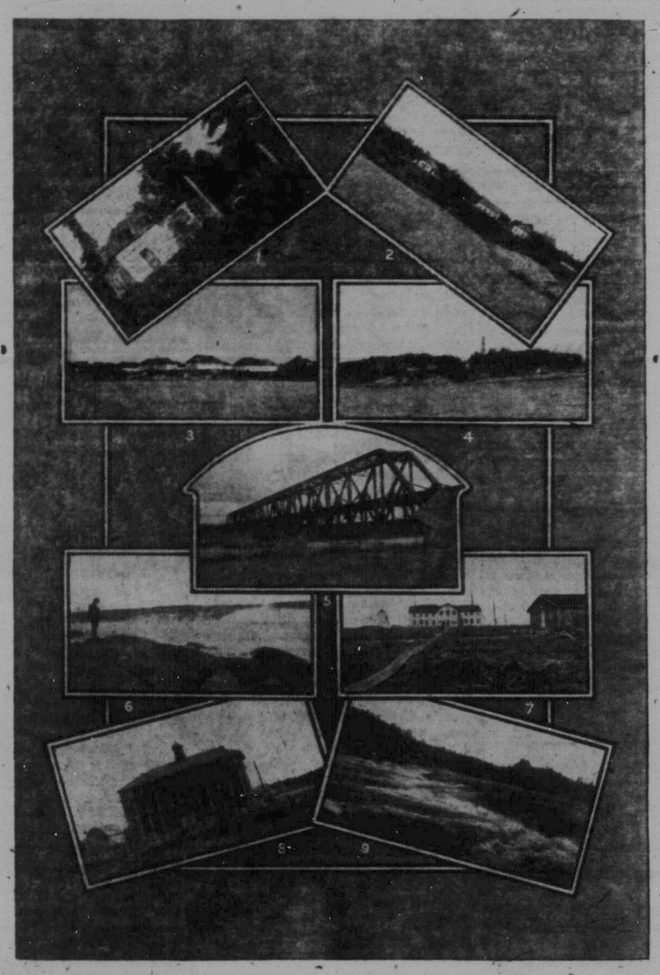
Mina resor ha tagit mig till alla delar av världen, och sjöfarande män äro vanligen i stånd att bilda sig en allmän idé om navigationsförhållandena i vilket som helst distrikt genom jämförelse, vare sig de aktuellt ha varit där eller icke, förutsatt att de kunna uppvisa en tillräckligt lång o. varierande karriär till sjös, vilket sätter dem i stånd att tala med en viss grad av auktoritet.

Jag tror ej, att jag sett ett enda argument emot Hudson Bay projektet — beträffande sjöroute — som för mig synes hava någon som helst vikt. De flesta av dessa argument äro grundade på förutfattade meningar samt äro ofta dumma.

Tvärtom finner jag, att kaptener av handelsflottan och av stor erfarenhet samt ingenjörer — alla av erkänd auktoritet — som förklara, att Hudson Bay och Strait kunna brukas från fyra till sex månader på året utav ångfartyg.

Jag tror personligen, att erfarenheten skall bevisa, att sjörouten kan hållas öppen för säker navigering längre än sex månader. Och jag har ofta undrat, även innan jag lämnade sjön, varför Canada ej har dragit fördel av denna stora inlands kustlinje, vilken äger ett så gynnsamt läge för utveckling.

Så långt kapten Hardy denna gång. I en annan artikel meddela vi fortsättningen av hans intressanta redogörelse om Hudson Bay route.



1. Old Hudson's Bay residens; 2. Hudson's Bay post vid Cross Lake; 3. dito vid Norway House; 4. Skogsbrandkårens huvudkvarter vid Norway House; 5. Järnvägsbrygga över Nelson floden vid Kettle Rapids; 6. Ingång till Churchill hamnen; 7. Ingenjörernas läger vid Port Nelson; 8. Industriskola för indianer vid Norway House, samt 9. Sea River fallen i Nelson floden.

FARMING I BRITISH COLUMBIA på land liggande längs Pacific Great Eastern järnväg erbjuder exceptionella möjligheter för prospektiva settlare. Dessa områden äro särskilt lämpade för blandad farmning och mejeridrift. Klimatiska förhållanden äro ideala. Misslyckade skördar äro okända. Endast en liten del av British Columbia är lämpligt för farmning, vadan en stadig marknad alltid är tillförsäkrad. Skolor i dessa distrikt äro etablerade av undervisningsdepartementet, där det finnes ett minimum av tio barn i skoläldern. Transportering å linjen gives för halva priset till dem, som ämna slå sig ned där. Priserna variera från $9 till $10 per acre med sexton år att betala. Fullständiga upplysningar erhållas på begäran från B. L. Wark, Pacific Great Eastern Railway, Vancouver, British Columbia, Canada.

Kameraknäpp.

Speciellt för S. C. T. av NIKODEMUS.

Idealismens tid är förbi, säger man, och den krassa materialismen gör sitt segertåg över världen. Idealisten har under alla tidsåldrar varit mer eller mindre förbisedd och har gått sin bana genom livet oförstådd och förhånad. Den som strävar att förbättra mänskligheten på ett eller annat sätt, att höja den upp ur vardagslivets grus mot ädlare mål och syften, har alltid blivit begabbad. Ingen har velat tro på honom, på sin höjd har man bevärdigat honom med en axelryckning, många hava ansett honom "litet fnoskig," under det mera intelligent folk snusförnuftigt förklarat honom "vara för långt före sin tid."

På detta sätt ha de flesta av vår tids stora andar, inspirerade av den mest heliga nitälskan för sin samtids bästa, ignorerats, ja, förföljts, och först efter deras död har man äntligen fått blicken öppnad för vad den eller den "svärmaren" tänkt och sagt. Efter hans död har man velat giva honom, helgonglorian, medan man under hans livstid knappast ägnade honom en tanke.

För icke så länge sedan gick genom pressen en kort notis om att den kände sångläraren och röstpedagogen professor L. gått ur tiden. Har väl minnes jag ej den högresta kämpagestalten med de yviga grå lockarna och det skärpt markerade "strindbergsansiktet"!

Ett decennium har förgått, sedan jag lärde känna professor L. Han var stadd på en föreläsningsturné genom Sverige och kom sålunda också att besöka min hemort. Ryktet hade redan gått honom i förväg. Man hade berättat, att L. hade revolutionerande idéer om sång. Vidare hade han tillskrivit några av platsens ledande män inom musiklivet och särskilt anmodat herrar skollärare att deltaga i en eventuell kurs. Detta upptogs av dessa värda herrar såsom en förolämpning mot hela skollärareskrået, och man började att resa harnesk och rent av agitera emot den påtänkta kursen. Nästan samtliga av socknens omkr. 200 lärare, på ett undantag när, ställde sig avvisande, i det de ansågo sig ej behöva ytterligare "bildning."

Nåväl, professor L. kom. Några sångintresserade personer, däribland undertecknad, voro honom till mötes. Redan samma dag var planen klar. L. lovade att stanna på vår ort under tre månader för att giva sångundervisning, om vi kunde garantera honom ett tillräckligt antal intresserade sångare plus ett blygsamt honorar. Bägge dessa frågor ordnades. Inom loppet av en vecka hade vi samlat ihop 150 personer, unga och gamla, män och kvinnor, de flesta hade aldrig deltagit i sång förut.

Skollärarna, "bildningens representanter," skrattade och frågade spydigt, vad det skulle bliva av allt detta.

Vi, som lärt känna L. närmare, hyste inga tvivel om utgången. Regelbundet två gånger i veckan möttes vi. Den sextiofemårige veteranen arbetade energiskt och målmedvetet. Det fanns ingen svårighet för svår för honom, intet hinder, som han ej var mannen att nedbryta. Hans ögon strålade av hänförelse, svetten lackade utför hans kinder, medan de gråhnade lockarna fladdrade kring hans hjässa. Det sparades ej på härda ord, men det föll ingen av körmedlemmarna in att "taga illa upp." När någon gång en välmenande nick mötte oss, kände vi oss ofantligt stolta, det var det enda beröm han bestod oss.

De tre månaderna gingo med otrolig fart, och till slut var dagen för debutkonserten inne.

Långst framme i lokalen sutto folkupplysningens representanter, beredda att giva kritik.

Den första tonen ljöd genom salongen, svag som en andevisknin, ökade i styrka i ejt livligt crescendo, steg och föll för att bortdö i ett knappt hörbart "con bocca chiusa." Det var dödstyst i salongen. Men så brakade bifallsåskorna lös, folk ropade "da capo", viftade med klädespersedlar och buro sig åt som vettvillingar. Isen var bruten. Sånger, körer, solokvartetter och solosånger följde — allt av samma goda kvalité.

Publiken var häpen. Efter konsertens slut höllos många vackra tal, o. till och med en och annan skollärare hade blivit omvänd, ty "vackrare sång hade aldrig hörts på dessa trakter."

* * *

Jag vill härmed endast hava sagt, att en idealist, som mötes av sympati och förståelse, kan oftast uträtta storverk med mycket små medel. Det är idealismen, som betecknar framåtskridandet. Många kanske sätta sina ideal så högt, att vi dödliga knappast kunna nå dem, men även dessa till ytterlighet gående idealister hava uträttat förvånansvärt mycket gott för mänsklighetens förkovran. De hava lyft människornas själsliv över vardagslivets grådask, givit våra tankar sunda riktlinjer och kommit oss att blicka uppåt.

Ingen kunde för femtio år sedan tro, att den ideella rörelse, som heter socialismen, skulle så kunna erövra världen, som den gjort. Man ansåg de första socialisterna vara farliga för samhällets sunda utveckling, och allt gjordes för att förhindra rörelsens fortsatta spridning, men den brinnande flamman stod ej att släcka. I dag äro vi alla i mer eller mindre grad socialister, även om vi ej gärna vilja medgiva det.

Goodtemplarrörelsen möttes med samma misstro, men ändock går den framåt var dag som går, och i dag spänner den sitt nät över alla delar av världen.

Alla ideella rörelser mötas till en början av misstro och oförståelse. Du, som har en vidare syn på tillvaron, arbeta icke emot de varaktigt sunda idéer, som våra föreningar sträva för. Inser du till fullo värdet av ideellt arbete, slut dig till den förening, som bäst motsvarar dina åsikter, men motarbeta ej en god tanke.

Vakuumtorkningen har gjort nya framsteg.

En betydelsefull uppfinning, som gjorts av en svensk ingenjör.

Torkning under vakuum har under senare tid fått en vidsträckt användning inom tekniken. Dock har redan före kriget funnits en stor industri i Tyskland för tillverkning av vakuumtorkningsapparater för bland annat vissa kemikalier samt spannmål. Emellertid har vakuummetoden under senare år fått tillämpning inom många olika områden.

Bland annat har man med framgång använt densamma i utlandet för garvning av skinn och hudar, varvid råvaran färdigberedes på en tredjedel av den tid, som förut behövts för de snabbaste garvningsmetoder. För industning av vätskor, t. ex. sulfitlut, samt för torkning av livsmedel har vakuummetoden visat sig mycket användbar.

I Sverige har frågan blivit särskilt aktuell genom de möjligheter, som metoden bereder för torkning av trä, torv och andra liknande ämnen. Det anses av sakkunniga, att torkning av virke i vakuumcylindrar kommer att revolutionera trävaruindustrien, enär man på denna väg kan göra virke salufärdigt omedelbart efter försågning och således betydligt inskränka den dyrbara lagringen i brädgårdar. I detta sammanhang kan omnämnas, att vakuumtorkning användes i en ny stor fabrik för tillverkning av kiselgurflottor. För torvindustrien samt destillering av trä- och stenkol väntar man sig mycket av den nya metoden.

En svensk uppfinnare, ingenjör A. Forsejles, har under den senaste tiden inlagt en betydande förtjänst vid systemets utveckling genom en ny effektiv evakueringspump, vilken nu blivit föremål för industriell exploatering. Patentet har inköpts av Nydqvist och Holm i Trollhättan. En provapparat, som uppsatts i bolagets verkstäder, har givit mycket goda resultat. Apparaten består av tre huvuddelar, ett pumpaggregat, sammansatt av en centrifugalpump, och en elektrisk motor, som drives med tryckvatten från centrifugalpumpen, samt torkningscylindet. Enligt uppgifter skall praktiskt taget fullständigt vakuum ha uppnåtts och apparaten i övrigt visat sig ekonomisk och ändamålsenlig. Planer föreligga för exploatering av detta nya vakuumaggregat för olika ändamål, bl. a. för stöfre spannmålstorkerier i sammanhang med lagerhus.

Vulkanberget Etna i Italien har åter börjat höra av sig samt utspyr nu lava i rikliga mängder.

Värdefull Svensk Bok GRATIS!

Ivarje man borde sända efter ett exemplar av den "utressanta och lärorika Svenska Rådgifvaren

"Goda Råd"

Denna berömda med flera illustrationer försedda läkarebok, som Dokto Leigh skrifvit speciellt för svenskar i Amerika, lämnar många värdefulla rå och upplysningar för unga män, omnämner alla för männer säregna sjukdo mar, deras följder, förebyggande och huru de kunna botas i hemmet o. s. v Boken handlar äfven om Lifvets Hemligheter och borde läsas af hvarje ung man. Om ni varit offer för oförstånd i era ung är, eller systemet blifv försvagadt genom utsväfningar i senare år, bör ni skrifva efter boken. N kan blifva återställd till fullkomlig hälsa och styrka genom Dr. Leighs be handling. Boken sändes alldeles gratis och portofritt i förseglad omsla till alla, som insända namn och adress till

Dr. L. K. LEIGH, 177 N. State St., D. 14, Chicago, Ill.

KÖP SVENSKA STATENS PREMIE OBLIGATIONER

I MARS OCH SEPTEMBER VARJE ÅR UTLOTTAS:

1 vinst å	200,000 kr. ..	kr. 200,000	60 vinster å 5,000 kr. kr. 300,000
1 vinst å	100,000 kr. ..	kr. 100,000	500 vinster å 1,000 kr. kr. 500,000
1 vinst å	50,000 kr. ..	kr. 50,000	1,100 vinster å 500 kr. kr. 550,000
20 vinster å	10,000 kr. ..	kr. 200,000	11,000 vinster å 100 kr. kr. 1,100,000

Summa 12,683 vinster å ett sammanlagt vinstbelopp av kr. 3,000,000
Årligen 25,366 vinster å ett sammanlagt vinstbelopp av kr. 6,000,000

Innehavare av obligation är berättigad att deltaga i alla dragningar som årligen hållas i mars och september.

Dessutom inlösas obligationerna av Svenska Staten med Kronor 50. efter fem år, men kunna vid behov avyttras i öppna marknaden.

CITIZENS GUARANTY TRUST 148 State St., Boston, Mass.

Den ständigt stigande popularitet, som dessa obligationer åtnjuta bland alla samhällsklasser, är dess bästa rekommendation.
Priset, $15. per styck, är i betraktande av Svenska Kronans parivärde, som enligt Riksdagens beslut kommer att vidmakthållas, det mest fördelaktiga som någonsin erbjudits.

Var god frankera och insänd nedanstående orderblankett med remissa.

We Buy and Sell High-Grade Scandinavian Bonds and Investment Stocks. All orders for American and foreign Investment Securities are executed.

WE RECOMMEND FOR INVESTMENT
Svensk. Statens Obligationer
Norske Amortisable Statsobligationer
Danske Statsobligationer
Bergslagens Järnvägs A-B 4% Bonds
Gäfle-Dala Järnvägs A-B 4½% Bonds
Svenska Sockerfabriks A-B 1% Bonds
Svenska Tändsticks A-B 7½% Bonds
Write me for further information.
AUG. ANDERSON, Mgr. Scand. Dept.

Citizens Guaranty Trust
Aug. Anderson, Mgr. Scand. Dept.
148 State St., Boston, Mass.
Jag önskar placera $..... till Svenska Statens Premie Obligationslån (år 1923) och närsluter härmed $.....
Var god reservera ..... Obligationer till $15. stycket.
Namn .....
Adress .....
Svenska Statens Obligationer kunna erhållas av oss på avbetalning. ¼ del kontant, resten betalas på 6 månader.
CITIZENS GUARANTY TRUST Co.
148 State St., Boston, Mass.

VANCOUVER ANNONSER

CENTRAL HOTEL
Största och populäraste skand. hotell.
Varmt och kallt vatten i varje rum.
42 Cordova St. E. Vancouver. B.C.

ENGBLOMS PENSIONAT
(Inneh. Mrs. E. Johnson)
767 Georgia St., East.
Enda Skand. boardinghus i East Vancouver. Billiga, goda rum och äkta svensk matlagning.
Tel.: Highland 797

THE CAMBIE ROOMS
Platsen där skandinaver stanna. Varma rum med varmt vatten för $2 i veckan och mer. Fria bad.
160 Cambie St., 2 block øster om C. P. stationen, Vancouver.

PRENUMERATIONER Å
SVENSKA CANADA-TIDNINGEN
upptagas i Vancouver, B. C. av
S. BERGMAN,
251 Hastings St. E.
JOHN GREEN
205 Caroll St.

HOTEL RECO
Agt och skött av svenskt folk.
120 utsides modärna rum och små våningar till moderata priser.
445 Gore Ave., Vancouver, B. C.
Nära Hastings St. E.

CAFE SWEDEN
Bästa svenska matställe i Vancouver.
Förstklassig svensk mat till billigaste pris.
319 MAIN ST. (Nära Hastings) E. JOHNSON, Agare.

Dr. S. Blumberger
Tysk och canadisk läkare och kirurg
139 Hastings St., E.
Vancouver.

Massage och sjukgymnastik
Enligt det världsberömda svenska systemet. Speciellt för astma, reumatiska åkommor, nervositet etc.
Billiga villkor för skandinaver. Talar svenska och norska.
AXEL SUNDSTEN,
Gymnastikdirektör.
Rum 205, 16 Hastings St. East
Vancouver.

När Ni Behöver
JÄRNVÄGS eller OCEAN
TRANSPORTERING
FRÅGA
CANADIAN PACIFIC RAILWAY
Upplysningar ges gärna och detaljer arrangeras på applikation till
E. A. McGUINNESS, City Ticket Agent.
T. STOCKDALE Station Ticket Agent
eller
633 Main Street.
WINNIPEG.

Mr. Grädd-PRODUCENT

KÄNNER DU TILL att Manitobas gräddproducenter äro själva i affär — just ett steg närmare konsumenten.
ÖNSKAR DU erhålla det mesta möjliga av konsumentens dollar?
OM DU SÅ GÖR — sänd din grädde till detta bolag, där duglighet sättes främst.

The Manitoba Co-Operative Dairies Limited
846 Sherbrook Street Winnipeg, Man.