

Polit. ekon.
Utvandr.
(By)

Scandia-Linien.

Direkt Post- och Passagerarebefordran

mellan

Göteborg-New-York

med de för passagerare bekvämt inredda

förstklassiga ångfartygen

»Venetia»

byggd 1891

»Virginia»

byggd 1891

»Russia»

byggd 1889

»Scandia»

byggd 1889

»Italia»

byggd 1889

»Bohemia»

byggd 1881

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

Närmare upplysningar meddelar bolagets passagerare-agent

Gust. Brown

44 Skeppsbron, Stockholm.

1293

Polit. ekon.
Utvandr.
(By)

Scandia-Linien.

Direkt Post- och Passagerarebefordran

mellan

Göteborg-New-York

med de för passagerare bekvämt inredda

förstklassiga ångfartygen

»Venetia»

byggd 1891

»Virginia»

byggd 1891

»Russia»

byggd 1889

»Scandia»

byggd 1889

»Italia»

byggd 1889

»Bohemia»

byggd 1881

 I förbindelse med ångbåtsbiljetter erhållas genomgående biljetter till alla platser i Nordamerikas förenta stater efter jernvägsbolagens originaltariffer. Amerikanskt mynt in- och utvexlas.

Närmare upplysningar meddelar bolagets passagerare-agent

Gust. Brown

44 Skeppsbron, Stockholm.

STOCKHOLM 1893,
R. W. STATLANDERS BOKTRYCKERI.

Meddelande till Emigranter!

Scandia-Linien, som under sin korta tillvaro haft att glädja sig åt en sådan exempellös framgång att dess båtar långt före afresan i regel varit till sista plats upptagna, underhåller regulier förbindelse mellan Göteborg och New-York *direkt* 2 à 3 gånger i månaden och oftare om så fordras utan anlöpande af någon tysk eller engelsk hamn och från tusentals personer, som gjort resan med denna *direkta* ångbåtslinie, föreligga de mest smickrande uttalanden för alla de för 3:dje klass passagerare fördelaktiga och tidsenliga anordningar, som ombord på dessa ångare äro gjorda, och vederbörande lemna ingen möda ospard, för att till alla delar uppfylla alla rimliga anspråk och säkert är att om ett eller annat år skola *alla* emigrerande svenskar uteslutande begagna sig af denna linie.

Inskrifning af passagerare.

För att försäkra sig om plats å något af fartygen skall uppgifvas: *Fullständigt namn, ålder, yrke, sista vistelseorten*, (stad, socken och län) *bestämmelseorten i Amerika* (stad och stat) samt afgangsdagen från Göteborg; dessutom skall för hvarje hel biljett en handpenning af 20 kronor, och för half 10 kr., inbetalas, hvarefter interimsbiljett utställas. Restbeloppet erlägges före resans anträdande, då passagerarne samtidigt erhålla den med lagen öfverensstämmande biljetten (s. k. passagerare-kontrakt). *Ingen, som ej lemnat handpenningar, kan vara fullkomligt säker på att erhålla plats.* Skulle platserna vid mottagandet af handpenningar, som ankomma från landsorten, vara upptagna, återbetalas beloppet, om passagerarne icke vilja eller kunna vänta till nästa fartyg afgår, hvarå plats kan beredas. Vid sjukdomsfall kan biljetten nyttjas till ett senare afgående fartyg eller det inbetalda beloppet få återbäras, såvidt framställning derom göres senast 5 dagar före fartygets afgang.

Passagerare, som skola resa inåt landet, tillrådas att här hemma lösa genomgående biljetter, då de undslippa uppehåll och utgifter för transport af bagage i New-York.

Biljettpriset, som alltid är det lägsta, beräknas sålunda:

På sjön: Personer öfver 12 år betala fullt pris. Barn under 12 år halft pris. Dibarn 10 Kr. *A jernväg i Amerika:* Personer öfver 12 år fullt pris. Barn mellan 5—12 år halft pris. Barn under 5 år fritt. Biljettpriset å 3:dje klass från Stockholm till Göteborg är med blandadt tåg Kr. 16: 05, med persontåg Kr. 18: 35, och med båt Kr. 9. Barn under 3 år resa fritt på svenska jernvägar; barn mellan 3—12 år halft pris.

Biljettpriset å Scandia-Liniens Kongl. Postångares 3:dje klass från Göteborg till New-York är Kr. och jernvägsbiljetten från New-York till
kostar

hvidan alltså hela resan från Göteborg till
kostar Kr.

Värnpliktige unge män, d. v. s. i ålder mellan 21—32 år, skola enligt lag, genom vederbörande kompaniområdesbefälhafvare, till Kongl. Maj:t inlemna *ansökan* om befrielse från värnplikten för att få resa till Amerika. Dylik ansökan utskrifves, då så önskas, kostnadsfritt af undertecknad för Scandia-Liniens passagerare.

Alla, som äro skrifna i Sverige, skola, enl. Kongl. Förordning, uttaga *afflyttningsbevis till Amerika*. I Stockholm erhålles sådant genom Rotemans bemedling; i landsorten fås det från vederbörande Pastorsexpedition. Personer, som förut vistats i Amerika, böra medhafva sina amerikanska medborgarepapper, om sådana finnas.

För omyndiga personer måste fader, moder, förmyndare eller annan målsman utfärda intyg att den omyndige reser till Amerika med deras medgifvande.

Emigranter, som erhållit s. k. fribiljetter från Amerika, må genast efter emottagandet insända dessa till kontoret, och samtidigt noga uppgifva namn, ålder, vistelseort och närmaste postkontor samt hvilken dato och med hvilken åtgärd de önska afgå från Göteborg.

Utan sådant meddelande från emigranterna kunna de icke få afgå härifrån.

Tillse noga att alla de personer som skola resa stå upptagna

på fribiljetten samt att åldern å barn, uppgifna i biljetten, är riktig, ty i annat fall måste prisskilnad här erläggas.

För mellandäckpassagerare att beakta.

De på senare åren af engelska bolag byggda stora ångare äro hufvudsakligen afsedda för 1:sta och 2:dra klass passagerare och har på grund deraf bekvämligheten för mellandäckspassagerare blifvit mindre tillgodosedd, då deremot **Scandia-Liniens** ångare äro **hufvudsakligast inredda för mellandäckspassagerare** och icke något uraktlåtits för att göra resan för dem så behaglig och angenäm som möjligt. Jag vill särskildt påpeka att dessa ångare taga endast ett fåtal salongspassagerare, hvadan mellandäckspassagerarne hafva den stora förmånen att disponera hela däckets från fören till akter för promenad och motion, hvilket icke är förhållandet på de ångare som medföra många salongspassagerare, emedan bästa delen af däckets är reserveradt för dem.

Samma förhållande är det med hytterna för hvilka den bästa delen af ångaren alltid är upptagen för salongspassagerarne men här disponeras af mellandäckspassagerarne genom hvilket sätt att inreda båtarna alla få lika rätt och mellandäckspassagerarne icke undanskuffas af salongspassagerarne. Hufvudsaken på denna nya linie är att göra det så bekvämt som möjligt för mellandäckspassagerare.

Ångarne äro inredda i hytter, som om dagen upplysas af sidofönster och om natten af ett eller flera elektriska ljus samt under den kalla årstiden försedda med en väl konstruerad värmledning.

Mellandäckets midtersta del är försedd med praktiska bord och bänkar att begagnas uteslutande af passagerarne, som i detta stora och luftiga rum finner det angenämare än ombord å andra båtar.

Öfverallt råder den största renlighet. Alla väggar äro målade med ljusa färger. Såväl manliga som qvinliga uppässare äro anställda för mellandäckspassagerarnes betjening.

Madrasser och kuddar erhålla passagerarne gratis vid resans början och dessa blifva passagerarnes egendom, ty alldeles nya sängkläder anskaffas för hvarje resa. Tacke skall passagerarne sjelfva medföra.

Mat-, dricks- och nattkärl jemte skedar, knifvar och gafflar att begagnas på resan erhålla passagerarne likaledes fritt.

Under resan på sjön erhålla passagerarne väl tillagad mat i riklig mängd. Examinerad läkare medföljer hvarje fartyg; läkarhjälp och medicin erhållas utan betalning.

Vid båtarnes inredning har man iakttagit allt, som kan bidra till passagerarnes säkerhet och bekvämlighet. Ångarne äro indelade i flera vattentäta afdelningar och äro af fackmän ansedda som nästan osänkbara; härigenom är passagerarnes säkerhet i betydlig grad ökad och hvar och en kan tryggt företaga en resa med dessa ångare utan fruktan att blifva sänkt.

Matsedel för mellandäckspassagerare.

Middag.

Söndag: Köttsuppa med ris eller kål.
Färskt kött med sås och potatis.

Måndag: Sötsoppa med torkade plommon.
Salt kött med potatis.

Pudding.

Tisdag: Ärter eller bönsoppa.
Salt fläsk och potatis.

Onsdag: Risgröt med mjölk eller smör och
Socker, kanel o. s. v.
Lutfisk med senapssås och
potatis.

Torsdag: Köttsuppa med kål eller ris.
Färskt kött med sås och potatis.

Fredag: Ärter eller bönsoppa.
Salt fläsk och potatis.

Lördag: Sötsoppa med torkade plommon.
Lutfisk med senapssås och
potatis.

Frukost.

Kaffe med socker och condencerad mjölk, vattengröt, smör, hvetebröd, rågbröd, sill eller korf.

Qvällsmat.

The med socker och condenserad mjölk, smör, hvetebröd, rågröd samt stufvadt kött och potatis, ost och korf.

Bagage.

Passagerare fråga ofta, hvad slags resgods de böra medtaga, och svaret är kort — så litet som möjligt. Härmed menas, att man icke skall medföra för mycket kläder och andra saker och ej heller af husgeråd eller verktyg medtaga mera än man tror sig kunna få bruk för i Amerika.

Med Skandia-Liniens fartyg får hvarje person fritt medföra allt sitt bagage. På de amerikanska jernvägarne har hvarje fullvuxen person rätt att medföra 160 sv. skålp. (ca 65 kilo) bagage fritt. Allt bagage skall vara packadt i koffertar, kistor eller säckar och försedt med egarens fulla namn och bestämmelseort, helst måladt på hvarje Colly. Koffertar och kistor få icke vara alltför stora och svårhandterliga och skola vara starkt hopsatta och försedda med handtag och lås. För att vara ännu säkrare tillrådas passagerarne att slå ett starkt rep om hvarje kista, så att sakerna icke falla ut och förstöras eller tappas äfven om låsen skulle springa upp.

Passagerarne kunna blott behålla mindre effekter hos sig på resan; alla större koffertar och lårar nedsättas i lastrummet. Endast begagnade effekter, såsom kläder, husgeråd, sängkläder, verktyg, böcker etc., kunna införas tullfritt i Amerika. Handelsvaror, pengar, skjutvapen, värdepapper, juveler eller andra värdefulla eller tullpliktiga saker få icke finnas ibland bagaget. Värdesaker och skjutvapen kunna deremot aflemnas till kaptenen ombord till förvaring.

För förlust eller skada af bagage utbetalar bolaget ersättning blott när det bevisligen förlorats eller skadats genom förseelse från bolagets sida eller af de af bolaget tillsatta funktionärer.

Skadeersättning för ett colly bagage öfverstiger aldrig 100 kronor.

Viktiga råd och upplysningar.

1. *Scandia-Liniens Kongl. Postångare* anlöpä icke några hamnar under vägen, utan gå direkt, hvilket är en oberäknelig fördel, synnerligast för familjer, hvadan passagerare undvika allt obehag af ombyte, samt löpa ingen risk att skada eller förlora sitt resgods och behöfva ej komma i beröring med osnygga Ir-ländare, Ryssar och Polska Judar.

2. *Scandia-Liniens Kongl. Postångare* proviantera i Skandinavien och ombord äro anställda skandinaviska kockar, som tillaga maten på skandinaviskt sätt och passagerarne blifva serverade af höfliga och välvanda uppassare.

3. *Scandia-Liniens Kongl. Postångare* medföra examinerade svenska läkare, som samvetsgrannt taga vård om de sjuka.

4. *Scandia-Liniens Kongl. Postångare* hafva olika afdelningar för gifta och ogifta; familjer erhålla enskilda hytter.

5. *Scandia-Liniens Kongl. Postångare* besigtigas före afresan af svensk myndighet, som utfärdar bevis öfver att ångarne äro fullt sjödugliga, samt försedda med frisk och tillräcklig proviant.

6. *Scandia-Liniens Kongl. Postångare* äro konstruerade i enlighet med nyaste förbättringar och kunna mäta sig i säkerhet, styrka och bekvämlighet med hvilken Oceanångare som helst och i följd af sin stora maskinkraft äro de i stånd att i normalt väder tillryggalägga hela resan från Göteborg till New-York på den öfvanligt korta tiden af 11 à 12 dagar.

I Stockholm och Göteborg äro, vid båtars och tågs ankomst, alltid *Scandia-Liniens* ombud närvarande, för att ledsaga emigranterna till liniens kontor, och tillrådas alla, som ämnat resa med denna linie, att tydligt fråga efter: »*Scandia-Liniens ombud*», när det ofta händer, att passagerarne blifva omringade af obehöriga personer, som försöka hindra dem att gå dit de ämnat sig.

Vid landstigningen i Amerika möta liniens svensktalande ombud, som tillse att passagerarne erhålla sitt resgods, och att de, hvilka skola begifva sig in i landet, komma på rätt järnvägståg.

Förenta staternas nya invandringslag stadgar att idioter, svagsinta, blinda, döfstumma, personer, lidande af smittosamma sjukdomar, personer, som varit dömda såsom missdådare eller för annat svårt brott, innefattande moraliskt förfall, och utblottade personer, oförmögna att försörja sig sjelfva, icke få dit invandra, så framt de ej hafva anhöriga som taga vård om dem; dock

är det icke myndigheternas mening att hindra sådana personer invandra, som äro i stånd att försörja sig själfva. Något visst penningbelopp fordras ej för att få landstiga i Amerika. Såsom säkerhet för passagerares reela behandling här hos Kongl. Maj:ts och Rikets Commerce-Collegium deponerade 60,000 kronor. i Konkurrerande bolags agenter påstå alla att deras båtar gjort de snabbaste resorna, hvilket endast är ett lockbete samt dessutom en fysisk omöjlighet, ty endast en båt har faktiskt kunnat göra den snabbaste resan. Häraf framgår att uppgifterna om de snabba resorna alls icke äro tillförlitliga. Men antag dock att en ångare gör resan från Liverpool till New-York på 6 dagar och lägg der till den tid som behöfves för att komma från Göteborg till Liverpool, så skall Ni likväl finna att Scandia-Linien i medeltal öfverför passagerare från Sverige till Amerika på absolut kortaste tiden. Agenterna för de engelska linierna kalla det för »en ytterst angenäm och välgörande hvila» att göra resan öfver England och, för att de oerfarne må inse att detta endast är ett fagert tal, vill jag, som gjort denna resa flera gånger, derom berätta följande: Nordsjöresan, d. v. s. resan mellan Göteborg och Hull i England, är alltid den obehagligaste delen af hela amerikaresan, dels därför att den på alla engelska linier sker med Wilsonliniens jemförelsevis små båtar, som helt naturligt icke hafva samma styrka att motstå sjön och ej heller äro så bekvämt inredda som Oceanångarne, hvaraf följden blir att passagerarne, ovana som de äro vid sjön, få den besvärliga sjösjukan, och dels därför att trängseln ombord på dessa båtar är så stor att män, kvinnor och barn formligen sammapackas och i sitt sjuka tillstånd, då kräkningar följa, är det upprörande att se dessa arma människor blifva behandlade sämre än djur. Ankomsten till Hull och landstigningen der är förenad med stora besvärligheter, synnerligast för familjer med barn. Hvarje person måste själf taga vara på sitt bagage, madrasser, kuddar och matkärn samt öppna surrningar och lås för tullbetjeningen och de som icke äro närvarande få vara nöjda med att koffertar etc. öppnas med våld och ofta händer det att de värdefullaste föremålen i trängseln försvinna, ty tulltjenstemännen surra icke igen efter sig, utan efter skedd tullbehandling får hvar och en själf åter hoppacka sina saker samt ånyo låsa och surra koffertar och lårar. Derpå börjar lastningen på jernvägsvagnar, då hvar och en själf får tillse att hans gods medföljer. Sedan passagerarne kommit ifrån sina bekymmer och besvär med bagaget föras de till de respektive liniernas hotell, der de undfågas med frukost

efter hvars intagande de föras till jernvägsstationen, hvarest en särskild lokal är uppförd för emigrantexpedition. Här uppvisar hvar och en sitt kontrakt och får då samtidigt sin jernvägsbiljett, hvarefter instufningen i jernvägsvagnarne börjar. Ibland de tusentals personer uppstår den största villervalla, så att medlemmar af samma familj förlora hvarandra, hvaraf följden blir att mannen, antingen ensam eller med ett eller flera barn, befinner sig i en kupé och hustrun med något eller några af barnen i en annan eller också i värsta fall en familjemedlem i hvar sin kupé! Signal för afgang göres och tåget sättes i gång mot Liverpool, som uppnås samma dags eftermiddag och här börjar ånyo samma villervalla. Passagerarne äro emellertid glada öfver att nu är det dock ändtligen slut med alla ombyten så att de få stiga ombord på den efterlängtade Oceanångaren, som skall föra dem ända fram till deras nya hemland. Här upplöses sällskapet och hvar och en följer den linie å hvilken biljetten gäller; en del få resa dagen derpå, andra åter få stanna flera dagar, ja, veckor för att invänta de respektive ångarnes afgang. Många passagerare, som af agenterna i Stockolm och Göteborg vid biljettköpet blifvit lofvade att få resa med de största och snabbaste ångarne, blifva nu instufvade i och få göra resan med 30 å 40 år gamla, obehvämt inredda fartyg, som behöfva 12—13 dagar från Liverpool till New-York, hvaraf följden blir att, då passagerarne landstiga i New-York, de finna till egen harm och förvåning att 20—21 dagar användts för resan i stället för de förespeglade 10 dagarne från Göteborg till New-York.

Största obehaget med resan öfver England ligger dock deri, att under vistelsen på de s. k. emigranthotellen i Hull och Liverpool, hvarest hundratals individer af mensklighetens snuskigaste nationer inlogeras hvarje vecka och der qvarlemna fullt af ohyra, knappast någon kan undgå att få dessa vederstyggliga kryp på sig öfverförda, hvarom de få full visshet, då de ute på hafvet ombord å Oceanångaren ibland sina olyckskamrater hjälplöst vrida sig som ormar i en myrstack, medvetna att icke på flera veckor kunna blifva befriade derifrån.

På grund af ofvan relaterade sakförhållande, tillåter jag mig att fråga: Hvarför reser Ni till Amerika öfver England? Är det för att under nordsjöresan få bli ordentligt sjösjuk? Eller är det för att få praktisera lifvet i dockorna i England? Eller är det för att få Edert bagage sönderslaget och Edra köpta sängkläder släpade i smutsen vid de ständiga omlastningarne? *Eller vet Ni icke att **Scandia-Linien** är den enda linie som förer passagerare direkt från Sverige till Amerika utan ombyten?*

Följande ångbåtslinier gå öfver England:

Hvita Stjern-Linien	}	Liverpool-New-York
Cunard »		
Guion »		
American » (f. d. Inman)	}	Southampton-New-York Liverpool-Philadelphia Glasgow-New-York
State »		
Anchor »		
Allan »	}	Liverpool-Canada (Quebec och Montreal).
Dominion »		
Beaver »		

Med hvilken som helst af dessa linier, *utom Scandia-Linien*, måste Ni underkasta Eder här ofvan angifna obehag.

Pressomdöme.

I Stockholms Dagblad för den 24 April 1893 läses:

»En emigrantångare.

Som bekant har det tyska ångbåtsbolaget *Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft* detta år öppnat en ny trade, Skandialinien, speciellt afsedd för emigrantbefordran, mellan Stettin—Helsingborg—Göteborg—Kristianssand och Newyork. Samtliga ångare å denna linie äro stora och såsom alla det nämnda bolagets i godt skick,

I fredags afgick från Göteborg en af bolagets största ångare, »*Russia*», för första gången till Newyork, och med anledning häraf hade bolaget genom sitt ombud i Göteborg, firman *Aug. Leffler & Son*, inbjudit ett antal representanter för pressen i Stockholm, Göteborg och Malmö att bese den stora ångaren. Från Göteborg hade dessutom inviterats bl. a. tyske, österrikiske ock amerikanske konsulerna samt stadsfullmäktiges vice ordförande.

* * *

En liten ångslup förde vid 12-tiden på middagen de inbjudne ut till »*Russia*», som låg förankrad på Elfsborgsfjorden, dit den på morgonen anländt från Helsingborg. Färden gynnades af det vackraste vårväder med strålände sol och en lagom bris ...

Snart skönja vi »Russia» — den ligger invid den stora ryska ångaren »Nishnij Novgorod», som i vintras gjorde haveri i isen. På »Russias» däck vimlar det af emigranter, som nyfikna betrakta de anländande gästerna... Vi lägga till vid fallrepstrappan, gå ombord och företaga omedelbart en rond genom fartyget. »Russia» är för våra förhållanden en väldig ångare, hvars dimensioner man först fattar, då man väl är ombord. Den mäter 4,017 reg.-tons, har maskiner om 3,500 hästkrafter samt kan medföra 1,300 passagerare.

Helå ångaren är hufvudsakligen inredd för emigranter. Detta medför för dessa den fördelen, att de få vistas hvar som helst på båten, under det att de å de flesta andra linierna ej få beträda akterdäck. Äfven »Russia» har sin »klasskilnad», men den sträcker sig blott derhän, att de ogifta männen bo i fören, de ogifta qvinnorna i midten och familjerna i aktern af ångaren.

Gå vi så ned för att taga »logementen» i betraktande, lägga vi först märke till en rymlighet och luftighet, som icke alltid utmärker emigrantångare. Man kunde tro sig vara i en kasern. Kojerna utgöras af jernsängar, två och två öfver hvarandra. Sängkläderna, madrass och kudde, äro snygga samt nya för hvarje resa. Till hvarje säng hör äfven ett lifräddningsbälte. Hvad matservisen beträffar, behöfva emigranterna ej sjelfva medföra sådan.

I aktern, der familjerna bo, är det än rymligare och ljusare; midtpartiet upptages af bord, vid hvilka de, som så önska, i lugn kunna skrifva eller arbeta...

Vi ha nu besett den nedersta »våningen», belägen omedelbart öfver lastrummen och begifva oss en trappa upp. Två långa korridorer dela mellandäcket i tre afdelningar. Midten upptages främst af en vacker matsalong för kaptenen och officerarne. Här få äfven andra eller, om man så vill, första klassens passagerare intaga sina måltider. Plats finnes nemligen äfven för ett mindre antal hyttpassagerare. I samma fil som matsalongen märkes vidare det väldiga köket med jettelika pannor — ja, det kan i sanning behöfvas jettelika dimensioner, när så många nunnan skola mättas! Vid de andra sidorna af korridorerna finna vi hytter för befäl och passagerare, vidare ett »pantry» — »det finare köket», en raksalong, som äfven tjenstgör som apotek, läkarnes rum m. m. Två läkare finnas ombord, en svensk och en tysk; till biträde ha de barberaren, som är kunnig i kirurgiska saker.

Denna afdelning är skild från aktern af ett fritt däck, der emigranterna kunna njuta af solskenet och det vackra vädret. Längst borta i aktern träffa vi »sjukhuset» med 52 sängplatser.

005 Så gå vi ännu en trappa upp och bese ett nytt däck, som sträcker sig öfver fartygets mellersta del. Här finnas navigationshytt, damsalong, rökhytt m. m. Vid sidorna hänga de stora, fullt utrustade räddningsbåtarna. Beqväma träsöffor äro öfverallt placerade.

78 Så stiga vi än högre upp och bese kommandobryggan. Här ha vi en väldig kompass och der flera sinnrika apparater för navigeringen. Sälunda finnas här, utom apparaten för kommando till maskinen, en sådan för angöringslinhorna, en till nödredet i aktern och en, som visar den senaste order, som kaptenen gifvit. Denna sistnämnda eger sin betydelse deri, att kaptenen i händelse af kollision e. d. kan visa »svart på hvitt» på den order, han senast gifvit.

117 Hvad maskinerna beträffar, bans de vara utmärkta. 950 tons kol åtgå för hvarje resa och hastigheten är vid full fart 14 knop. Besättningens antal är omkring 70 man. Endast maskinpersonalen utgöres af 23 man.

Det bör tilläggas, att provianteringen af Skandialiniens ångare för färder öfver atlanten sker i svenska hamnar samt att fartygen lyda under den svenska emigrantlagen.

Medan vi nu besett alla dessa anstalter och båtens inredning, som med fog kan sägas uppfylla alla rimliga anspråk på en emigrantångare, ha nya skaror af emigranter anländt. Sedan upprop hållits och emigranterna passerat revy för läkarne, få de taga sina blifvande hem under färdens öfver Oceanen i besittning.

En liflig tafla ter sig såväl öfver som under däck. Här och hvar höres danska talas — ett stort antal emigranter är nämligen danskar. Friska, kraftiga bondflickor, arbetsdugliga drängar, trygga bondgubbar, mödrar med småtingar på armarne, gestalter i slitna kläder och med kanske blott biljettpengarne på fickan vimla om hvarandra. Ingen synes dock nedstämd, man pratar och skrastrar — ännu är ju fosterjorden så nära och man har ännu ej prövat skilsmessans smärta på allvar. Så höres tonerna af ett »handklavér» på fördäck, spelmannen är slängd i sin konst, och inom kort är dansen i full gång. En bonddräng med splittr ny hatt på nacken och en väldig ylleamiskring halsen ågerar clown under pauserna och söker solo utföra en sjömansdans. Han har kanske tagit sig något för mycket till bästa ty hans »pas» äro betydligt osäkra, men öfverhalingarna bidraga endast att höja muiterheten.

I sin helhet göra emigranterna, som denna gång äro 550 till antalet, ett godt intryck. De äro snygga och se redbara och ärliga ut, och man kan ej annat än med vemod tänka på, att så mycket präktigt folk skall begifva sig bort för att i den fjerran Vestern söka en oviss, kanske bedräglig lycka.

— »Rollo kommer!» Man samlas vid relingen — det är Rollo, den stora Hullångaren, hvilken dock från »Russias» däck ser jemförelsevis liten ut, som passerat. »Rollo» har inemot ett tusental emigranter om bord och mellan de båda ångarne vexlas lifliga afskedshelsningar. Det dröjer nu icke heller länge, innan »Russia» skall lätta ankar för att styra ut öfver hafvet.

För de inbjudna gafs under tiden om bord en lunch, vid hvilken åtskilliga skålar druckos, bland annat för konung Oscar, tyske kejsaren, bolagets inspektör hr Schück, kapten Schmidt, pressen m. fl. Af talen må anföras följande af amerikanske konsuln mr Shepard:

»Om jag ej förstått allt hvad här talats på tyska och svenska, har jag dock uppfattat andemeningen deri. Jag vet alltså, att I hafven egnat edra välönskningar åt konung, kejsare och president, åt kaptenen och hans vackra fartyg, åt Göteborg och den ärade vice ordföranden i stadsfullmäktige, åt pressen och dess representanter — korteligen, i en eller annan form, åt samtliga närvarande. Men jag tänker nu på några, som ej blifvit nämnda: på passagerarne härutikring. För denna färd ha samlats om bord öfver 500 svenskar, som afresa till Amerikas För-enta stater, och det är högst troligt, att icke en bland tio utaf dem skall någonsin återvända till sitt fädernesland. Det kan därför sägas, att ett halft tusental svenska medborgare med detta fartygs afgang faktiskt utbyta sitt hemland mot medborgarskap i ett nytt fosterland, och detta är mitt eget land, hvilket jag här företräder. Som dess representant ser jag gerna denna öfvergång, och ber er med mig tillönska dessa utvandrare en lycklig färd till deras nya hemland och ett nyttigt lif derute.»

Klockan hade blifvit 6 och »Russia» var klar till afgang. Långsamt vändes kolossen med tillhjälp af två bogserbåtar, och så bar det af. De om bord varande gästerna följde en bit med på vägen, men denna färd kunde ej bli långvarig, ty »Russia» hade, innan man knappt visste ordet af, hunnit långt utom Vinga. Vi fingo därför invänta en liten ångare, som följt efter

för att taga gästerna tillbaka. Solen gick just ned, då vi lemnade »Russia», hennes sista strålar bredde ett trolskt skimmer öfver haf och skär och belyste klart den myllrande menniskomassan på däck. Med ett kraftigt hurra för »Russia» och de ombordvarande såsom en hjertlig lyckönskan på den långa färden lemnade vi ångaren, å vår sida helsade af hurrarop och viftningar.

Besöket å »Russia» var snart blott ett minne, men ett angenämt sådant.»

I Dagens Nyheter för den 24 April 1893 läses:

»Sverige—Amerika.

Den nya Skandialinien.

(Från Dagens Nyheters specielle korrespondent.)

Sedan emigrationen för ett tiotal år sedan blifvit en kronisk åkomma så väl i Sverge som i Skandinavien, sökte en numera i Göteborg bosatt stockholmare intressera penningmän i Sverges hufvudstad för etablerande af en direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och det förlofvade landet i vester. Som vanligt när det gäller verkliga framtidstankar, om hvilkas fruktbärande kraft intet tvifvel kan råda, blef emellertid den goda idén ej realiserad af »brist på medel», som frasen lyder, och det blef våra goda bröder danskarne hvilka, som mången gång både före och sedan, fingo skörda vinsten af vår egen oförmåga att gripa in i ett gynsamt ögonblick. Och Thingvallalinien, som dock — det måste rättvisligen erkännas — haft mycken otur och många förtretligheter, hade i och med sitt bildande den angenäma uppgiften sig förelagd att med engelska, tyska och amerikanska bolag dela den guldström, hvilken i naturlig samhörighet med emigrationen ständigt flödar från vårt fosterland. Thingvallas lagrar lemnade emellertid ej tyskarne någon ro, och den närmaste följden häraf blef omsider att verldens största ångbåtsbolag, Hamburg-amerikanska packetfart-aktiebolaget, upptog idén om direkt emigrantbefordran mellan Sverige och Förenta staterna.

Under namnet af Skandialinien har, som bekant, nämnda bolag från och med i år beordrat en fyra, fem af sina mindre

oceanångare att från Helsingborg och Göteborg frakta *skandinaviska* emigranter direkt till Newyork.

Sin värsta konkurrent har den nya linien, själfklart i Thingvallabolaget, och för att med hopp om framgång kunna upptaga kampen med det gamla, väl upparbetade danska bolaget, fordras det naturligtvis att på ett eller annat sätt »slå dess rekord» för att använda en allmänt bruklig sportterm. Som det dock till en början skulle bli allt för dyrt att i snabbhet »slå» danskarne — kolåtgången är nemligen oceanångarnes största utgiftspost — måste man söka öfverträffa dem medelst att än mer än de göra tillgodose emigranternas kraf på bekvämligheter om bord under resan.

För att på ett fullt verksamt sätt lägga i dagen att detta lyckats det, inom parentes sagdt, enormt rika bolaget, hade dess redare i Göteborg, den gamla, ansedda firman Aug. Leffler & Son, till i fredags inbjudit representanter för hufvudstads- och landsortspressen att i Göteborgs hamn »besigtiga» ångaren Russia, som samma dag kl. 5 e. m. företog sin första resa mellan Sverige och Newyork. Att just välja Russia, hvilken till vår stora förvåning af de ärade kollegerna i Göteborg erhållit epitetet jetteångare, då den dock som Amerikabåt betraktad är skäpligen liten — den mäter endast något öfver 4,000 tons — var kanske så till vida icke riktigt lämpligt, som denna ångare ej *hädanefter* kommer att gå på den nya traden, emedan den skulle vara för stor för svenska förhållanden. Emellertid försäkrades, från hvad vi måste antaga fullt trovärdigt håll, att inredningen är alldeles den samma på Russia som på de öfriga båtarna. Och under sådana förhållanden måste vi villigt erkänna, att Skandialinien lemnar Thingvalla ganska långt bakom sig.

För passagerare är nämligen tillgodosedt på bästa sätt.

Hvar och en har sin egen jernsäng, visserligen något smal, men hvad längden beträffar tillräcklig, försedd med madrass och hufvudkudde, stoppade med angenämt doftande sjögräs. Det är meningen att för hvarje resa anskaffa nya sängkläder, hvilket ju är af stor betydelse i sanitärt afseende. Sångarna stå i två rader, den ena öfvan på den andra, och »logementen» upplysas medelst elektriska glödlampor samt äro försedda med stora lufttrummor i och för tillförsel af frisk luft. Matservis tillhandahålles. Provianten uppköpes i Sverige och är af första klass.

Vid vårt besök hade Russia ombord omkring 500 emigranter, hvilka till största delen hade embarkerat i Helsingborg och således från denna plats gjort resan till staden vid Göta elf. Med en mun prisade de alla de utmärkta anordningarna om bord

och voro synnerligen till freds så väl med den danska betjeningen som med det tyska befälet. De hade, så vidt vi kunde utforska, och vi sparade sannerligen ej på frågorna, icke den minsta anmärkning att göra. Särskildt voro de förtjusta öfver att läkaren var svensk, hvarför de med den allra största lätthet kunde anförtro honom sina sjukbekymmer och sådana plåga ju på längre sjöresor sannerligen ej saknas.

De ångare, hvilka äro ämnade att insättas på den nya traden, ha något mindre dimensioner än Russia, men äro alla af ganska färskt byggnadsdatum samt ha aldrig användts till annat än emigranttrafik. Routen börjas i Stettin, der dock endast last intages, hvarefter färden ställes till Helsingborg, Göteborg och Kristiansand, hvarifrån kursen ställes direkt på New-York. Inga andra passagerare än skandinaver få medfölja.

Af ovärderlig vigt för Skandnaviens trafikanter är att de skyddas af svensk lagstiftning och att båtarna för hvarje resa underkastas den mycket stränga besigtning, som finnes föreskrifven i den svenska emigrantlagen.

Allt tyder sålunda på att den nya linien, till hviakens förtäden äfven kan räknas att den genom hamnavgifter och proviantering återbär ej obetydligt af de svenska penningar den skördar, bör ha en vacker framtid framför sig. Ty att en svensk konkurrent skall uppstå är knappt tänkbart, med den splittring af redarkrafter som herskar i Sverige.»

* * *

I Afton-Bladet för den 26 April 1893 läses:

»Skandialiniens ångare »Russia».

»Russia», Skandialiniens nye jätteångare, afsedd för direkt fart från skandinaviska hamnar till Amerika, låg i fredags ute på fjorden vid Göteborg. Rederiet hade genom sina representer på platsen, hrr Aug. Lefler & Son, inbjudit åtskilliga personer, däribland tidningsmän från olika delar af landet, att taga kolossen i ögonsigte, hvilket, skedde under ledning af Hamburg—Amerikanska Paketfahrt-bolagets inspektör, ångarens kapten, dess officerare och läkare.

Fartyget, med de vackra linierna och den ståtliga resningen, tedde sig icke så öfvervältigande stort, innan man kommit om-

bord. Men när man hunnit upp på bryggan och tog en överblick af de vidsträckta däckerna, af förstäfvens väldiga, fyrliknande lanterner och af det myllrande lifvet ombord — då fick man ett lifligt intryck utaf, hvilken väldig tingest en sådan Atlanterångare om vid pass 5,000 reg.-tons och med en maskinstyrka af 3,000 hästkrafter i sjelfva verket är. Detta intryck förstärktes, när »Rollo» på utgående gick strax akterom »Russia», medan emigranterna å båda fartygen växlade hälsningar, som voro mer högljuda än välklingande.

»Russia» hade nämligen ett stort antal utvandrare ombord. De höllo på att stufva in sina tillhörigheter i de rymliga logementen eller roade sig efter bästa förmåga.

Bland emigranterna yppades idel belåtenhet med anordningarna ombord. Utvandrarerna bo där trefligt och bra i luftiga afskrankningar med järnkojer och snygga sängkläder af god, men så enkel beskaffenhet, att för hvarje resa kunna anskaffas nya; i hvar bädd finner man lifräddningsbälten. I rummen, där skaffningen skall försiggå, var också snyggt och godt om plats. För ett ganska ringa tillägg — 80 kr. — kan man få resa i hytt och få intaga sina goda måltider i salongen.

Det kan naturligtvis icke heller vara annat än förmånligt för utvandrarerna, att de å Skandialiniens ångare skyddas af *svensk* lagstiftning, och att där, jämte den tyske doktorn finnes *svensk* läkare.

Emigranterna voro, som sagdt, glada och belåtna, och det var med fägnad man under sakkunnig ledning tog del af alla de om förtänksamhet vitnande anordningar, som träffats till deras bästa.»

* * *

I Svenska Morgonbladet för den 8 Maj 1893 läses:

»Emigrantströmmen väller alltjämt lika ymnigt. Somliga dagar afresa från Göteborg ända till 1,500 personer, mestadels ungt kraftigt folk. En stor del reser numer med den nya tyska linien eller Scandialinien, som den officiellt kallas, hvilken linie efter alla tecken att döma kommer att blifva en svår konkurrent till de engelska och danska emigrantlinierna. Mycket styckegods för Göteborg från Amerika föres nu med Scandialinien, och liniens emigrantantal ökas vecka för vecka. Liniens generalagent är en dansk, hr Petersen, förut anställd som agent i New-York för Tingvallabolaget.»

* * *

I Dannebrog för den 22 April 1893 läses:

»*For 7 Millioner nye Skibe.* Hamburger Amerikanisches Paketfahrt Aktien-Gesellschaft har forøget sin Aktiekapital ved en nu afsluttet ny Tegning af Aktier til et Beløb af 7 Millioner Mark. Disse Millioner skal benyttes till Bygning af nye Expresdampere, af hvilke alene de 4 Millioner skal medgaa til 2 nye Skibe till Skandialinien.»

Tillförsäkran­de för öfrigt våra passagerare det bästa bemötande, skall det alltid vara oss en bjudande plikt att städse bevaka allas intressen, hvadan Ni med förtroende kan vända Eder för tillförlitliga upplysningars erhållande till

Gust. Brown

44 Skeppsbron, STOCKHOLM.



