

# CANADA

STÖRSTA OCH BÄSTA SVENSKA TIDNING I CANADA, UTGIVS HVARJE ONSDAG I WINNIPEG, MAN., AF FLEMING PRINTING CO., LTD

PRENUMERATIONSPRIS.  
Helt År (i förskott) ..... \$1.00  
Helt År ..... do ..... .60  
Tre månader ..... .35  
Helt År till Sverige ..... 2.00  
Helt År ..... do ..... 1.00

Prenumerationsmedel insändas så väl i registrerat brev, som Post eller Express Money Order eller Postal Note. Dessa senare behöva ej registreras.

## KONTOR.

Tryckeri och Bokhandel är beläget i 255 Fountain st. invid Sv. Luth. Kyrkan. Besökande landsmän alltid välkomna. Adressera alla försändelser till

## CANADA,

WINNIPEG, MAN.

Box 254

Management och Redaktion  
John E. Lidholm. K. Flemming.

Filial-kontor i Wetaskiwin, Alta., Meurling & Johnson.

## Telefonfrågan i nytt skede.

Provincialberaternas ledare, Mr. Edward Brown, har nu framsett utskottets förslag till telefontjänst i denna provins, som det nu ej är något tvivel om att Roblin-regeringens program ej mött med det tillräckligt goda svar som alla väntade. Detta är en klar och tydlig definition af "provisiell agenderätt" till ett nytt telefontjänstsystem inom provinsen Manitoba och lemman ingen i ovisshet om, hvad liberala partiet sannar göra, om vämmannen placera det i majoriteten vid nästa val. Det lyder:

"Det liberala partiet förklarar sig uttryckligt i favor af fullständig provinsial agenderätt och skötande af ett telefontjänstsystem i denna provins, öfvertrygadt om, att detta är den enda praktiska lösningen att med framgång upptaga kampen mot nu existerande monopol, och om partiet segnar i det stundande valet, förbinder det sig att genast gripa itu med anläggandet af ett dynt system, så fort nödvändig lagstiftning därifrån göras och den nuvarande regeringens lagar upphävas, så att municipaliteterna befris från alla omsorgar och kostnader för byggnad af sina egna system."

Denna punkt i det liberala programmet har hittills hänått i skyndsman genom Roblin-regeringens tillfälliga försök att blanda bort korten med att höja priset om "municipal agenderätt" samt ställa frågan under afgörande vid municipalvalen. Ett kontrastdrag från liberalerna skulle faktiskt hafva ledt till provinsialkampanj utskampande vid municipalvalen i stället för på dess rätta forum, provinsvalet. Det liberala partiets strategiska visade sig vara riktig. Det nöjde sig med att kritisera regeringens politik, men det liberala partiets mål var att någon municipalitet skulle bli tvungen att klä sig i en doljars skud, som det skall anläggas genom försäljning af provinsial obligationer, som i sin helhet skall bäras af staten. Detta förhindrar icke att någon municipalitet föredrager att bygga sitt eget, kommer regeringen ej att inkra på dess område utan genom samtrafik sätta det i förbindelse med det öfriga telefontjänstsystemet.

Under den liberala planen kommer det att bli ett enda af allmänheten ägt system, under en stark, duglig och opartisk centralstyrelse. Kontrasten mellan de båda programmen kunde påpekas vidare, men det sagda torde vara nog att bevisa, att de båda programmen äro vitt skilda och ingen annan än en omedelbar kan förse detta.

## Mellanpartifren.

I och med upprättandet af en tariff mellan den allmänna och den brittiska preferentialtariffen har Canada tillkännagivits för världens nationer, att dess handelspolitik är väsentligt ändrad. Det är ett öfverblåd af kommersiell fri utsträckt till alla nationer, hvilka äro vissheten i en dylik nationalekonomisk princip och bruka ett lika tillmötesgående sätt. Det tillkännagivits, att vår handelspolitik icke är missnöjens utan hoppets — att under det vi till fullo uppskatta värdet af stabilitet, vi ej skäda framåt mot ett evigt fortgående af beroende eller oförmyndighet hos någon klass. Det uttalar det hoppet, att producenterna så småningom skola utöfna den ställningen att kunna skicka och behålla sin hemmarknad på mertererna af sina produkter och genom något slags konstlad skydd. Det tillkännagivits, att vår tullpolitik går ut på reduktion, icke genom hastiga och illa överraskande ändringar, utan genom ett

med 72 mot 52 besegrade. Men låtom oss nämna de två programmen och se hvaruti skillnaden ligger. Lag först längdstranslinerna. Roblin-regeringen har tagit sig att bygga längdstranslinier, men de skola endast byggas styckvis för att sammanknyta lokala system, byggda och skötta af municipaliteter. Om där således ej inses ett municipalsystem, kan det därtill ej finnas någon längdstranslinier. Under det liberala förslaget äger regeringen absolut rätt att bygga linier hvarhelt det anses behöfligt. Lag sedan byggnad och skötandet af lokala system och stationer. Roblin-regeringen har måkt att bygga och sköta lokala system endast i tre municipaliteter, Winnipeg, Brandon och Portage la Prairie, och den kan ej ens taga itu därmed, innan den därtill ämnas af de respektive stadernas stadfullmäktige. Under det liberala förslaget inses det ej någon begränsning i fråga om byggnad af lokala system och växelstationer inom provinsen. De skola byggas öfver allt, där de påfordras.

Under Roblins plan måste municipaliteterna (undantagandes de tre gynnade staderna) betala själva för sina system. De måste betala anläggningarna genom utlåning af obligationer, af hvilka hvarje dollar värde kommer att upptäras i sin proportion af debetsedeln. Hvarje municipalitet måste därtill skilda sig en aisleward förbindelse, innan den kan antyga förbindelsen af "public-owned" telefon. Under den liberala planen kommer det att allmänheten ägt telefontjänstsystem öfver hela provinsen byggas, och det anses behöfligt att utöfna att någon municipalitet skulle klä sig i en doljars skud, som det skall anläggas genom försäljning af provinsial obligationer, som i sin helhet skall bäras af staten. Detta förhindrar icke att någon municipalitet föredrager att bygga sitt eget, kommer regeringen ej att inkra på dess område utan genom samtrafik sätta det i förbindelse med det öfriga telefontjänstsystemet.

Under den liberala planen kommer det att bli ett enda af allmänheten ägt system, under en stark, duglig och opartisk centralstyrelse. Kontrasten mellan de båda programmen kunde påpekas vidare, men det sagda torde vara nog att bevisa, att de båda programmen äro vitt skilda och ingen annan än en omedelbar kan förse detta.

af hufvudsakliga imitationer af Första Staternas abnorma tariff. Under det, att det ej är råddigt att kopiera eller rätta oss efter mönstren af utländska nationers tulltariffer, skola vi dock ej försumma att använda vår tariff såsom ett medel att befördra handeln med utlandet. I huru stor utsträckning detta kan ske, kan naturligtvis ej med bestämdhet afgöras. Vi kunna väl afgöra hvad verkan dessa ändringar i tulltariffen kunna hafva för oss själva, men svårigen hvad beträffar utlandets tänkesätt.

En extra tilläggstull (sur-tax) må reta en annan nation till tullkrig eller också skapa vilghet att visa ömsesidigt tillmötesgående. En mellanpartifren må befördra en motsvarande tendens till ömsesidig medelgifvande eller och en aggressiv antagonism mot en förmodad svaghet. Ingen kan dogmatiskt öfver efekten, emedan den beror på utvecklingen på det relativa politiska inflytandet hos de firmor och korporationer, hvilka intressen beröras.

En viktig fördel gifver dock mellanpartifren, nämligen en vidsträckt annonsering af den basis på hvilken vår tullpolitik hvilat. Detta har kändrats på vissa håll såsom ett ömhet blundande af vår ställning, hvarigenom utländska konkurrenter skola skynda sig att draga fördel. Denna kritik är dock oriktig. Vi söka ej bevara en strategisk position utan annonsera våra produkter och önska annonsera dem på möjligst bästa sätt. Mellanpartifren kommer att studeras af alla affärsmän på jordklotet, hvilka önska öppna förbindelser med Canada. Det skall uppmuntra dem att begagna sig af tillfället. De, som önska öppna kommersiella förbindelser med oss, bliva därigenom våra agenter i sina respektive land. De som känna sig oroliga öfver mellanpartifren, böra komma ihåg, att det ej träder i kraft automatiskt, samt att regeringens försiktighet och sunda omdöme bör utöfna en säkerhet mot hastiga omdringar.

## Statsbanornas i Sverige utveckling under 50 år.

(Forts. fr. föreg nr.)

Sedan man hämtat sig under 1865, började året därpå det våldiga arbetet från ur håll för införandet af nya landsdelar. Från Karlarnelund ledade man sig ned till en af landets parlor, Östergötland, hvilken, såg det ut, skulle ha alldeles blifvit bortglömd, fram till Norrköping, vidare till de djupa Tivedskogarna på gränsen mellan Västergötland till Kriegerhamn för att komma genom Värmland fram till Norge och vidare från hufvudstaden genom Uppsala. Nu hade man hunnit med 7-8 mil, hvilka kostade närmare 78 millioner riksdaler. Åren 1867-68 visade stagnation. Första året byggdes väl från Arvika i Värmland till norska gränsen, men året därpå intet. Inkomsterna

af trafik, som redan 1866 visade en minskning, visade 1868 en nedgång af 500 riksdaler per banmil. Det var den fruktansvärda nödårstiden, som lemnade spår efter sig, men redan följande året, 1869, kunde styrelsen inregistrera, att rörelsen i statsbanorna varit den gynnsammaste sedan banornas öppnande. Inkomsternas öfverskott öfver alla utgifter var 2,2 procent. Samma år byggde man sig fram från Kristinehamn till Karlstad.

Den guidader, som vid denna tidpunkt började genomgå Europa, nådde äfven oss. Behållningen ökades årligen från år 1870 och framåt 1871 var behållningen 4 procent af anläggningkostnaden. Samma år är också betydelsefullt för banbyggnad, ty då öppnades sammanbindningsbanan i Stockholm och fullbordades nätet i Värmland till Norge.

Året därpå sattes all kraft till för att komma genom Östergötland och uppåt Norrland från Uppsala. 1872 blef linjen Norrköping-Linköping färdig, 1873 hann man ned till Boxholm och upp till Krybo, hvarrefter följde det betydelsefulla året 1874, då hela Östergötland var eröfradt och vägen klar mellan Stockholm och Malmö. Detta skedde den 23 november. Guldstrommen-tortifort och vägnagen steg genom goda skördar och den af fransk-tyska kriget åstadkomna stora ekonomiska omvälfningen i Europa. Behållningen visade 1874 4,6 procent, 1875 5,3 procent och 1876 5 procent. Statsbanornas kapitalvärde utgjorde nu 144½ million kr., inkomsterna hade sprungit upp till öfver 14 millioner kr. för år 1874, lokomotivens antal voro 174 och vagnarnas steg till 4770. Personalen hade ökat till 2,771 ordinarie.

Följande åren riktades all uppmärksamhet på banbyggnad uppåt Norrland. 1875 hann man till Storvik, 1876 till Ockelbo, 1877 till Holmsveden, 1878 till Bollnäs, 1879 till Järfvå, hvarjämte samma år banan genom Jämtland, delen Bräcke i Jämtland från Näliden till norska gränsen, 1882 fullbordades hög tidigt jemtlandska tvärbanan till Norge, delen Östersund-Näliden, hvarjämte linjen Karlberg-Värtnaham för att komma genom Värmland fram till Norge och vidare från hufvudstaden genom Uppsala. Nu hade man hunnit med 7-8 mil, hvilka kostade närmare 78 millioner riksdaler.

Åren 1867-68 visade stagnation. Första året byggdes väl från Arvika i Värmland till norska gränsen, men året därpå intet. Inkomsterna köptes malmbanan Luleå-Malmberget och 1866 den viktiga Västmanbanan; samma år byggdes från Vännäs till Umeå. Åren 1897-99 var stillestånd, med undantag af en banbit invid Malmberget. År 1900 fullbordades den kanske betydelsefullaste transitionen Örebro-Krybo, därpå delade Örebro-Frövi inköptes, samt linjen Boden-Niemisel, och 1901 var det åter stillestånd. Till dessa banor kommer den strategiska biten Skövde-Karlsborg 1876. Den ekonomiska kurvan, som visar ebb och flod i skillnaden mellan inkomster och utgifter, och hvilken aldrig stött sig högt som 1873, sjönk med undantag af 1875, ånda till 1878, svingade sig sakta upp till år 1881, sjönk åter därpå årligen till 1887, gick änyo upp till 1888, föll två år därefter till ett synsamt resultat under Stockholmsutställningsåret 1897. Därefter gick den åter ned till 1901, men är nu stadigt i uppgående. År 1902 hade det byggts upp till Morjary och år 1903 skedde det betydelsefulla öppnandet af malm-banan från Gellivare till riksgänsen och ut till västerhavet. Af Bolsnabanan öppnades samma år delen Uddesvalla-Skeë. De båda sista åren visade ingen ändring. I år ha inköpts Örebro-Svarta och Strömstad-Skeë järnvägar. Nu är statsbanornas längd 4,195 km. Samtidigt ha de enskilda järnvägarna hunnit upp till öfver dubbla längden eller 8,671 km, från byggsamma tio mil 1862.

Det är ännu icke satt punkt för vår järnvägsutveckling. Så ville likväl både regering och riksdag under norrlandsbanans byggnad vid olika tillfällen, men tidens mäktiga ström bröt de svaga försöken att säga stopp och nu åter är lösen en helt annan: ut till nordligaste gränspunkten och nya bansträckor längs det inre, hjärtat af landet. Efter Trölljå chefskap, som slutade 1887, kom greve Cronstedt som generaldirektör under 10 år, därpå 1897 T. Nordström, hvilkens chefskap räckte i 7 år och efter honom styres nu det valdiga verket sedan 1904 af generaldirektör Sahlin. Efter långa tider af grundläggande arbete, som gaf stafsjärn-vägarne fasthet, kommer nu reformernas svårlosta period. Det är ett godt material att bygga på, men mycket måste likväl ändras, och det är detta svåra vår nuvarande chefen satt sig för med sparsamhet och friskt mod för att få stafs-järn-vägarne i full harmoni med tidens kraf på skilda områden.

Hvilket värdigt maskineri är icke stafs-järn-vägarne. Vid 1905 års början: 432 millioner kronors nedlagd kapital, som lämnade 3,45 procent, 751 lokomotiv, 18,926 vagnar, 10,473 ordinarie och 10,132 extra personal. En trafikinkomst under 1905 af närmare 53 millioner och under de gångna 50 åren af öfver 900 millioner kr.; vidare 232 millioner resande under 50 år, bortåt 135,460 millioner kilogram befördrad gods och bortåt 10 millioner levande djur.

Det är ännu icke satt punkt för vår järnvägsutveckling. Så ville likväl både regering och riksdag under norrlandsbanans byggnad vid olika tillfällen, men tidens mäktiga ström bröt de svaga försöken att säga stopp och nu åter är lösen en helt annan: ut till nordligaste gränspunkten och nya bansträckor längs det inre, hjärtat af landet. Efter Trölljå chefskap, som slutade 1887, kom greve Cronstedt som generaldirektör under 10 år, därpå 1897 T. Nordström, hvilkens chefskap räckte i 7 år och efter honom styres nu det valdiga verket sedan 1904 af generaldirektör Sahlin. Efter långa tider af grundläggande arbete, som gaf stafs-järn-vägarne fasthet, kommer nu reformernas svårlosta period. Det är ett godt material att bygga på, men mycket måste likväl ändras, och det är detta svåra vår nuvarande chefen satt sig för med sparsamhet och friskt mod för att få stafs-järn-vägarne i full harmoni med tidens kraf på skilda områden.

Hvilket värdigt maskineri är icke stafs-järn-vägarne. Vid 1905 års början: 432 millioner kronors nedlagd kapital, som lämnade 3,45 procent, 751 lokomotiv, 18,926 vagnar, 10,473 ordinarie och 10,132 extra personal. En trafikinkomst under 1905 af närmare 53 millioner och under de gångna 50 åren af öfver 900 millioner kr.; vidare 232 millioner resande under 50 år, bortåt 135,460 millioner kilogram befördrad gods och bortåt 10 millioner levande djur.

Hvilket värdigt maskineri är icke stafs-järn-vägarne. Vid 1905 års början: 432 millioner kronors nedlagd kapital, som lämnade 3,45 procent, 751 lokomotiv, 18,926 vagnar, 10,473 ordinarie och 10,132 extra personal. En trafikinkomst under 1905 af närmare 53 millioner och under de gångna 50 åren af öfver 900 millioner kr.; vidare 232 millioner resande under 50 år, bortåt 135,460 millioner kilogram befördrad gods och bortåt 10 millioner levande djur.

## Urlandet.

TYSKLAND. Den 27 sistlidne nämnd bekantgjordes i Berlin, att prinsessan Alexandra af Schleswig-Holstein-Bonderburg-Glücksborg förlovats med prins Augustus Wilhelm, kajsar Wilhelms fjärde son; hon föddes 1887, och han samma år.

ENGLAND. Första veckan besöktes ön af en svår snöstorm, så att tågen hindrades, landsvägarna blefvo ofarbara, flera personer frös ihjäl på de skotska höjderna, och telegrafnätet blef öfverljudligt. I Liverpool påträffades den 27 december den ryske konsulen Keimann död i sin säng; medelt ett pistolskott hade han själ berövat sig lifvet, och han hade, för att säkerställa ena detta resultat, stucket sig i bröstet. Privata affärer voro troligtvis orsak till handlingen.

RYSSLAND. General Litvinoff, som har varit guvernör för provinsen Akmoinsk, mördades i fredags ej långt från sitt kontor af två önkända män.

## Svenska Böcker!

NU INKOMMET FÖR JULEN ETT LAGER AF SVENSKA BÖCKER AF DE GAMLA VÄLKÄNDA FÖRFATTARNE SIGURD, BLANCHE, MARIA SOPHIE SCHWARTZ, EMILIE FLYGARE-CARLEN, HERMAN BJURSTEN M. FL.

PRIS FRÅN 25c OCH HÖGRE.



SEALED TENDERS addressed to the undersigned, and endorsed "Tender for Post Office, St Boniface, Man.," will be received at this office until Friday, January 11, 1907, inclusively, for the construction of a Post Office Building at St. Boniface, Man.

Plans and specifications can be seen and form of tender obtained on application to Mr. J. Greenfield, Superintendent of Public Buildings, Winnipeg, Man., and at the Department of Public Works, Ottawa.

Persons tendering are notified that tenders will not be considered unless made on the printed form supplied, and signed with their actual signatures.

Each tender must be accompanied by an accepted cheque on a chartered bank, made payable to the order of the Honourable the Minister of Public Works, equal to ten per cent (10 p.c.) of the amount of the tender, which will be forfeited if the party tendering decline to enter into a contract when called upon to do so, or if he fail to complete the work contracted for. If the tender be not accepted the cheque will be returned.

The Department does not bind itself to accept the lowest or any tender.

By Order, FRED. GELIN, Secretary.

Department of Public Works, Ottawa, December 21, 1906. Newspapers inserting this advertisement without authority from the Department will not be paid for it.

## Observer!

Alla, som betalt för prenumeration till Sverige och önska att tidningen fortfarande sändes dit, behagade inbetala ny prenumerationsskatt, innan den förra utloper, ty i annat fall strykes namnet från listan. Vi betala två a tre cents per nummer för dess sändande och kunna därför ej fortsätta därmed längre än prenumerationen är betald.

GLÖM EJ ATT FÖRNYA PRENUMERATIONEN I TID.

'Canadas' Expedition.

## Karta öfver Manitoba visande resultatet af röstningen angående Telefonfrågan.

