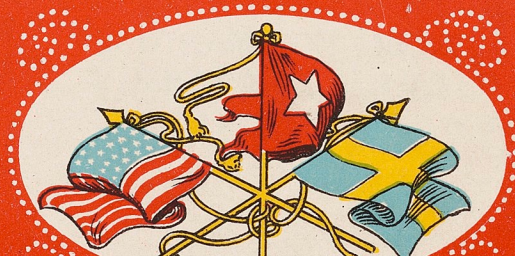


HVITA STJERN LINIEN

WHITE STAR LINE



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



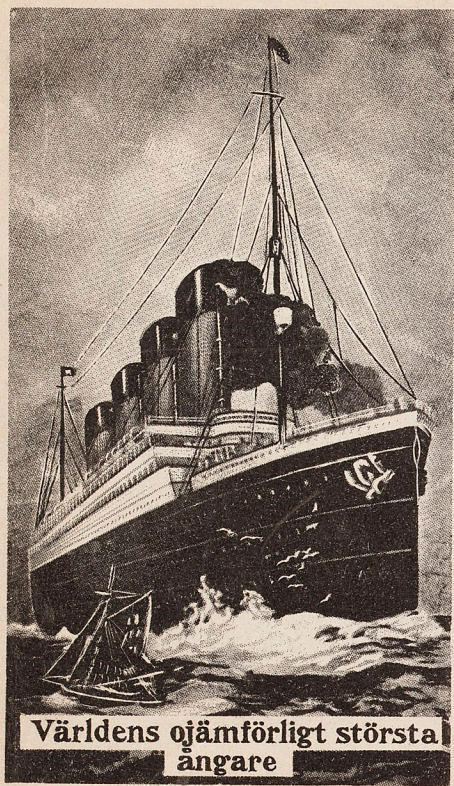
Världens ojämförligt största
ångare

45,000 TONS - HVARDERA



1911

*Polit. sken
Utman de
(1911)*

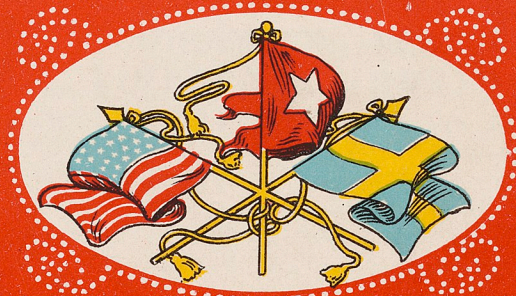


Världens ojämförligt största
ångare

*Polit. sken
Uttrande
(1911)*

HVITA STJERN LINIEN

WHITE STAR LINE

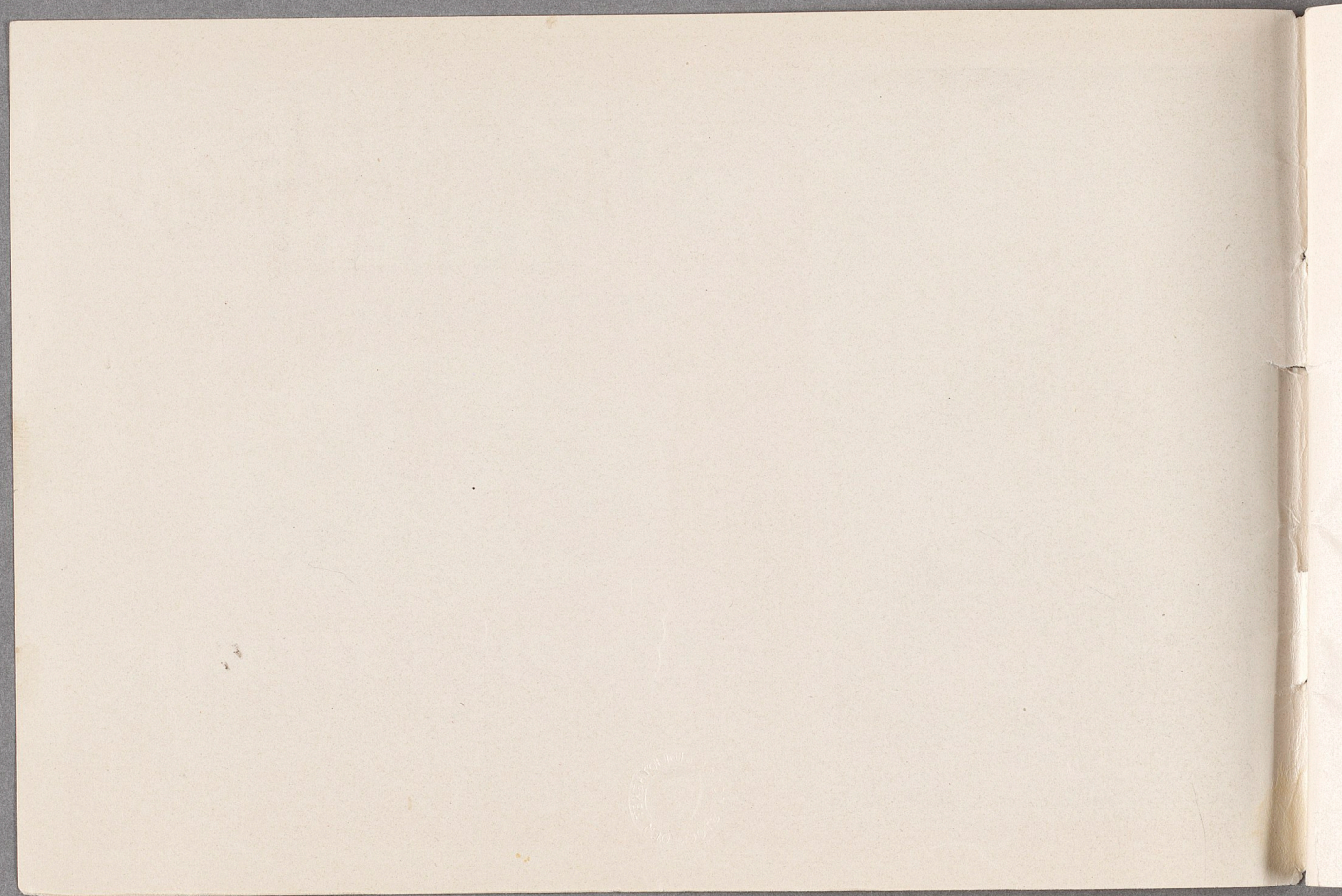


“OLYMPIC” & “TITANIC”

45,000 TONS - HVARDERA



1911





Hvita Stjern-Linien

Regulier Ångbåtsförbindelse
emellan

LIVERPOOL — NEWYORK
SOUTHAMPTON — NEWYORK
LIVERPOOL — BOSTON
LIVERPOOL — CANADA

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

	Sid.		Sid
Hvita Stjern-Liniens ursprung	3	Arabic, Cymric	28
Första klass	4, 9	Liverpool—Canada.	30
Andra klass	4, 9	Laurentic och Megantic	30
Tredje klass	5, 10	Teutonic	31
Gratismusik	6	Mersey, Hvita Stjern-Liniens skolfartyg	31
Southampton—Newyork	7	Hvad passagerarne säga.	33
Olympic och Titanic	7, 13	Hvad pressen säger	35
Oceanic.	11	Provianten	37
Liverpool—Newyork	16	Tredje klass matsedel.	38
Adriatic.	17	Förenta Staternas invandringslag	40
Baltic	20	Hvita Stjern-Liniens flotta	41
Celtic och Cedric	26	Att beakta (underrättelser för passagerare)	42
Liverpool—Boston	28		

Hvita Stjern-Linien.

Världens ojämförligt största ångare.

Svenskarnes mest omtyckta favoritlinie. Alltid i främsta ledet.

Jämförelsevis få äro väl de resande öfver Atlanten som icke vid första anblicken af de väldiga ångare, hvilka förmedla trafiken på världshafven, känt sig slagna med förvåning, då de skådat dessa väldiga skrof, som i sina innandömen rymma en så stor mängd fraktgods och tusentals människor. Hundratusentals landsmanninnor och landsmän ha, gripne af utvandringslusta eller existensvillkor, embarkerat på en eller annan af dessa väldiga transportförmedlare för att söka sig nya hem därute i landet i väster, och då de väl befunnit sig ombord på den stora ångaren, ha de väl i flesta fall föga reflekterat öfver all den snillrika möda och allt det arbete, det kostat, innan resorna öfver Atlanten blifvit jämförelsevis så bekväma, mot hvad de voro för blott några tiotal år sedan. Det har till sist uppstått en allmän täflan mellan de olika stora bolagen att draga passageraretrafiken till sig. — **Hvita Stjern-Linien** står i denna täflan i främsta ledet.

Hvita Stjern-Linien daterar sin tillvaro i sin närvarande form från år 1867. Den hade dock en tillvaro långt före detta. **Hvita Stjern-Liniens** flagga svajade nämligen på

en stor del segelfartyg, som under rusningen till de australiska guldfälten förde äfventyrslystna guldsökare från gamla världen för att söka rikedomar. Nämnda år, 1867, öfvergick **Hvita Stjern-Linien** i händerna på Mr *Thomas Henry Ismay*. Inom kort tid ersatte han segelfartygen med ångfartygen. Nya ångare byggdes oafbrutet med kort mellantid, den ena större och snabbare än den andra och **Hvita Stjern-Linien** äger den dag som i dag är Världens största ångare: **Olympie** och **Titanie**, hvardera öfver 45,000 ton.

När man beslutat sig för en resa till Amerika, bör först och främst tagas i betraktande, att god och riklig föda, renlighet, rymliga och bekväma hytter samt stora promenadäck äro nödvändiga för ens välbefinnande, **och att utvälja en linie, hvars ångare äro väl kända för storlek, stadighet, hastighet, säkerhet samt att de äro goda sjöbåtar.**

Den skickliga, omsorgsfulla och framgångsrika ledningen af **Hvita Stjern-Linien** har lyckats uppfylla alla dessa fordringar.

Första klass

salonger och hytter äro luxuöst inredda. Hela små våningar finnas, innehållande sängkammare, salong, mottagningsrum och badrum. Här finnas eleganta matsalonger, rökrum samt bibliotek.

Andra klass

hytter och salonger ge här icke mycket efter första. De äro dock icke så luxuöst inredda, beträffande salonger, rökrum, bibliotek och hytter fattas intet med afseende på komfort.

Tredje klass.

Det är en känd sak, att **Hvita Stjern-Linien** har speciell omsorg för 3:dje kl. passagerare och dess ångare äro med afseende å bekvämligheter för denna klass hittills oöfverträffade, hvarför de ock vunnit en popularitet, som sällan kommit någon annan linie till del. Hytterna för 3:dje klass passagerare äro väl ventilerade och uppvärmda under den kalla årstiden, hafva elektriskt ljus samt inredda för 2, 3, 4, 5 och 6 personer, äro försedda med järnsängar, spegel, klädhängare, vattenkaraff med glas. Passagerare erhålla platser i sådana hytter å alla **Hvita Stjern-Liniens** ångare. Särskilda läsrum, rökrum, bad- och toilertrum finnas äfven.

Hvita Stjern-Linien har den fördelen, att dess ångare ha stora, rymliga, öppna och täckta promenaddäck, hvilka äro försedda med soffor och stolar. Sängkläder och matkärl erhållas fritt. Sängkläderna ombytas med nya hvarje resa.

God och riklig kost erhålles. Måltiderna intagas vid rena och ordentligt dukade bord och passagerarna hafva sin egen svängstol och behöfva ej sitta hopträngda å långa bänkar, som fallet är å en del andra ångare. Matkärnen omhändertagas af uppappare. Kvinnor och barn erhålla kaffe, the, mjölk eller buljong hvilken tid på dagen som hälst. En ytterst noggrann renlighet och ordentlighet är rådande å alla ångarne. Bolagets läkare tillse passagerarnes hälsotillstånd hvarje dag. I händelse af sjukdom finnes på hvarje ångare ett väl inredt sjukhus. Svenska passagerare hafva mat och husrum fritt under det korta uppehållet i England och deras bagage underkastas ingen tullbesiktning därstädes. Svenska passagerare äro i sällskap med landsmän från den tid de lämna svensk hamn tills de anlända till Newyork, Boston eller Canada, där de mötas af svenska tjänstemän, som äro i **Hvita Stjern-Liniens** tjänst. Alla svenska passagerare i 3:dje kl. hafva sin enskilda

och en af de bästa afdelningarna å fartygen. Betjäningen är i allo human och tillmötesgående, men skulle anledning till klagomål emot densamma eller födan förekomma så skola passagerarne genast anmäla detta till »headstewarten» eller kaptenen ombord eller till det närmaste af Liniens kontor. Anslag finnas anbragta å hvarje fartyg hänvisande på detta. Svensk tolk finnes alltid i de olika afdelningarne å fartygen.

Vid alla stationer, där ombyten försiggå, möta agenter, som äro passagerarne behjälpliga. I England få alla passagerare åka i täckta vagnar från stationen och till hotellet och därifrån ned till oceanångaren.

På samma gång, som de stora förbättringarne för 3:dje kl. å ångarne, ha samma vidtagits å Liniens hotell i Liverpool och Southampton under det korta uppehållet därstädes och bör detta tjäna som ett mönster i denna bransch.

Gratis musik.

Å hvarje passagerareångare är engagerad en musikorkester som konserterar hvarje middag och afton. Dessutom finnes ett piano för tredje klass, tillgängligt för dem, som kunna traktera ett sådant.

Southampton—Newyork traden

uppehålls af

”**OLYMPIC**”, ”**TITANIC**” och ”**OCEANIC**”.

Världens ojemförligt största ångare ”**Olympic**” och ”**Titanic**”.

Återigen har **Hvita Stjern-Linien** slagit världsrekordet och återtagit ledningen i täflingen af jättefartygen genom färdigbyggandet af dessa båda jätteångare.

För endast några få år sedan förvånades världen med häpnad, då **Hvita Stjern-Linien** utsände sina nybyggda ångare **Adriatic** och **Baltic**, då världens största ångare. Gränsen för oceanångarnes storlek ansågs då vara uppnådd. Så var dock ej förhållandet. Ett stort språng gjorde **Hvita Stjern-Linien** då den beslöt bygga **Olympic** och **Titanic**.

Dimensionerna äro för hvardera:

Längd	882.6 eng. fot
Bredd	94 »
Höjd från köl till kaptenens hytt ...	106 »
Höjd från köl till skorstenen	175 »
Antal däck	11 st.
Registerton	45,000 tons.

Att i detalj beskrifva ångarnes byggnad kräfver för stort utrymme och torde hufvudsakligen intressera fackmän. Några uppgifter kunna dock intressera. Ångarne ha dubbla bottnar, likasom liniens öfriga ångare, hvilket gör att de äro osänkbara.

De största plåtarna äro 36 fot långa och väga $4\frac{1}{2}$ tons. De största stålbultarne äro $1\frac{1}{4}$ tum i genomskärning. Antalet uppgår till flera millioner och väga 1,200 tons. Den längsta tvärbjälken är 92 fot och väger 4 tons. Rodret väger $101\frac{1}{4}$ tons; längden är 78 fot 8 tum, bredden 15 fot 3 tum. Roderstocken är $23\frac{1}{2}$ tum i genomskärning. Ankarne äro tre. De båda bogankarne väga 8 tons hvardera. Stäfankaret väger $15\frac{1}{2}$ tons. Det fordrades tolf hästar att draga detta till utställningen i Olympia.

Det var länge omtvistadt, hvilket maskinsystem för framdrifvandet af fartyg är det fördelaktigaste, propeller eller turbin. Å dessa ångare användas båda systemen. Denna anordning har från ingenjörssynpunkt visat sig mest tillfredsställande både med afseende på inbesparing af kol och på passagerarnes välbefinnande ombord i det att den obehagliga skakningen är utesluten. Ångarne hafva tre propellrar. En i midten och en på hvardera sidan. Sidopropellrarne väga hvardera 35 tons och mittelpropellern (turbin) 22 tons. Samma maskinsystem finnes förut å ångaren **Laurentic** och har visat sig öfverträffa alla förväntningar. Detta system är det modernaste och mest praktiska för framdrifvandet af ångfartyg.

Hastigheten af **Olympic** var garanterad till minst 21 knop, men den gjorde på sin första resa 22,32 knop och den kommer antagligen att ännu mera öka hastigheten.

Den 14 juni 1911 gjorde **Olympic** sin första resa öfver Atlanten. Två och ett halft år åtgingo för att få denna koloss färdig. Ångaren vägde vid sjösättningen 27,000 tons, hvilket är den största tyngd, som transporterats från land till vatten.

Platser finnas för 750 första klass, 550 andra och öfver 1,100 tredje klass. Passagerare å **Olympic** skola lätt kunna tro, att de befinna sig i en liten stad, och hvad bekvämligheterna beträffa i ett lyxhotell och icke ombord i ett fartyg.

Första klass.

Förutom alla anordningar, som förut finnas ombord å **Hvita Stjern-Liniens** ångare, såsom bibliotek, barnkammare, turkiska bad, vanliga restauranger etc., har **Olympic** en stor balsal, som äfven kan användas till teater, riktiga våningar för passagerare (bestående af sängkammare, arbetsrum, boudoar, bibliotek), ett stort simbad, tillräckligt djupt för att tillåta dykning, en matsal, som rymmer nära 600 personer, två verandakaféer byggda på ett af de öfre däck, 16 meter öfver hafvet, i blomster- och palmträdgårdsstil, ett första klassens herrskrädderi, en modeaffär m. m.

Andra klassens

bekvämligheter kunna godt jemföras med första klass å en del andra ångare. **Hvita Stjern-Linien** har varit föregångare de senaste åren i att förbättra bekvämligheterna såväl för denna klass som för tredje klass å samtliga sina ångare och beträffande anordningarna för dessa klasser å **Olympic** och **Titanic** äro dessa hittills öfverträffade.

Andra klass matsal är belägen på salongdäcket och upptager fartygets hela bredd. Panelen är af ek med utskärningar från 17:de århundradet. Här finnes äfven piano. Möblemanget är i mahogny samt soffor och stolar klädda med rödt läder. Golfvet är belagdt med linoleummatta.

Andra klass bibliotek är en utmärkt vacker afdelning. Panelen är af fikonträ med fina utskärningar. Möblerna äro af mahogny.

Andra klass rökrum. Dekorationerna här äro från Ludvig den XVI tid. Panelen af ek med utskärningar. Möblerna af ek klädda med mörkgrön morocco. Golfvet är belagdt med linoleummatta. Hallar och förstugor äro äfven af ek med utskärningar

Andra klass hytter. Hytterna här ha alla naturligt ljus. Rummen äro hvitlackerade och möblerna af mahogny klädda med moquette och linoleummatta på golfvet.

Promenaddäck, såväl öppna som täckta, äro ovanligt stora och rymliga, större än å någon nutida ångare.

Andra klass har talrika bad- och duschrum samt en hiss som betjänar sex däck.

Tredje klass.

Bekvämligheterna för tredje klass å dessa ångare äro oöfverträffade. De allmänna rummen äro stora, luftiga afdelningar, bekvämt möblerade och med utmärkt läge och så äro äfven hytterna.

Tredje klass matsalonger (tvänne stycken) äro belägna på mellandäck och midskepps och upptaga hela fartygets bredd. Läget af denna afdelning visar den storartade förbättring som **Hvita Stjern-Linien** gjort för sina tredje klass passagerare. Denna klass har för närvarande större komfort än första klass hade för endast ett tiotal år sedan, för hvilket allmänheten till större delen har **Hvita Stjern-Linien** att tacka.

Tredje klass rökrum är paneladt i ek och möblerna i ek och teak. Detta är ett utmärkt stort och trefligt rum.

Tredje klass gemensamma salong. Denna är emaljerad i hvitt och möblerna af teak. Här samlas utan åtskillnad män, kvinnor och barn och kunna här fördrifva tiden efter eget val. Detta är ett af de mest omtyckta och populära rummen å **Olympic**.

Tredje klass promenaddäck äro såväl täckta som öppna och af ovanlig storlek då ju ångarens ofantliga storlek tillåter detta. Ett af de täckta däcken är äfven möbleradt med bord och stolar och hvilket är lämpligt att vistas på under dåligt väder.

Tredje klass hytter å Olympic finnas för 2, 4, 6 och 8 i hvarje med tvättställ, handduk, spegel, vattenkaraff och glas för svenska passagerare. Sängarna äro af mahogny med fjederbottnar och väggarna hvitemaljerade. I hvarje hytt finnes elektriskt ljus. Äfven finnes bad- och duschrum. Som slutomdöme kan sägas om **Olympic** att den med afseende på bekvämligheter för passagerare öfverträffar alla förväntningar som den resande allmänheten haft, på samma gång som den är världens största ångare. Den har med heder uppfyllt betydelsen af det väl valda namnet **Olympic**, nämligen högsta fullkomlighet och triumf.

Systerfartyget **Titanic**, fullkomligt likt **Olympic** i storlek, dimensioner och inredning gick af stapeln 31 maj 1911 och börjar sina turer i mars 1912.

"OCEANIC".

The Greyhound of the Ocean. (Oceanens vindthund.)

Dubbelpropeller.

705 fot lång, 68 fot bred, 44 fot djup, 17,300 tons.

Denna stora ångare var 22 månader under byggnad och har kostat omkring 16 millioner kronor. Den har en besättning af 500 man och kan taga 2,500 passagerare. Den är allt igenom byggd med stor omsorg för att gifva den största säkerhet, skydd och bekvämlighet för passagerare. Maskinerna äro två tredubbel expansions-ångmaskiner hvilka framdrifva ångaren med öfver **21 knops fart** och gör den till en af de **snabbaste** ångarna på Atlanten.

Oaktadt den stora hastigheten förekommer icke den obehagliga skakning, som eljest är vanlig hos ångare med stor hastighet.

Ångaren kan tillryggalägga resan mellan Liverpool och Newyork på den bestämda tiden med **en** maskin helt och hållet ramponerad. Ett så stort kolförråd kan intagas, att ångaren är i stånd att gå 23,400 mil — **jorden rundt** — utan att behöfva intaga nytt kolförråd. Två elektriska spårvagnar kunna passera sida vid sida genom en af dess skorstenar, om den låge i horisontalt läge. Ingeniörer, som undersökt **Oceanics** maskiner, påstå, att ångaren kan skjuta en enorm fart, vida öfverträffande hvad den vanligtvis gör, närhålst kaptenen önskar det. **Oceanics** seglingar äro bestämda som ett järnvägstågs. Ångarens ofantliga storlek har möjliggjort största och bekvämaste utrymme för passagerare och ett faktum är, att intet saknas i de bekvämligheter, som äro så önskvärda på en resa öfver Atlanten. För tredje klassens passagerare är utrymmet och bekvämligheter de bästa, som kunna presteras. **Svenska passagerare erhålla platser i hytter för två, fyra eller sex personer i hvarje.** Tredje klassens promenaddäck äro stora och rymliga helt naturligt, då den ofantliga ångarens dimensioner ju tillåta detta. Trapporna ned till sof-platserna äro breda och ej brant stupande, som man är van att se å mindre ångare. Stora och bekväma läsrum, bibliotek samt rökrum finnas här.

Flera ångare hafva byggts för **Hvita Stjern-Linien** efter **Oceanic** som öfverträffat denne i storlek, men **Oceanic** står dock i främsta ledet af nya och snabba Atlanterångare och kallas med rätta — **Engelska handelsflottans stolthet.**

Olympic, Titanic och **Oceanic** trafikera som nämnt emellan Southampton och Newyork. Southampton ligger midt i trafiklinien mellan de båda världsdelarne, och från denna hamn är det den **kortaste** vägen till Newyork. Att gå ombord på Amerikabåten i Southampton betyder en utomordentlig lättnad för hela den europeiska person- och posttrafiken till och från Amerika.

Ångarne lägga alltid till kajen, hvarifrån passagerarne gå direkt ombord och behöfva icke färdas ut till Amerikaångaren med särskilda mindre ångare, hvilket är en stor fördel.

Resan sker med expresståg genom världsstaden London och gifves passagerarne ett godt tillfälle att bese denna stad.

”OLYMPIC” och ”TITANIC”.

Från Handelstidningens medarbetare Hj. A. L.th.

London den 10 Juni.

Ungefär samtidigt med att Hvita Stjern-Liniens nya jätteångare »Titanic» lämnade stapelbädden å Messrs Harland & Wolffs varf i Belfast, gjorde systerfartyget »Olympic» sin första sjöresa Belfast—Liverpool—Southampton.

Ångaren uppsändes nämligen till liniens hufvud-plats, Liverpool, för att befolkningen där måtte få tillfälle att bese detta senaste underverk på skepps-byggeriets område. Tillträde till ångaren lämnades mot entré, som gaf en ansenlig behållning, cirka 36,000 kr., hvilka af rederiet öfverlämnades till en sjukhusfond.

Från Liverpool afgick därpå »Olympic» till Southampton, från hvilken plats ångaren nästa vecka skall afgå på sin första färd öfver Atlanten.

Med dessa två fartyg, »Olympic» och »Titanic», har Hvita Stjern-Linien återtagit ledningen i täflingen

mellan jättefartygen, som uppehålla trafiken mellan Europa och Förenta Staterna.

Såväl i fråga om storlek som utrustning representerar det nu färdiga fartyget den högsta ståndpunkt, som hittills uppnåtts på detta område. Måtten å »Olympic» äro följande: längd öfverallt 882 fot 9 tum = 269,2 meter; bredd 94 fot = 28,6 m.; höjd från köl till öfversta däck 97 fot 4 tum = 29,6 m.; höjden från kölen till toppen af de fyra skorstenarna 175 fot = 53,3 m.; höjden från kölen upp till kommandobryggan: 104 fot = 31,7 meter. Djupgåendet är något öfver 38 fot = c:a 12 meter.

Fartyget displacerar 60,000 tons och mäter cirka 45,000 bruttotons.

»Olympic» är försedd med tre propellrar, af hvilka midtpropellern drifves af en turbinmaskin — — — och de båda sidoskrufvarna af kolfmaskiner. — — —

Fartygets hastighet är beräknad att icke understiga 21 knop.

Kombinationen mellan turbin- och kolfmaskiner afser att minska kolåtgången genom besparad ångförbrukning, och denna afsikt har äfven vunnits, då profituren visat ända till 30 proc. minskad kolåtgång. Afloppsången från kolfmaskinerna tjänstgör nämligen äfven i turbinmaskinen.

Kolfmaskinerna äro af systemet Jarrow-Schlich-Tweedy och göra 75 slag i minuten.

Turbinen är af Parsons modell och gör 165 hvarf pr minut. Pannornas antal är tjugonio.

Rodret, af gjutstål, är byggt i fem sektioner, hopskarfvade med bultar af $3\frac{1}{2}$ till 2 tum i diameter. Hjärtstockens diameter är $23\frac{1}{2}$ tum, rodrets totala längd är 78 fot 8 tum, bredd 15 fot 3 tum och det väger $101\frac{1}{4}$ tons.

De båda bogankarne väga 8 tons hvardera, och stäfankaret uppgår i vikt till $15\frac{1}{2}$ tons.

Skrofvat är försedt med dubbel botten, som för och akter når upp till vattenlinien, och det är afdeladt med 15 vattentäta skott, som nå från inre bottnen upp till öfre däck. Däckens antal äro tio.

»Olympics» kölplåtar sträcktes den 16 Dec. 1908; det gick af stapeln den 20 Okt. 1910 och sju månader senare var det, praktiskt taget, färdigt till inredning och utrustning.

Under »Olympics» uppehåll i Southampton blef jag i tillfälle att aflägga ett besök ombord och taga fartyget i ögonsikte så utom som inom under några

timmars tid. Några få timmar äro dock allt för kort tid för att få annat än en ganska ytlig inblick i detta jätteverk af människohand.

Fartyget låg vid kajen i Southampton. Det roade mig att stega upp den kajlängd det upptog och det blef 315 långa steg.

D. v. s. Södra Hamngatan i Göteborg mellan Östra och Västra Hamngatorna.

Kommen ombord började jag genast den ansträngande vandringen upp och ned mellan de tio däck, mellan de olika afdelningarna

Fartyget är inrättat för att i första hand befordra passagerare, dess lastkapacitet är inskränkt till att kunna medföra ett par tusen tons styckegods eller så omkring. Allt öfrigt rum upptages af maskineriet samt uppehållsplatserna för besättning och passagerare samt kökslokaler m. m.

Men fartyget är också en flytande stad med rum för ett innevånareantal af c:a 3,300 personer, däraf besättning c:a 860, män och kvinnor, 1:sta klass passagerare 750, 2:dra klass passagerare 550 och 3:de klass 1,100.

Det är den enorma strömmen af turister och affärsmän fram och tillbaka mellan Europa och det stora landet i väster, som gör, att så stor uppmärksamhet måst fästas vid afdelningarna för 1:sta och 2:dra klassens passagerare, och för att tillfredsställa de stora fordringar, som dessa klasser af resande hafva på elegans, utrymme och bekvämligheter under en fem, sex dagars sjöresa, har absolut ingenting sparats.

En kort beskrifning må försöka att gifva en bild af det flytande palatsets inre.

Första klass.

För första klassens passagerare finnas 350 hytter, däraf 100 med blott en koj. Åtskilliga af sofrummen äro kombinerade med smärre, praktfullt möblerade salonger. Dylika små lyxvåningar finnas i olika stil: Ludvig XVI, empire, Adams, italiensk renäsans, Ludvig XV och XIV, King George, Regentens, Queen Anne, nyare och äldre holländsk stil äro sålunda representerade i dessa praktrum, som gifvetvis endast tages i anspråk af större eller mindre millionärer, hvilka, när de draga sig tillbaka till sin privata våning, vilja glömma, att de äro på hafvet.

I stora matsalen äro platser vid småbord för 532 personer. Den utmärkt vackra salen sträcker sig tvärs igenom fartygets hela bredd och har fönster åt båda sidorna. Dekorationerna äro hållna i gammal engelsk stil från den tidigare Jacobite-tiden, men skilja sig därifrån genom sin hvita färg, under det att de stora fästhallarna under denna tid höllos i dunkel ek. Möblemanget är af ek och borden sakna slingerskott, då det stora fartygets rörelser i sjön äro mycket lugna, äfven i mycket hårdt väder.

Så komma salongerna och läsrummet, alla utstyrda med raffinerad lyx, dyrbara, bekväma möbler, mattbelagda golf m. m. Utanför dessa rum ligger en större restaurant, inredd i Ludvig XVI:s stil, panelad med fransk valnöt och med rika orneringar i guld.

Rökrummet har fått panel af mahogny med perlemor-inläggningar, allt i King Georges' stil. Ljuset är dämpat genom fönstrens glasmålningar, upptagande bilder från olika platser, samt allegoriska framställningar af konst, poesi, målning m. m.

Två veranda-kaféer med palmer och blommor inbjuda till uppehåll under förhållanden, som aldeles skulle förtaga intrycket af en sjöfärd, om icke genom de stora bågvalfda fönstren fri utsikt erbjödes öfver det blånande hafvet.

Genom en förstuga utkommer man härifrån på promenaddäcken, hvilka sträcka sig 500 fot på hvardera sidan af fartyget i tvänne våningar. Ett af dessa promenaddäck har inrättats särskildt för dåligt väder. Det har nämligen inklädts med glasväggar, hvilkas fönsterrutor, af centimetertjockt spegelglas kunna skjutas ned eller dragas upp efter önskan.

Gymnastiksalar och badrum äro inga nyheter på palatsångarne, men ombord i »Olympic» har man gått ännu längre genom inrättande af ett praktigt utstyrt turkiskt bad och en simbassin af ganska stora dimensioner och ett vattendjup af 4 $\frac{1}{2}$ till 5 $\frac{1}{2}$ fot.

Andra klass.

Praktiskt taget är det mycken liten skillnad mellan 1:sta och 2:dra klass, priset naturligtvis undantaget.

Samma stora hänsyn tages i 2:dra som i 1:sta klass till passagerarnes bekvämlighet och såväl matsal som salonger, rökrum, läsrum och sofrum äro i dessa hänseenden särdeles väl tillgodosedda i »Olympics»

2:dra klass, som kan räknas som 1:sta klass i hvilken annan båt som helst.

Tredje klassens

passagerare hållas afdelade i två hufvudgrupper: passagerare från Skandinavien och sådana från kontinenten. — Sofplatserna förlagda till hytter med 2, 4, 6, 8 å 10 platser — — — — —.

3:dje klass har äfven riklig tillgång till promenadplatser, dels på öppna däck, dels vid dåligt väder å mellandäcken, där emellertid all rökning är förbjuden. I stället finnes särskildt rökrum, möbleradt med solida bord och stolar i ek och teak samt rymliga sällskapsrum och matsalar, erbjudande bekvämligheter för denna klass passagerare, vida öfverträffande hvad 1:sta klass passagerare fingo nöja sig med förr i världen innan oceantrafiken nådde sin nuvarande utveckling.

Som allmänt omdöme öfver 3:dje klass ombord i »Olympic» kan man blott uttala den önskan, att passagerarne i denna klass må kunna i det nya landet

skapa sig så goda villkor, att de förmå lefva lika fin och bekvämt som under resan öfver Atlanten.

Ingen svensk kan med nöje se, att massor af hans landsmän söka sig bort från fosterlandet. Men man måste alltid räkna med verkligheten, och då det nu är så, att svenska 3:dje klass passagerare till stort antal begagna sig af Hvita Stjern-Liniens båtar, så är det dock en tillfredsställelse att veta, att de icke få slita ondt så länge de äro ombord i dessa båtar. Det hårda lifvet börjar icke förr än de komma i land — målet för deras längtans drömmar.

De mest noggranna bestämmelser äro gällande ombord för att bibehålla hälsa och trefnad bland den stora mängd människor, som under resorna äro hänvisade att lefva inom samma relingar. Så är bland annat af sanitära skäl strängt förbjudet för de olika klassernas passagerare att ingå på hvarandras områden. Hvarje klass för sig är en princip, som strängt behålls.

Kostnaderna för jätteångaren uppgå till halfannan million pund sterling.

Liverpool—Newyork-traden

uppehålles af

ADRIATIC 25,000 tons, 726 fot lång, 75 fot br.

BALTIC... 24,000 » 726 » 75 »

CEDRIC ... 21,035 tons, 700 fot lång, 75 fot br.

CELTIC ... 21,000 » 700 » 75 »

Samtliga dessa ångare äro de allra största af alla Eng. Liniers dubbelprop. ångare.

"ADRIATIC".

Färdig 1907. 25,000 tons, 726 fot lång, 75 fot bred.

Den största af alla Engelska Liniers dubbelpropellerångare.

Denna jätte bland alla jättar har **nio däck**. **Hvita Stjärn-Linien** har alltid lagt sin största vinning om bekvämligheterna för tredje klass och faktum är dessa å **Adriatic**, **Baltic**, **Celtic** och **Cedric** hittills öfverträffade. Här finnas hytter för 2, 3, 4 och 6 personer i hvilka alla svenska passagerare erhålla platser. Särskilda matsalar, rökrum, bibliotek och samlingsrum med piano. Rymliga öppna och täckta promenaddäck rundt hela fartyget.

Bland de omkring 500 inbjudna gästerna vid invigningslunchen af *Adriatic* var äfven en representant för Göteborgs Handelstidning och lämnas här en beskrifning af dennes intryck:

Adriatic.

White Star's nya jätteångare.

Från vår utsände medarbetare.

Liverpool den 7 Maj 1907.

Åter har Liverpools redan förut så väldiga flotta af s. k. liners blifvit ökad med en ny jätteångare — en företeelse i jämförelse med hvilken världens sju underverk äro småsaker.

Denna gång är det *White Star*, som i den aldrig hvilande täflingen om första platsen på banan öfver Oceanen gjort en spurt, som bringat jämvikt i kam-

pen, genom byggandet af en ny jättelik palatsångare — »*Adriatic*».

Man frågar sig — när är gränsen nådd, öfver hvilken skeppsbyggeriet icke kan komma?

Det är icke länge sedan bolagets ångare »*Baltic*» slog världen med häpnad med sina 23,000 tons och utmärkta inredning — nu utsänder samma bolag en ännu större ångare.

»Adriatic», byggd å Harland & Wolff's varf, Belfast, mäter 25,000 tons. Den håller i längd $725\frac{3}{4}$ fot, i bredd $75\frac{1}{2}$ fot och har ett djup af c:a 50 fot. Angaren har platser för 3,000 passagerare, och åtgårderna för deras bekvämlighet under de få dagar resan öfver Atlanten varar äro beundransvärda. Ingenting är sparat för att göra skillnaden mellan lifvet på land och på sjön så liten som möjligt.

Det väldiga fartyget lämnar så kolossalt utrymme att någon trängsel aldrig är att befara för de tusentals passagerarne.

3:dje klassens passagerare bo i hytter med två, fyra och sex kojor: matsalen som lämnar platser åt några hundra åt gången, är inredd med tvärgående bord och fasta stolar; konversations- och rökrum af stora dimensioner finnas såväl i 3:dje klass som i de dyrare klasserna, och dessutom finnas utmärkta uppehållsplatser under dåligt väder för dessa passagerare på de rymliga täckta däck. Under godt väder ha de tillträde til flera stora promenaddäck. Bad- och toilettrum, olika för män och kvinnor, finnas till nödigt antal och storlek.

I 2:dra klass, som skulle räknas som 1:sta klass i fråga om utstyrel i hvarje annat fartyg än dessa palatsångare, rymmer matsalen 300 platser vid småbord; hytterna äro klädda med hvit panel och försedda med utmärkta lavoarer. Bad och barberstuga och alla öfriga bekvämligheter dessutom göra resan för en 2:dra-klass-passagerare lika angenäm som i 1:a klass, och promenaddäcken äro af ungefär samma

utsträckning som för 1:sta klassen. 500 hyttplatser finnas i 2:dra klassen.

Men känner man förvåning öfver hvad som åstadkommits inom ett fartygs relingar för 2:a och 3:dje klassens passagerare, så ökas denna förvåning med känslan af beundran öfver hvad man får se i 1:sta klassen. Där saknas öfver hufvud taget ingenting för att fylla de vidlyftiga behofven hos dem, som mest anlita den dyrare 1:sta klassen — nämligen de penningstarka turister som under alla tider på året strömma fram och tillbaka mellan Europa och Amerika.

Det stora promenaddäcket till denna afdelning i fartyget sträcker sig 136 steg långt å ömse sidor af fartyget; å öfre däcket finnes ett liknande 108 steg långt. I de stora däckshusen innanför promenaddäcken ligga hytterna. En del af dessa äro så belägna att de kunna sammanslås till våningar om 2 å 3 rum. Alla utmärka de sig för enkel solid komfort; dock finnas en del dyrare platser, där man icke sparat på luxuös elegans.

Matsalen är hällen i fullständigt hvit ton å tak och väggar, under det att de pelare som bilda stöd för taket äro målade i en slags kakifärg, som verkar mycket lugnt.

Man skulle tro, att den stora salen, som sträcker sig från den ena sidan af fartyget till den andra, med sin hvita färg som icke brytes af några som helst förgyllningar eller andra färger, skulle verka något enförmig. Men man ser den i regel icke vid andra tillfällen än när den är fylld af gäster, och då dessa

fylla platserna vid de olika borden med sina rika uppsatser af kristaller och blommor, så ter det hela sig synnerligen elegant. 400 gäster kunna samtidigt bepisas i denna sal.

Särdeles fint inredda samtalsrum finnes, dels utslutande för damer och dels för blandade sällskap; biblioteks- och skrifrum bjuda på fullständigt lugn och i rökrummet öfverraskas man af den storartade elegans man här lagt sig vinn om. Gyllenläderstapeter, stoppade mahognymöbler, klädda med fint brunt läder. Här liksom i öfriga större rummen ha fönstren smakfullt målade rutor, som visserligen släppa in ljus men äro ogenomskiniga för ögat, för att icke åsynen af ett gungande haf må verka störande på passagerarnes välbefinnande.

Man frapperas i allmänhet öfver den enkelhet som tillämpats i inredningen af 1:sta klass lokalerna, men man måste så mycket mera beundra det utsökta arbetet och de fina träslag som användts. Det myckna ekvirke, som begagnats som panel är något alldeles utsökt i fråga om finhet och jämn färgton.

Till 1:sta klassen hör, utom talrika mindre badrum, där och hvar i korridorerna, en fullständig badinrättning med karbad, ljusbad, ångskåp, romerskt bad och simbassin samt slutligen en gymnastiklokal med Zanderska gymnastikapparater.

Beundransvärdt är att se, huru allt är praktiskt och proportionerligt på denna jätteångare. När den ligger därute på strömmen, och man ser den från den långa flytande kajen, från hvilken embarkeringen

sker, så uppfattar man icke hur kolossalt stor ångaren verkligen är. Den ser snarare märkvärdigt småcker ut. Men dock höjer sig dess relingar betydliga högre än taklisten på ett 3-vånings hus; dess ankareväger 8 tons; och när man närmar sig denna leviathan, växer den hastigt och väl ombord får man ett riktigt begrepp om dess väldiga dimensioner.

»Adriatic» har två propellrar drifna af 4-cylindriga maskiner. Man har föredragit att använda cylinderångmaskiner framför turbinmaskiner.

Ett besök i maskinrummet är synnerligen intressant. Man häpnar öfver dimensionerna hos axlar och vefstakar, man förstår icke huru detta kaos af ståldelar, som sträcker sig från durken flera våningar högt upp i fartyget, kunna sammanfogas så att det bildar ett organiskt helt som arbetar utan fel och slitningar.

Det hela gifver ett intryck af människoandens triumf öfver materien af den mest slående verkan

»Adriatic» är utrustad med trådlös telegrafapparat och har ett »Marconi-hus» på båtdäcket. Härigenom står fartyget under hela resan öfver Atlanten i ständig förbindelse med land och med öfriga »liniers», som äro på väg öfver oceanen i ena eller andra riktningen.

White Star Line hade till i dag inbjudit till lunch ombord å sin nya ångare, liniens agenter i såväl dess hemland som från olika platser i Skandinavien och på Kontinenten och hade äfven inviterat medlemmar af prässen i olika land.

Till ett antal af mellan 4- och 500 hade de inbjudna

infunnit sig och fördes på en färjbåt till den på Mercy-floden liggande, flaggsmäckade »Adriatic». Sverige, Norge och Danmark voro ganska talrikt representerade bland gästerna.

Under besöket ombord besågos fartygets olika afdelningar, och den enstämmiga meningen gjorde sig gällande, att hvad mänsklig makt förmår för att göra

en lång sjöresa bekväm och föga kännbar, det har blifvit gjort på ett beundransvärdt sätt, och det icke blott i fråga om att tillgodose rike-mans behof, utan också, och det i hög mån för de mindre bemedlade, hvilka under sitt hvardagslif i land näppeligen ha tillfälle att njuta af sådana förmåner som »Adriatics» tredjeklass lokaler i rikt mått erbjuda.

Hj. A. L:th.

”BALTIC”.

(Byggd 1904).

24,000 tons, 726 fot lång, 75 fot bred, 49 fot djup.

Näst **Adriatic** är **Baltic**

den största af alla Engelska Liniers dubbelpropellerångare.

Hon har 9 däck.

Baltic gjorde sin första resa öfver Atlanten från Liverpool den 29 juni 1904. Ingen, som ej tagit denna flytande stad i betraktande, kan göra sig en föreställning om dess ofantliga storlek. Hvilka märkvärdiga känslor — känslor af öfverraskning öfver detta prof på skeppsbyggnadskonst, sådan som världen aldrig förr har skådat.

Representanter från alla världens delar, för sjöfart, skeppsbyggeri samt pressen voro inbjudna för att taga denna väldiga koloss i betraktande. Representanter från tvänne ansedda Göteborgstidningar voro äfven inbjudna och lämnas här en kort beskrifning af deras intryck:

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidnings utsände medarbetare skrifter under signaturen »Crambe» följande:

Liverpool den 29 Juni (1904).

Morgondimman öfver den stora sjöstaden vid Mersey River hade just börjat lättas. Tvärs öfver floden, som här nere vid sitt utlopp får karaktären af en bred hafsvik, skönjdes klart konturerna af New Brightons väldiga järntorn.

Så bröt med ens solen genom dimmorna och göt sitt sken fullt och rikt öfver Merseys grå böljor och den mäktiga flottilj som gungade på dess rygg. Det var segelfartyg af alla slag från den lilla fiskesmacken med brunbarkade segel till den stolta fregatten, hvars smäckra master och rår skarpt tecknade sig mot luftens blå bakgrund. Det var ångare, stora och små, kommande och gående, förande med sig passagerare och gods.

I majestätisk ro lågo några väldiga skrof ute på strömmen, medan tenderarne gingo fram och tillbaka mellan dem och dockan, lastade med folk och saker. »De flytande hotellen», som utgöra föreningslänken mellan den gamla och den nya världen höllo på att mottaga eller aflevera sin lefvande last. En oceanångare hade just kommit in och en annan var färdig att gå.

På något afstånd från dem, liksom i förnäm afskildhet, varnade vi ett kolossalt fartyg med fyra master och två skorstenar. De öfriga, hvars proportioner förefallit oss så väldiga, blefvo små vid jämförelse med jätten därute, som låg för sina bogankare,

imponerande fin och ny med en rikedom af flaggor och signaler blåsande »öfver topp».

Det var

”BALTIC”,

”Hvita Stjern-Liniens” nya båt, bland världens största ångare.

Dit ut var det vi skulle, vi många, som i redingote och hög hatt stodo samlade på bryggan vid Princes Landing Stage.

En tenderbåt, större än någon af våra vanliga kustångare, tar oss ombord och snart bär det af ut i den svalkande brisen, välkommen efter den tryckande hettan i land. Några minuter till och vi »borda» jätten. Då känna vi först vår egen litenhet, ty där vi stå å tenderens öfre däck, få vi nästan bryta af nacken för att kunna kasta en blick upp till Baltics brygga. Vi förstå icke hur det skall bli möjligt att komma dit upp.

Då öppna sig två portar i den väldiga svarta skeppssidan och officerare i full uniform stå artigt beredda att ta emot oss, när vi en efter en »droppa» in i jättens innandömen. De taga oss genast välvilligt om hand och föra våra steg direkt till den stora matsalen å första klass, där lunchen väntar.

Det var en väldig »dining saloon», värdig hvilket stort hotell som helst. Dess bredd var 75 fot och den hade plats för 370 personer. I dag var den ful

satt med ett brokigt sällskap, talande allehanda tungomål och tillhörande alla möjliga med sjö- och rederinäring sammanhängande branscher för att nu ej tala om prässen, som var synnerligen starkt representerad. Ett helt skandinaviskt bord fanns där bland annat, tidsningsmän från Sverige, Norge och Danmark.

Under måltiden, som på vanligt engelskt manér gick af stapeln utan tal, hade man rikt tillfälle att beundra den elegans och komfort, som utmärkte denna matsal om skeppsbord. Allt här var hållet i dämpade färger, ljuset från ofvan bröts i behagliga dagrar af skylightens mattslipade glas, de elektriska lågorna under taket voro dolda mellan bjälkarnas ornamenteringar eller bland de prydligt utskurna listernas bladverk ofvan takväggarna. Förfinad enkel smak, ingen öfverlastad lyx, radde här i detta »flytande palats», som en af gästerna benämnde ångaren då han till sist tackade för maten och i ett lika flytande anförande utbringade en skål för det nya fartygets välgång.

Så bröt man upp till den stora rondan från för till akter, från kommandobrygga till kölrum. Och då den var slut, var man äfven på det klara med, att **Baltic** förtjänade det namn talaren vid bordet gifvit den och det både hvad storlek och inredning beträffar. Det är verkligen en hedrande tillökning "White Star Line" gifvit sin flotta, förut inneslutande sådana fartyg som **Cedric** och **Celtic**, båda på 21,000 tons.

Baltic har dock satt rekordet. Dess tontal är

24,000, dess längd 725,9 fot, bredden 75 fot och djupet 49 fot. Till en jämförelse kan nämnas, att världens hittills störste ångare, den namnkunnige »Great Eastern» blott var 691 fot lång och hade ett tonnage af 22,500 ton.

Den nye oceanångaren kommer ej att öka antalet af »hafvets vindthundar». Den kommer icke att i snabb gång kunna täfla med de stora tyska båtarna. — — — Hufvudsynpunkten har såväl för redare som byggarne — messrs Harland & Wolff i Belfast — varit att under en måttlig resetid erbjuda passagerarne öfver Atlanten all den trefnad och komfort, som med nutida hjälpmedel står till buds. Och därmed ha de lyckats.

Det är icke mindre än 8 våningar man har att genomvandra, om man börjar på toppen på detta för 3,000 passagerare och c:a 400 mans besättning byggda fartyg. Öfverst ha vi då ett rymligt soldäck från hvilket kommunikation finnes till kommandobryggan med dess många nautiska apparater. Så komma vi ned till båtdeck, där lifräddningsbåtarna hänga i sina davitar. Däckshusen häruppe äro två, ett för och ett akter och utgöres af rymliga sällskapslokaler för första klass, ett bekvämt rökrum med läderklädda soffor och s. k. revolverstolar och ett biblioteks- och skrifrum, där mjuka fåtöljer och emmor inbjuda till hvila och där lektyr i rikt urval står till buds från de eleganta rundt väggarna gående bokskåpen.

Nästa däck är promenaddäcket, stort nog ej blott för ganska ansenliga fotturer utan äfven erbjudande

utrymme för velocipedtäflingar och hvarjehanda annan sport midt ute på oceanen. På detta däck finna vi första klassens praktrum, afsedda för sådant folk som ej behöfva se på styfrarne och som ej vill försaka något af livets bekvämligheter, när de äro ute och resa. Här få de ordentliga sofrum, med marmorlavoarer med varmt och kallt vatten, med bord, stolar och soffor, allt gediget och fint. En del af dessa state-rooms äro äfven försedda med särskilda badrum.

Vill man för öfverfarten öfver Atlanten hyra sig en hel våning går det också an. Här finnes små sviter på tre rum, och salong, ett toiletrum och ett sofrum och mellan de båda senare badrum. Mjuka mattor, eleganta möbler och tjocka draperier komma här millionären från Fift Avenue att glömma att han slungas omkring på världshafvets vågor i stället för att sitta hemma i sitt eget »drawing-room».

Promenaddäcket, liksom de andra däcken, är täckt med »litosilo», ett gummiliknande ämne, som är behagligt att gå på, icke lätt ändrar temperatur och som är hårdt och fast, som det fastaste trä.

Andra klassen har här uppe sitt röktrum och bibliotek, en stort tilltagen hemtreflig lokal, som just icke ger första klassens röktrum efter.

En trappa ner och vi äro å öfre däck. För-ut bor här en del af besättningen, midskepps ha vi första klassens stora matsal, gående genom fartygets hela bredd. Dessutom finnes här något, som torde vara denne ångare allenastående — ett stort trefligt inredt kök- och samlingsrum för tredje klass. Denna viktiga

kontingent af passagerare å Atlantertraden har nu börjat litet hvarstädes bli tillgodosedd på ett bättre sätt än förut, men å de flesta linierna har man den anmärkningen att göra, att däcksutrymmet för de resande å tredje klass är för litet och att de sakna en treflig tillflyktsort inomhus. Båda dessa kraf har man sökt tillgodose å **Baltic**. I tredje klassens röktrum finnes där t. o. m. piano, liksom i de andra klassernas salonger. Tredje klassens matsal, som är belägen ett däck längre ner, är likaledes utrustad på ett tilltalande sätt med långa prydliga bord, runda, golfasta, roterande stolar o. d.

På öfre däck äro vidare ett stort antal hytter för första och andra klass belägna, alla ljusa, rymliga och modärnt inredda med från 2 till 4 kojplatser.

Nästa trappa leder oss till mellandäck, där tredje klass har sin matsal och andra och tredje klasserna sina hytter. Sådana finnas på tredje klass för två, tre eller fyra personer. De ha god belysning och ventilation och lämna hvad nödiga anordningar be- träffa intet öfrigt att önska.

Undre däck har plats för tredjeklasspassagerare, besättning och förrådsrum.

De båda därpå följande s. k. Orlops-däcken användas till last och förråd. Där finnas väldiga frysrum för kött, ismaskiner m. m. af samma slag.

Till sist äro vi då nere i lastrummet. Icke ens detta är dock hvad vi skulle kunna kalla källarvåningen. Ty under oss befinner sig ännu ett rum, bestående af en massa stora tuber eller celler, bal-

lasttankarne, rymmande 6,500 tons vatten, en tyngd som i för sig bör vara nog att hålla skutan på rätt köl äfven i svår sjö. Då den dessutom lastar 24,000 tons, så torde Atlantens vågor få torna sig bra höga innan de kunna sätta denna koloss i någon nämnvärd rullning. Detta så mycket mer, som man till på köpet genom slingerkölår sökt göra gången stadig.

Fartygets maskiner äro quadruple expansionstyp arrangerade efter balansprincipen för att minska skakningen. Pann- och maskinrum äro rymliga och väl ventilerade. Ångaren drifves fram af två propellrar.

Baltic är tydligen så väl utrustad som ett fartyg kan bli för att plöja världshafvet. Den är ett nytt vackert bevis på människosnillets segrar i kampen att bli herre öfver det klot, hvarpå vi slungas kring i rymden. Ångbåtar och järnvägar ha redan gjort jorden liten, en färd, som för våra fäder var ett sagolikt äfventyr, göra vi på en vecka utan att behöfva ändra några af våra lefnadsvanor. Att bo åtta dar på **Grand Hotel** i Göteborg eller åtta dar på **Baltic** det kan just komma på ett ut

Åtminstone skulle icke jag — ehuru jag nyss gjort en liknande färd — haft något emot att vara ombord i dag, när den väldiga ångaren lade ut från sin ankarplats och under mängdens hurrarop stäfvade till hafs på sin första resa. Men det var ej mig förrunnat. Jag fick stå på land och se skynten af Pierpont Morgan, när han med sina stora planer, sin stora ofta karrikerade näsa — och sin stora checkbok gick ombord.

»En korrespondent till Göteborgs-Posten, daterad Liverpool den 29 juni (1904), skriver:

»Great Eastern», hafvets jättelike konung, hittills den störste af världens ångare, är nu detroniserad såsom majestät i sitt rike. Den nye konungen heter

»**BALTIC**»,

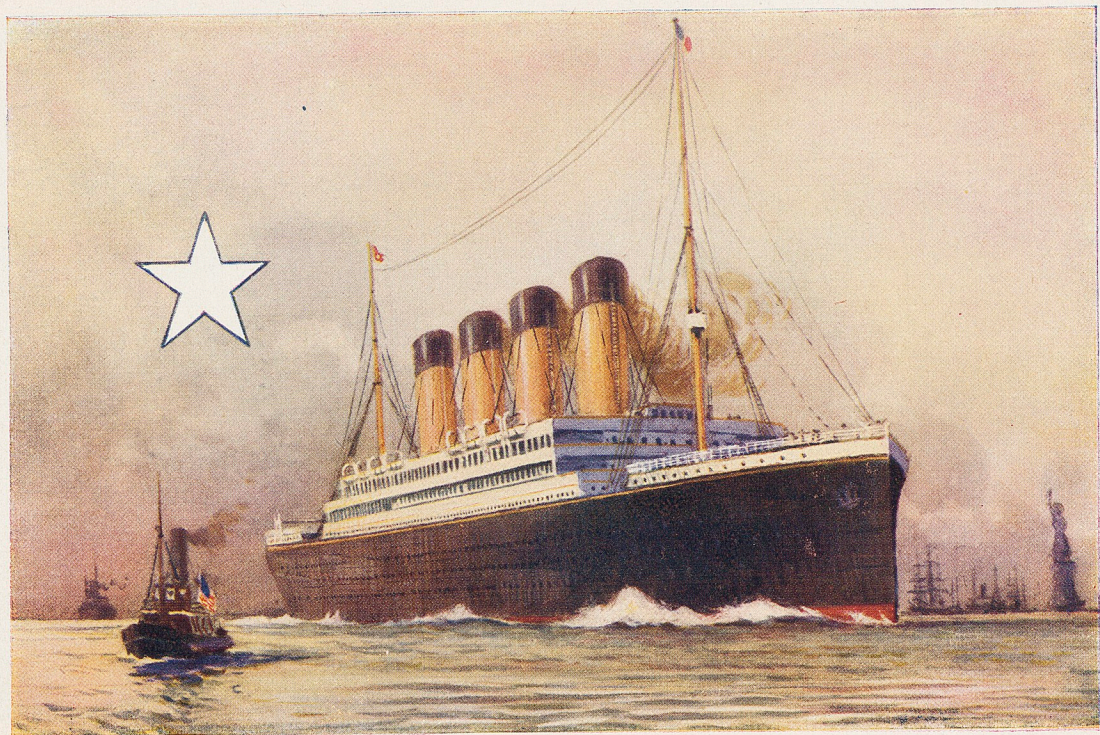
Hvita Stjern-Liniens nyligen färdiga dubbelpropeller-ångare,

som i går invigdes här.

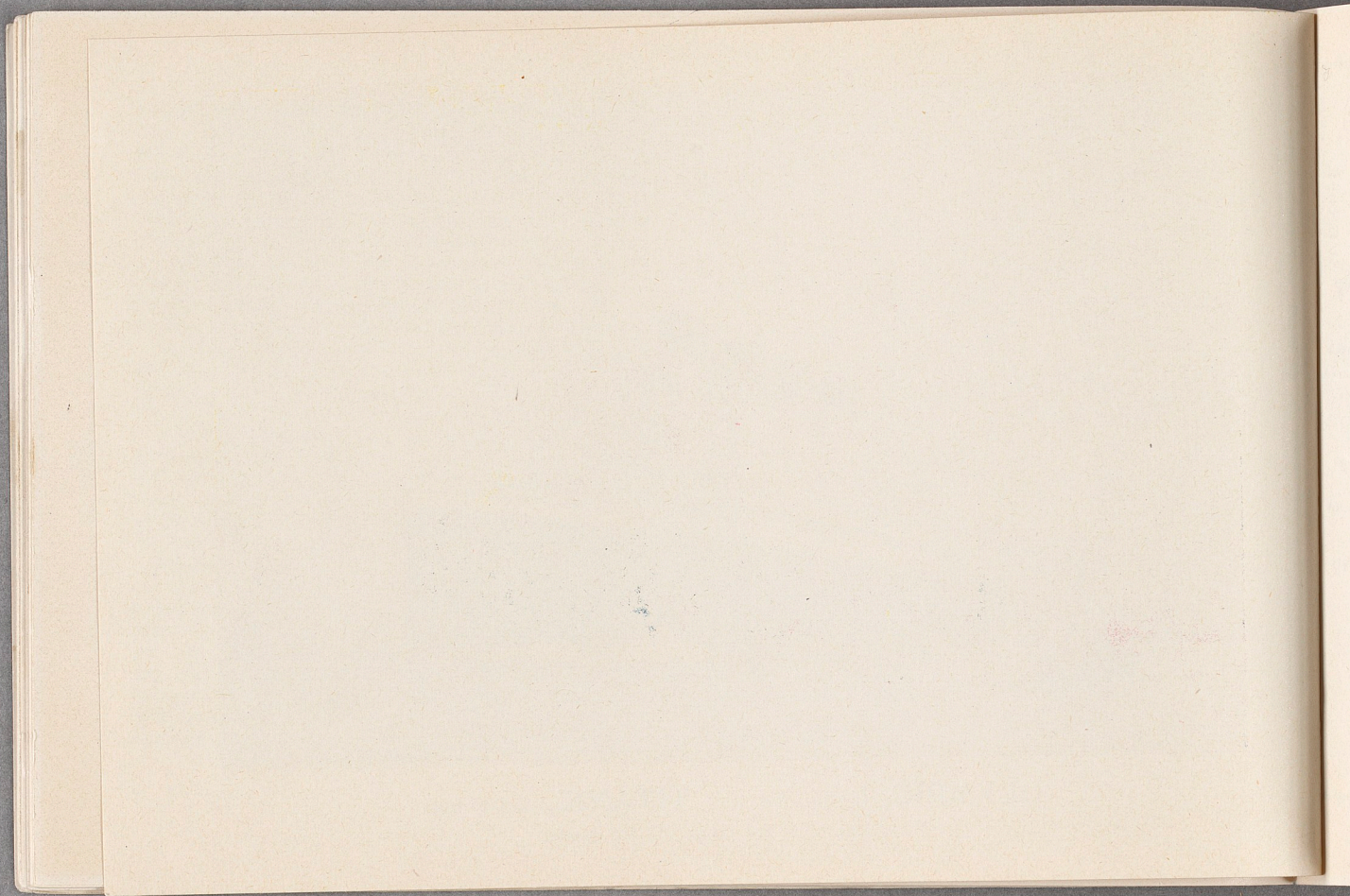
»Great Eastern», som på sin tid ansågs som världens åttonde underverk, mätte 22,500 tons, och var alltså 1,500 tons mindre än **Baltic**. Denna mäter nämligen 24,000 tons.

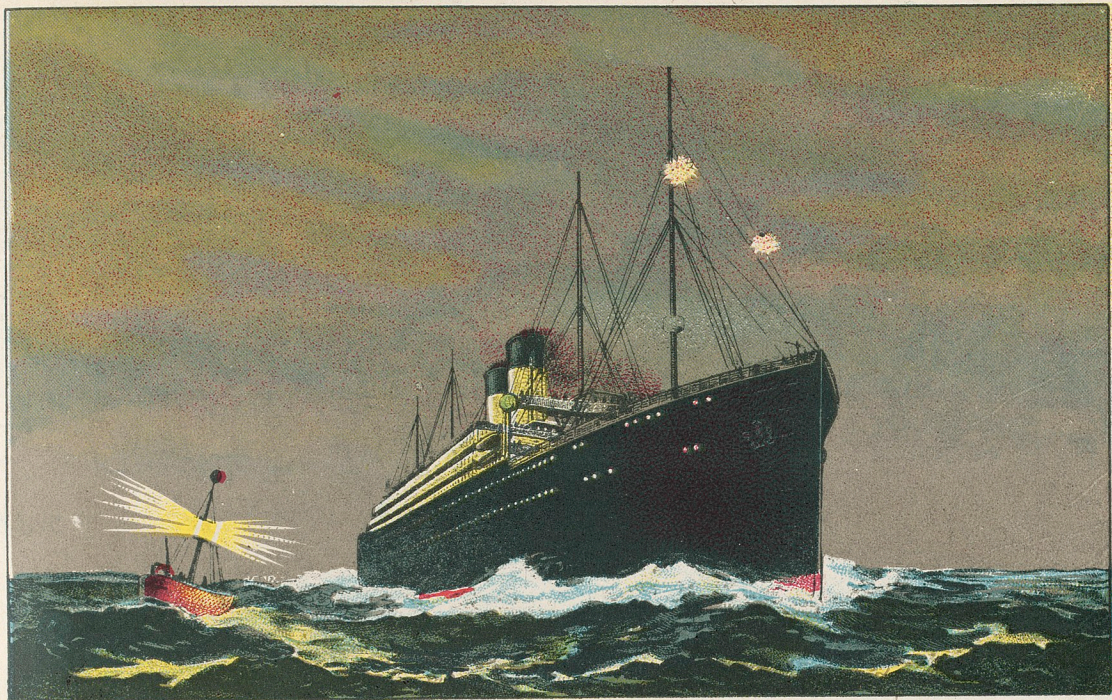
Baltic, liksom de flesta af **Hvita Stjern-Liniens** båtar, byggd på Harland & Wolffs skeppsvarf i Belfast på Irland, har följande dimensioner: längd 726 fot (engelska), bredd 75 fot, djup 49 fot. — — — Till jämförelse kan vara intressant att veta, att »Great Eastern» var 691 fot lång — — —.

Baltic anlände från Belfast till Liverpool den 23 juni. För att öfvervara invigningen af den nye ångaren hade G.-P:s korrespondent på inbjudan af rederiet infunnit sig i Liverpool. Bland de närvarande 400 inbjudne märktes representanter för handel, sjöfart, skeppsbyggeri m. fl. samt för prässen, till största delen naturligtvis den engelska, hvarjämte från Norge inbjudits två samt från Danmark och Sverige hvardera 3 prässmän. Flodens stränder voro kantade



OLYMPIC, 45,000 tons **TITANIC**, 45,000 tons
hvardera 882.6 fot långa, 93 fot breda.





Oceankolosserna:

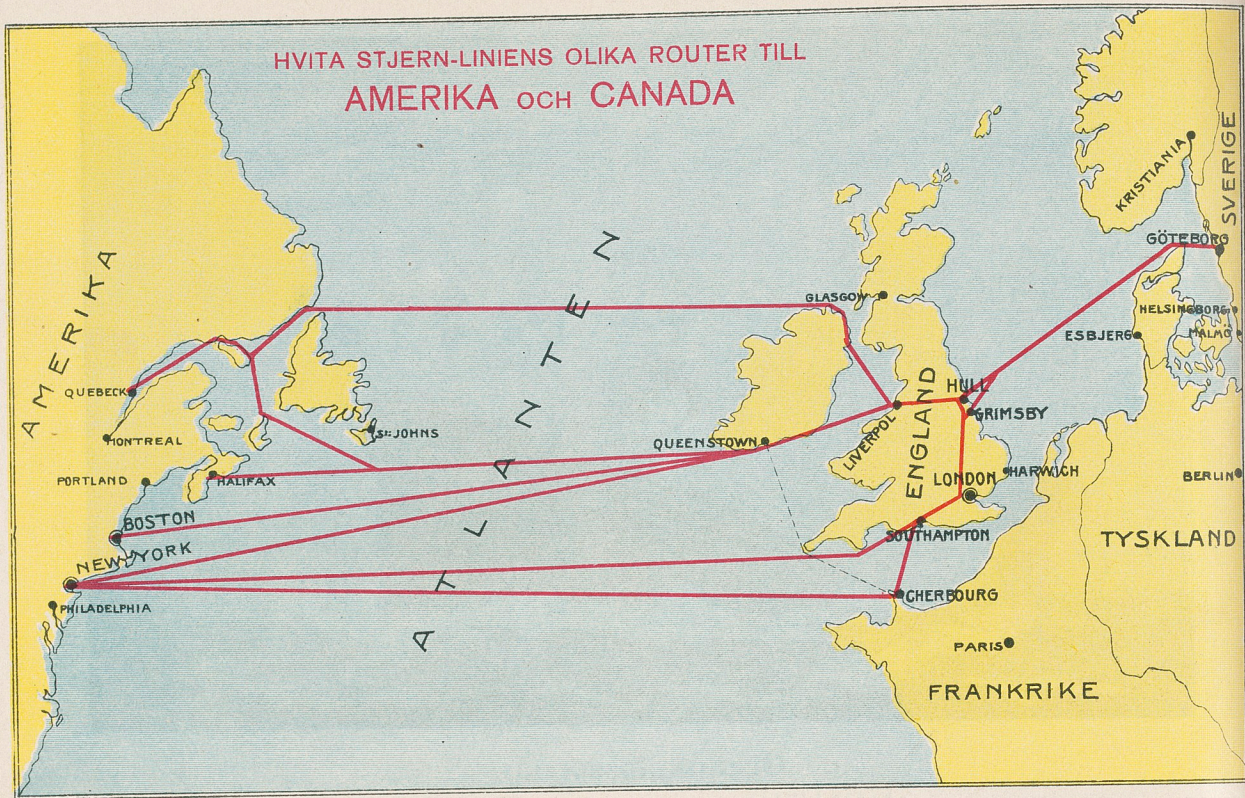
ADRIATIC

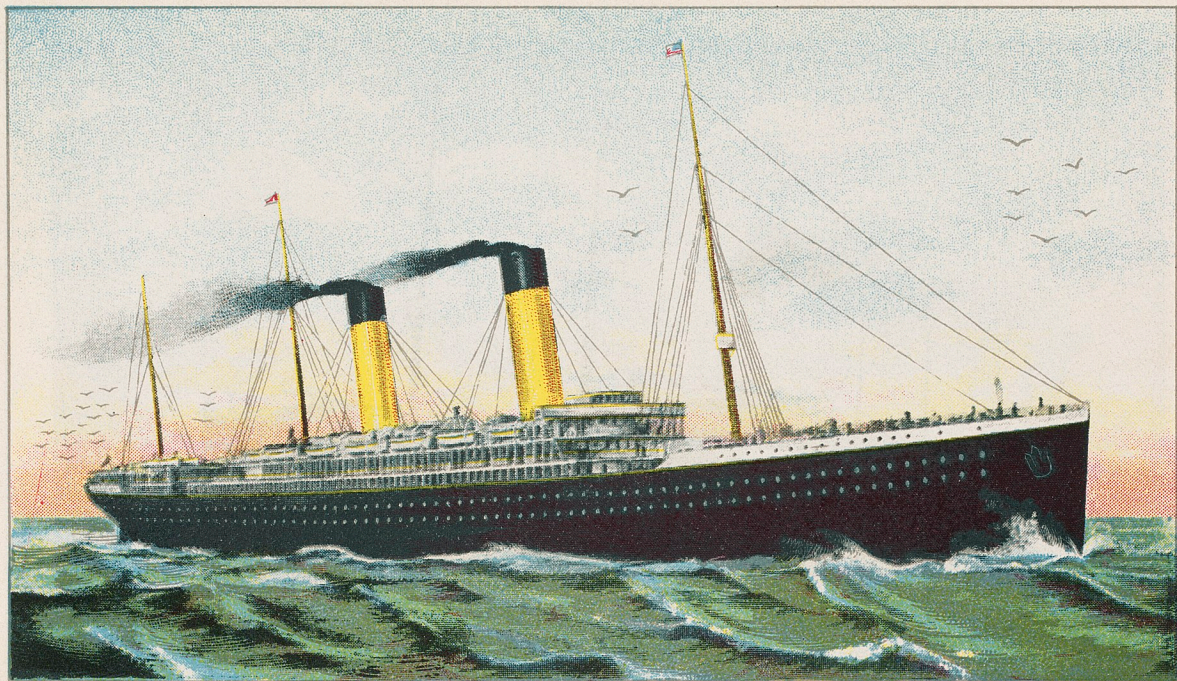
25,000 tons, 725 fot lång.

BALTIC

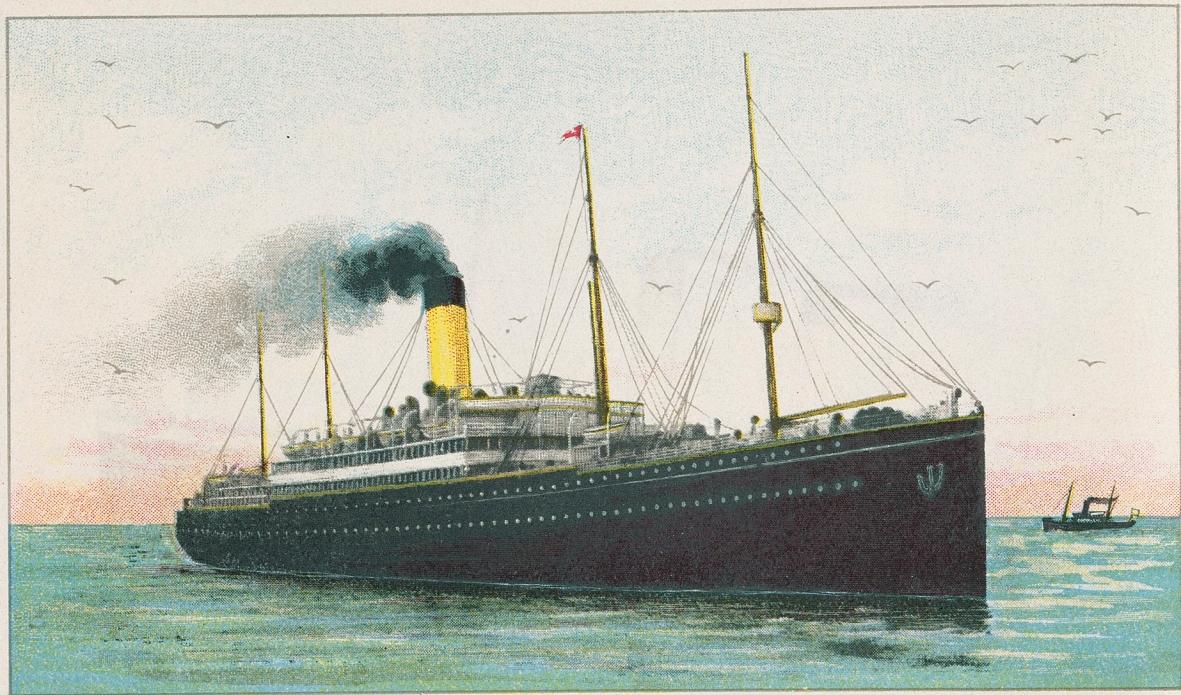
24,000 tons, 725 fot lång.

HVITA STJERN-LINIENS OLIKA ROUTER TILL
AMERIKA OCH CANADA

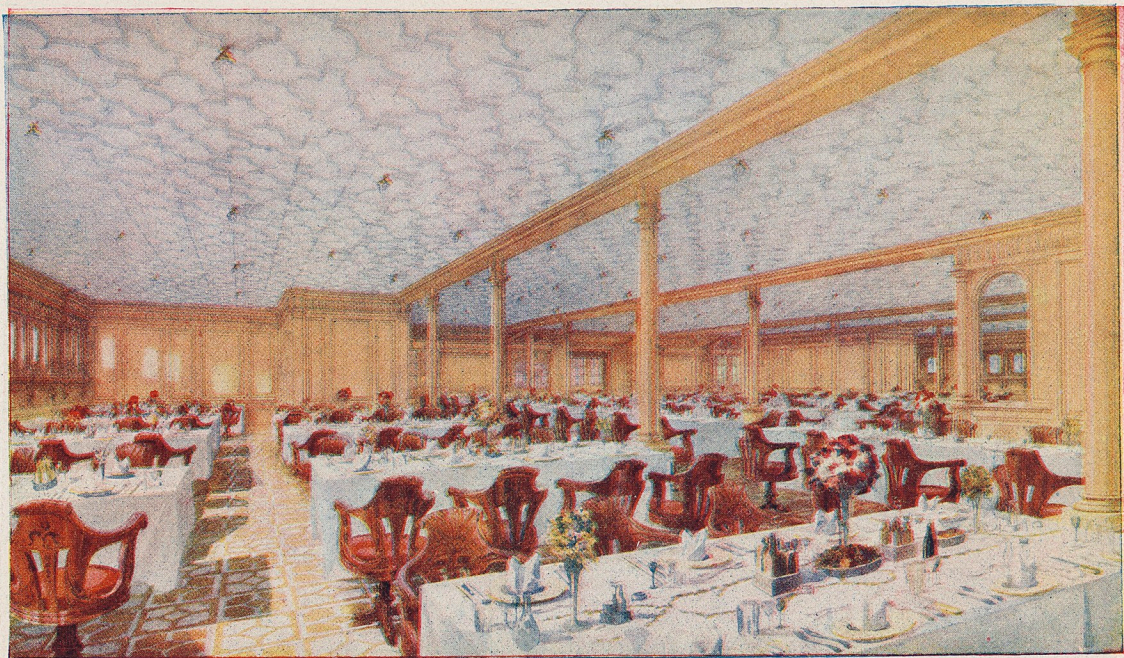




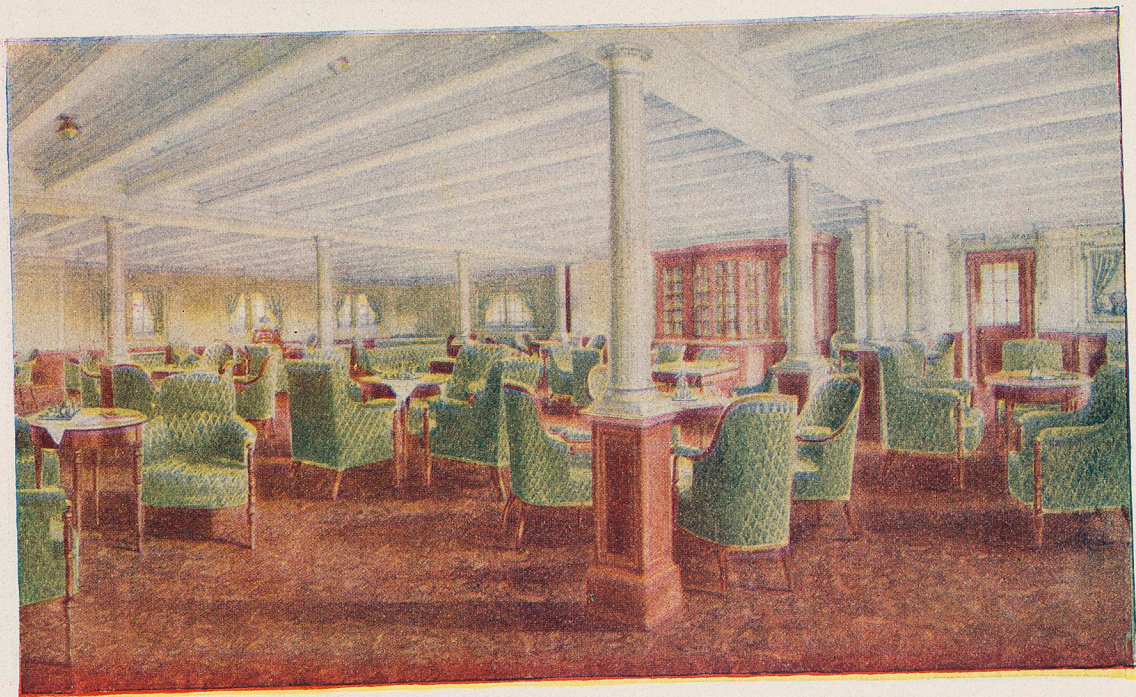
Expressångaren OCEANIC, 705 fot lång, 21 knops hastighet.



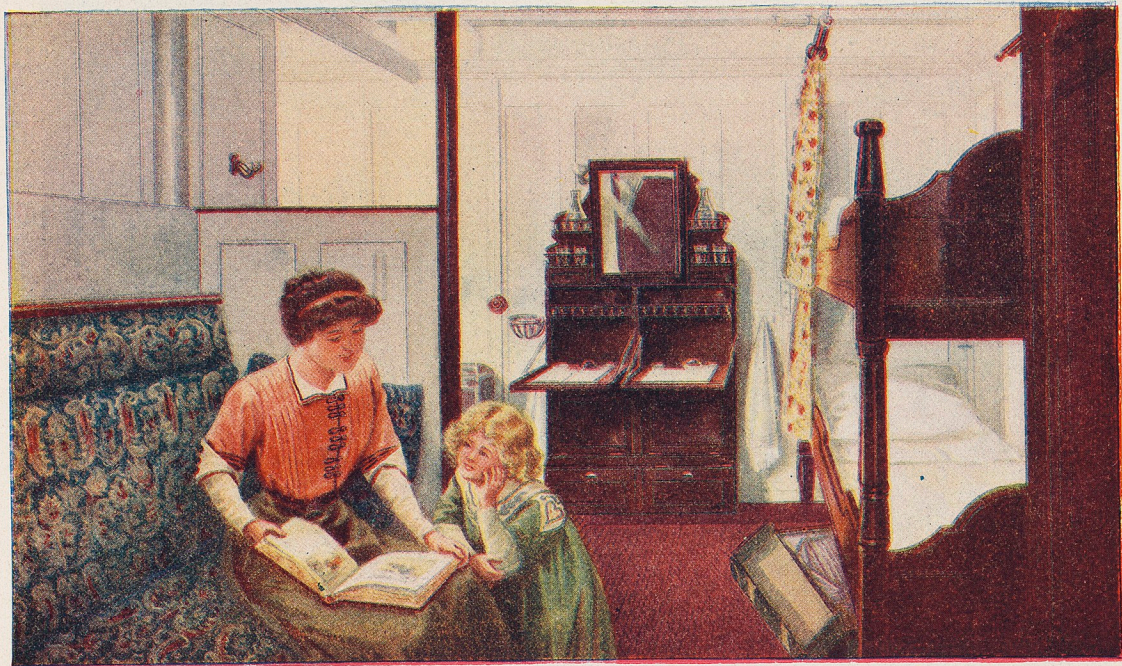
Palatsångaren ARABIC, 16,000 tons.



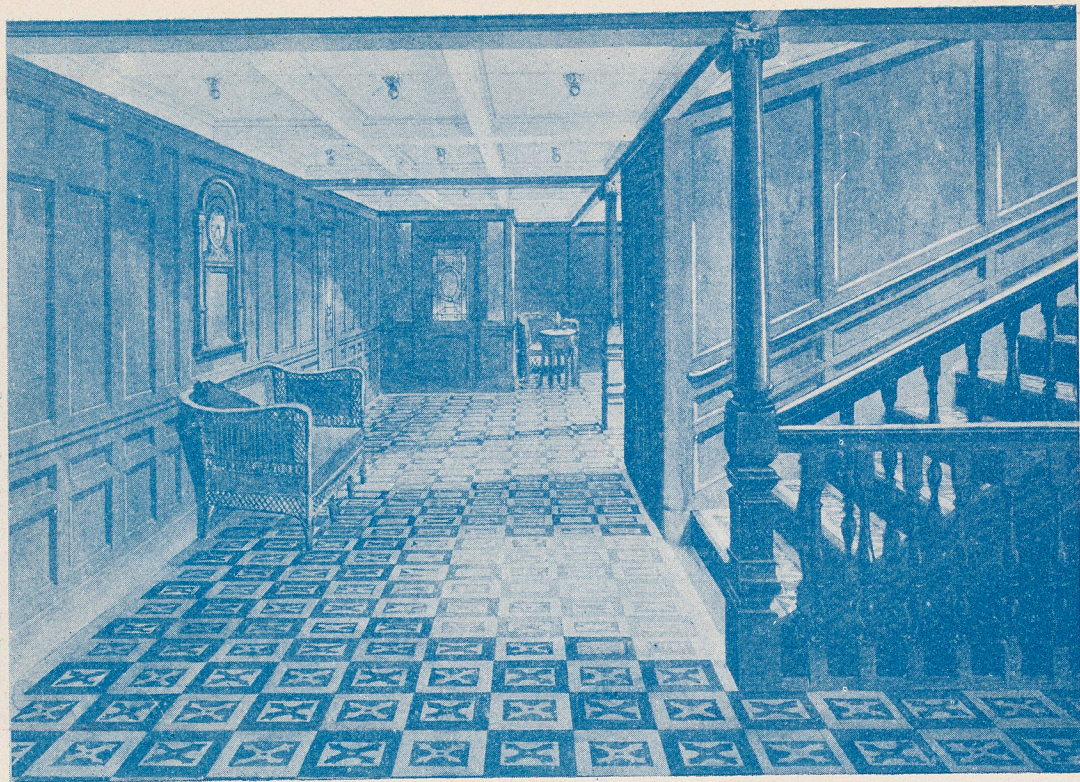
II klass matsal.



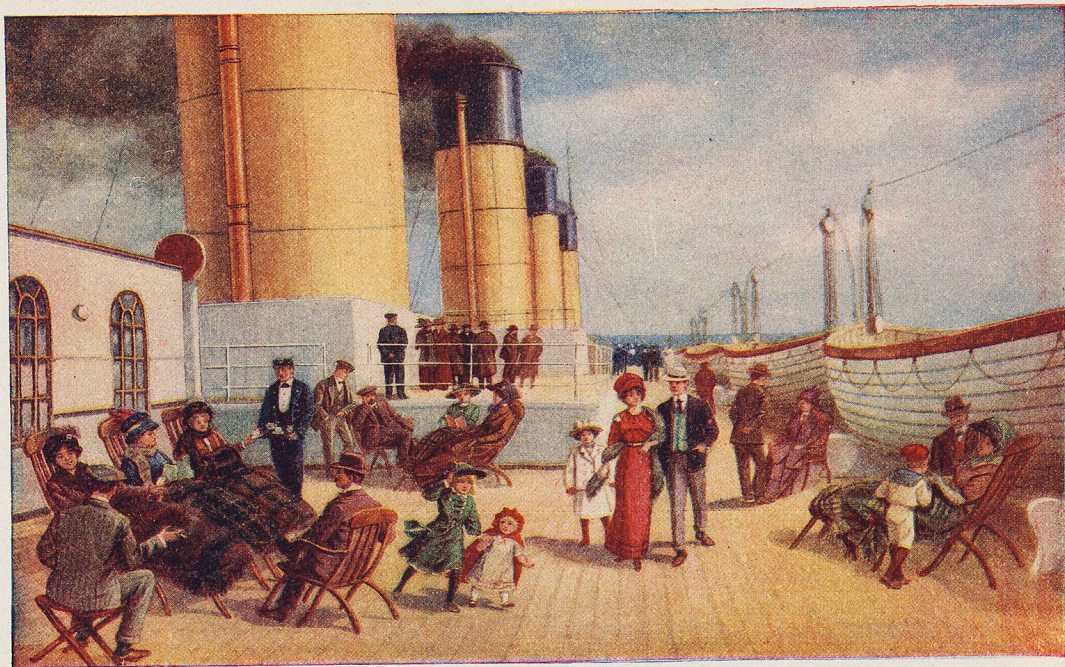
II klass bibliotek.



II klass sofhytt för 2 personer.

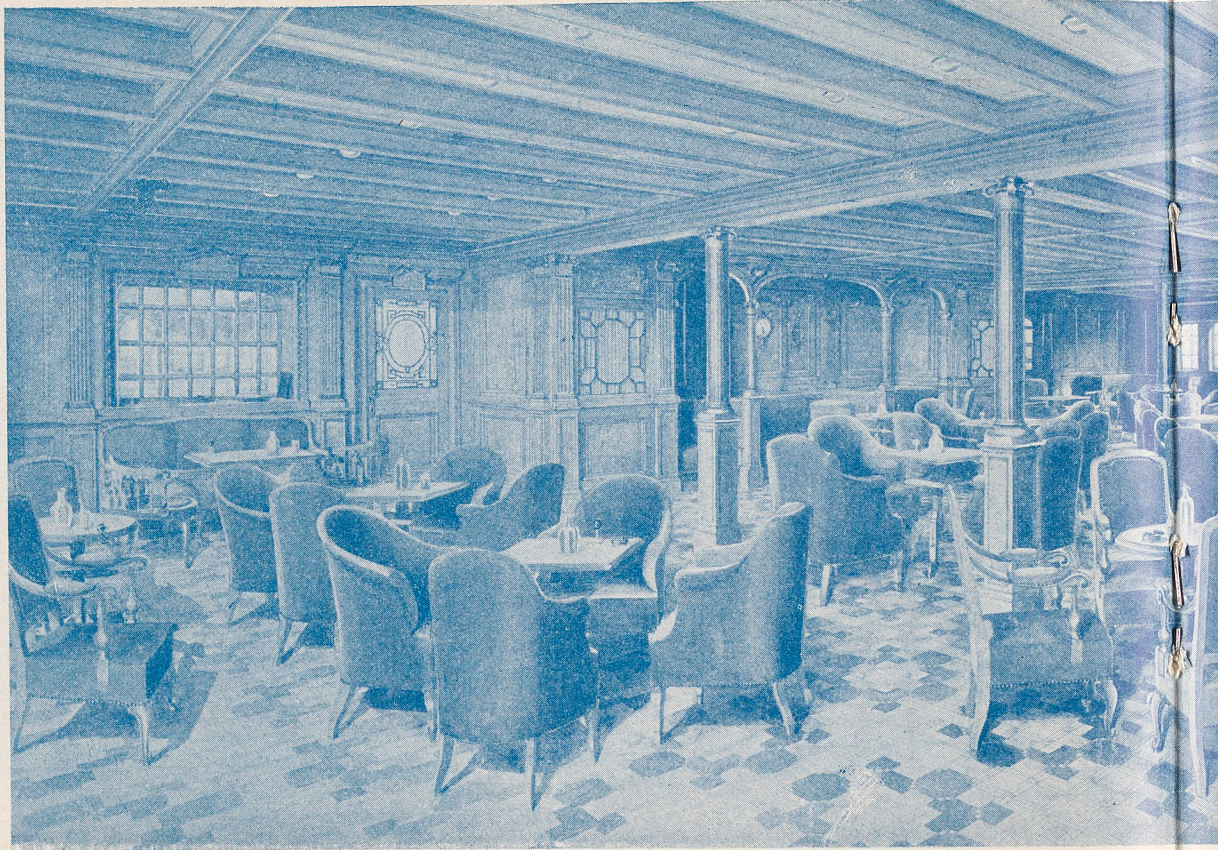


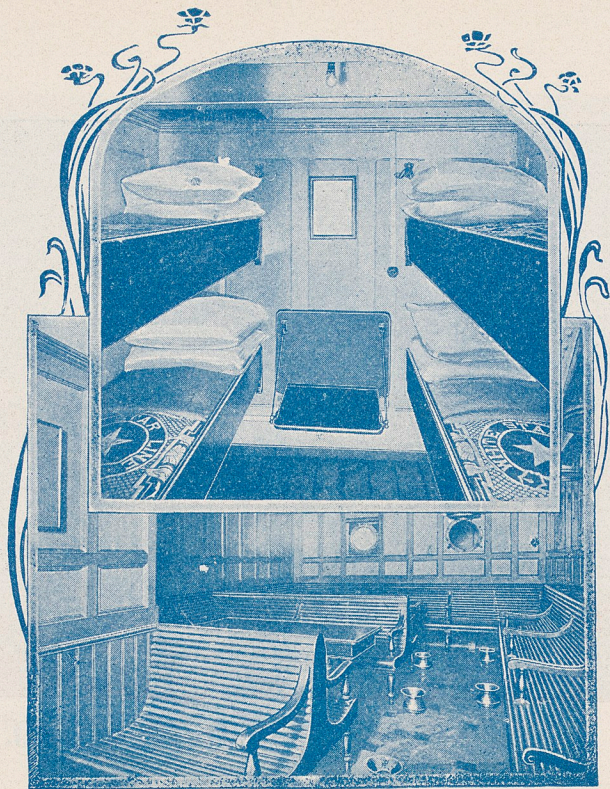
II klass hall.



II klass promenaddäck.

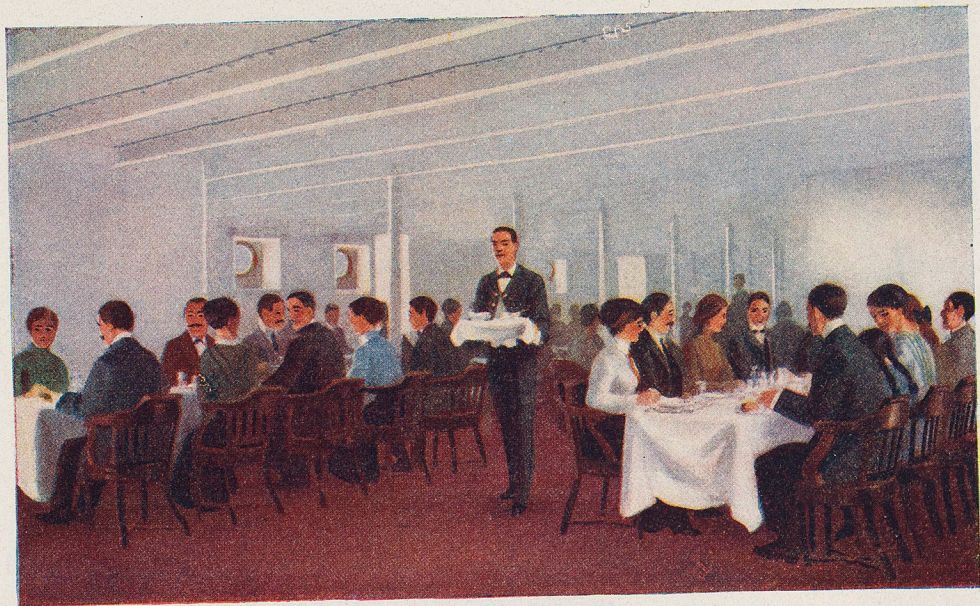
II klass
rökrum.



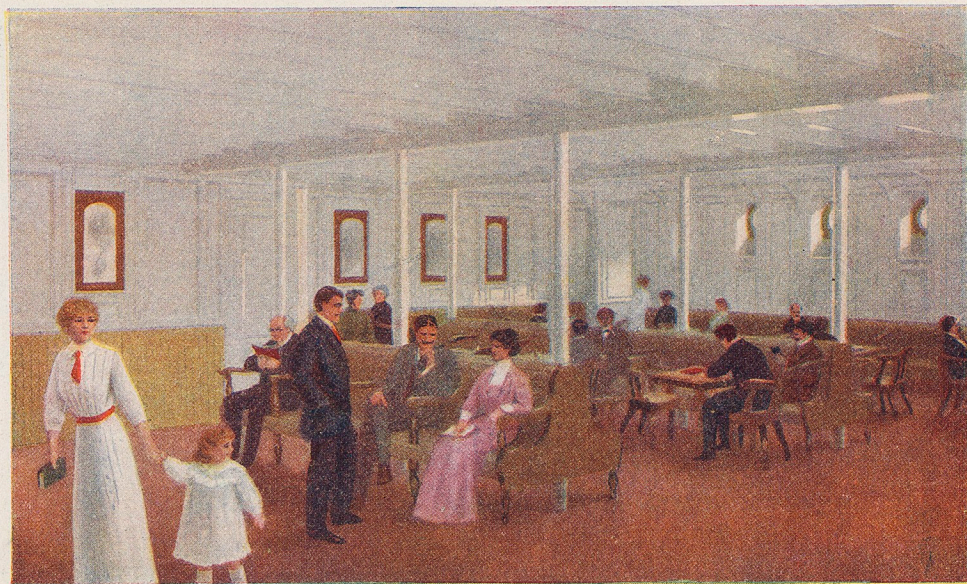


III klass
sofrum
för 4
personer.

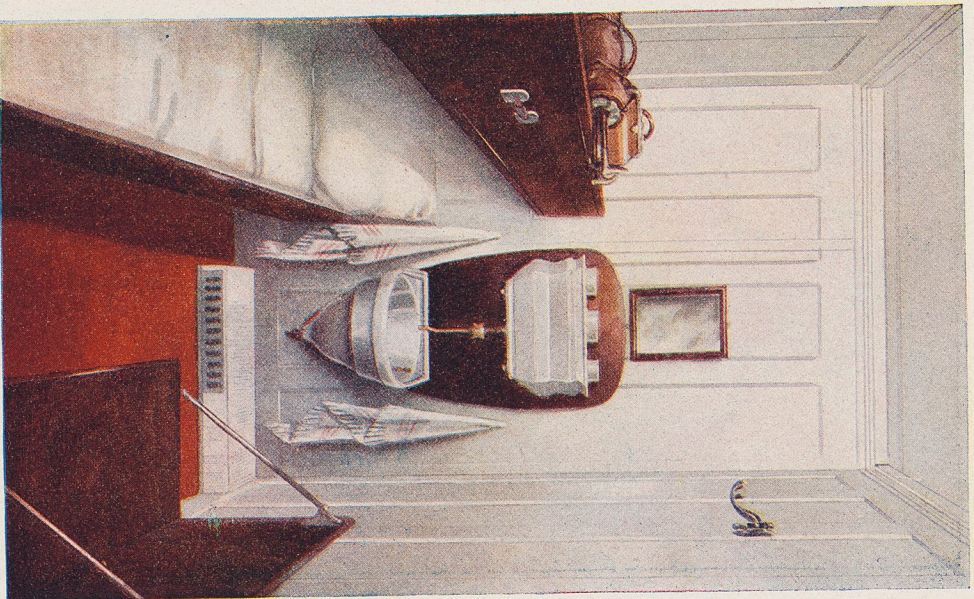
III klass
rökrum.



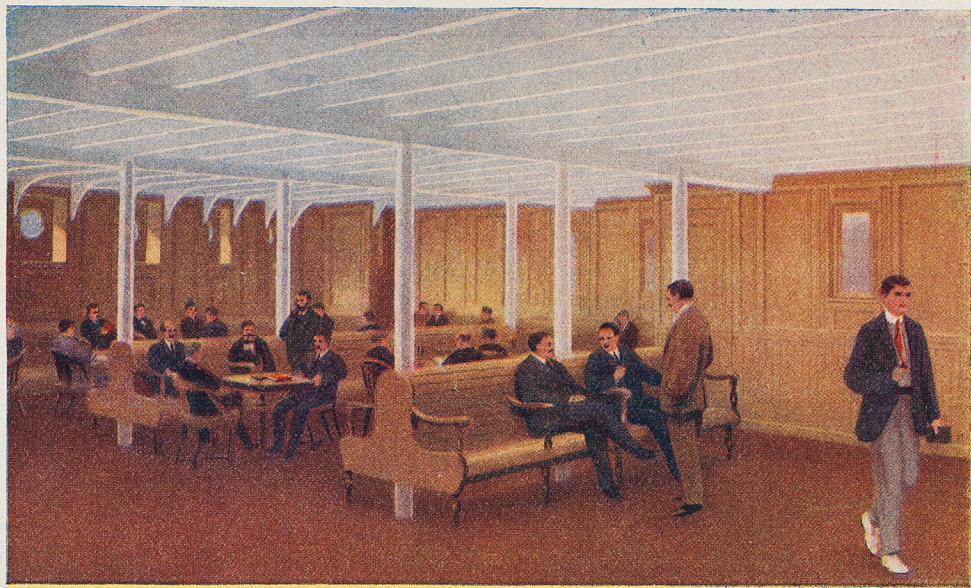
III klass matsal.



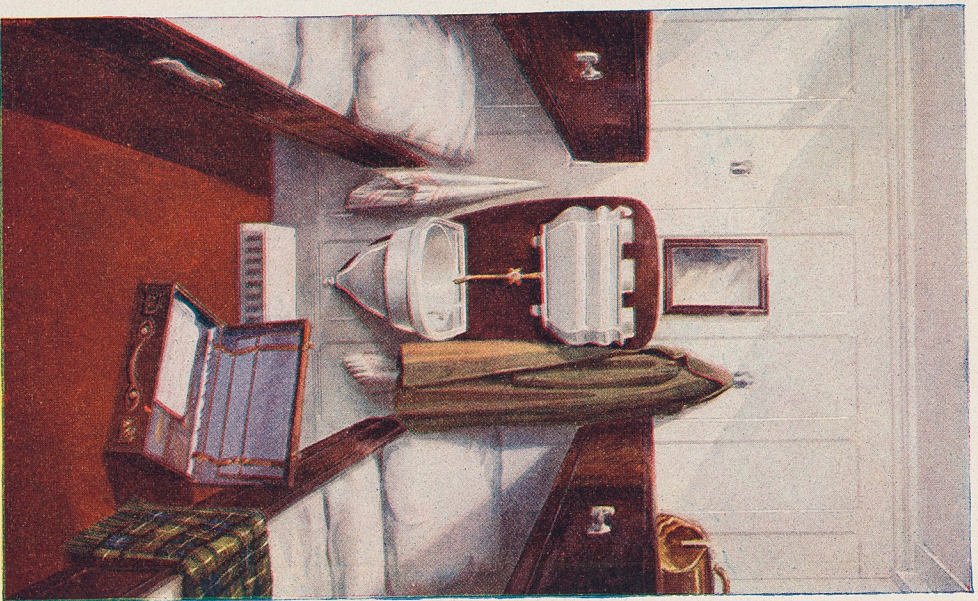
III klass gemensamma salong.



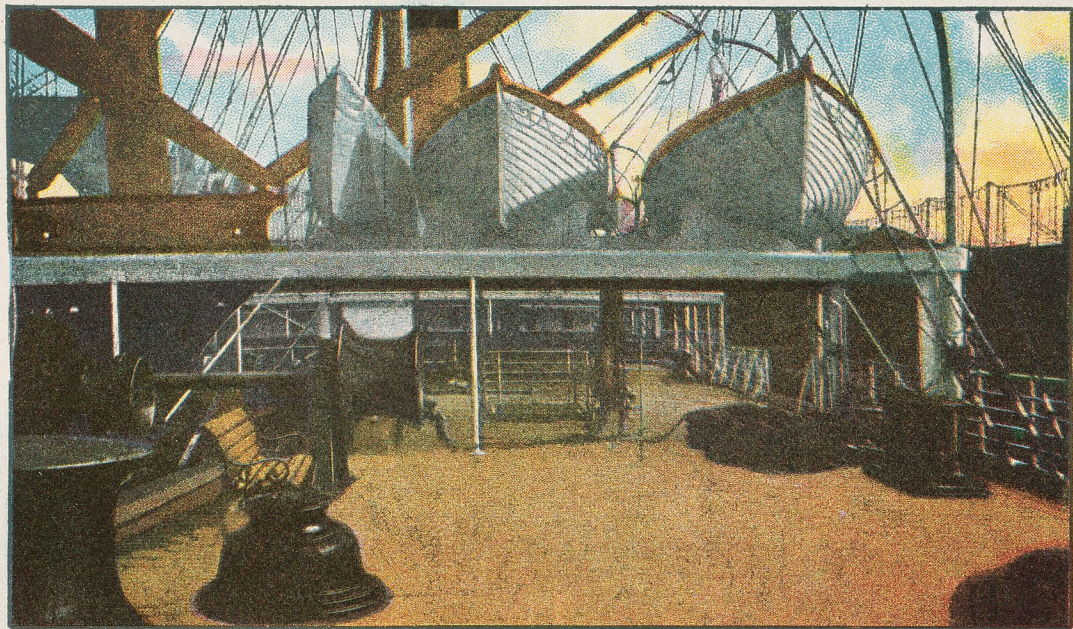
III klass sohytt för 2 personer.



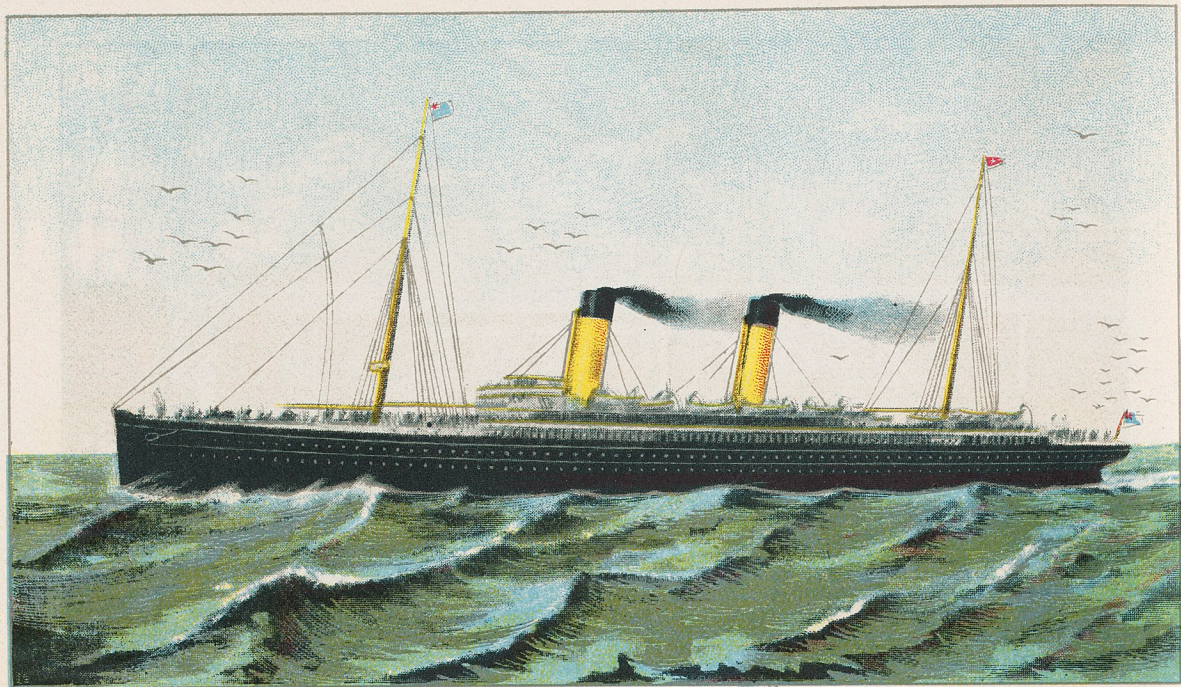
III klass rökrum.



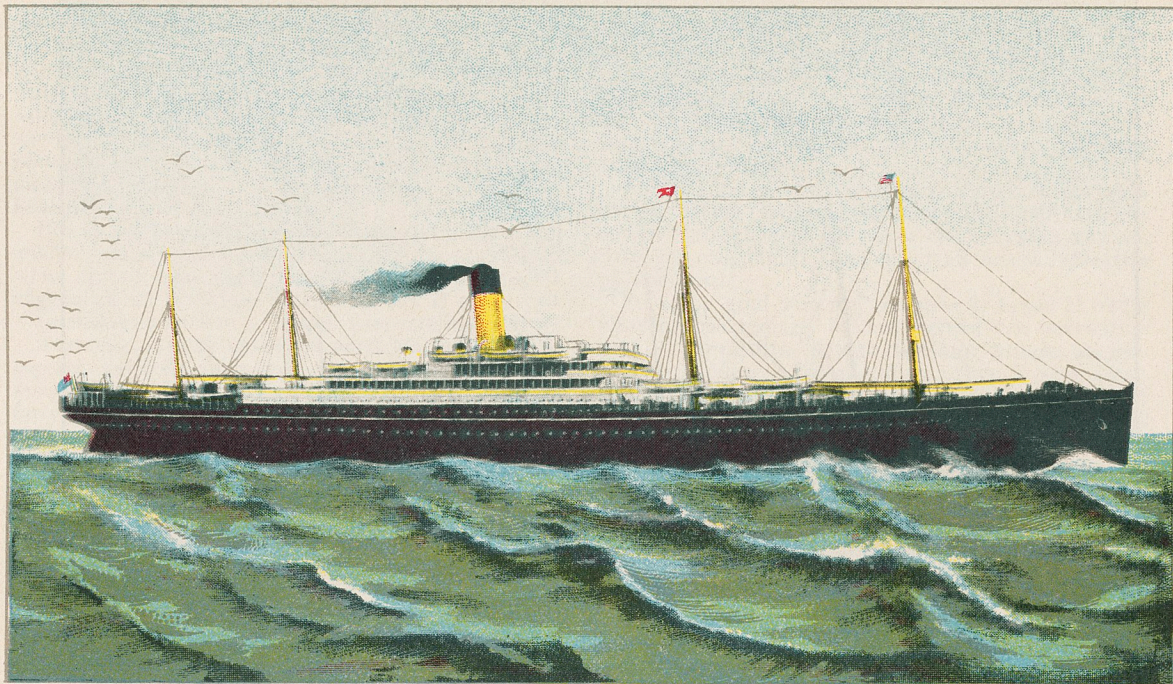
III klass sofhytt för 4 personer.



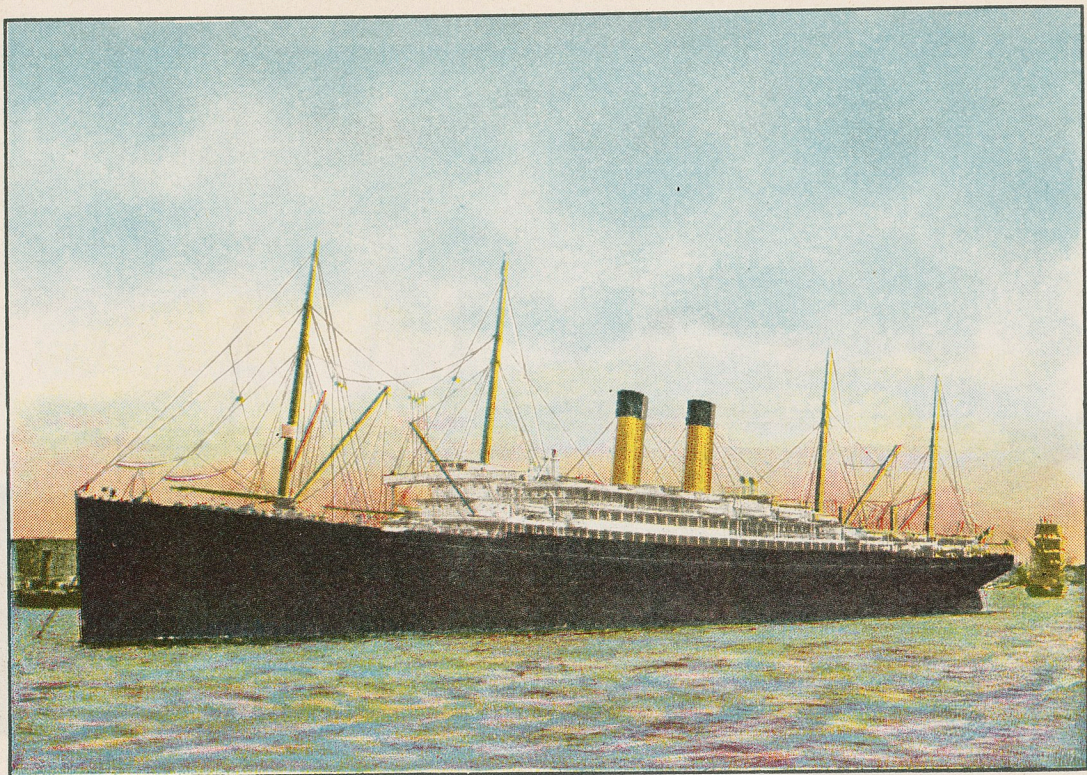
III klass promenaddäck.



Expressångarna MAJESTIC och TEUTONIC.



Postångaren **CYMRIC**, 13,100 tons.



Jätteångarne CEDRIC och CELTIC.

med väldiga människomassor, hvilka intresserade betraktade den väldiga ångaren. Tendern närmar sig kolossen, som vi ha godt tillfälle taga i skärskådande utvändigt. Den gör ett imponerande intryck, där den sakta och majestätiskt glider fram genom Merseys smutsgula böljor på väg från dockan till ankringsplatsen. Oaktadt sina väldiga dimensioner gör den med sina smäckra, väl avfärgda former ett ovanligt behagligt och elegant intryck.

Det är ett högtidligt ögonblick att »stå ansikte mot ansikte» med denna den nutida skeppsbyggnadskonstens triumf. Kolossen visar en »bredsida mera lik väggen på ett 5-vånings palats än sidan af ett fartyg.»

Interiörerna äro lika storartade som exteriören lofvat.

Ångarens inre är värdt sitt särskilda kapitel. Det mycket använda uttrycket »ett flytande hotell» ger knappast ett klart begrepp om hvad detta ofantliga fartyg är. Man kan med mera skäl kalla det för »en stad på vattnet». Det kan medtaga omkring 3,000 passagerare, däraf 370 i första klass. Att allting är inrättadt härefter faller af sig själf, och för passagerarnes bekvämlighet och trefnad är på det yppersta i alla afseenden sörjdt, såväl i första som i andra och tredje klass.

All inredning i hytterna är präglad af enkel elegans, praktisk och bekväm, öfverallt med ljusa, glada färger, inbjudande sofplatser, väl tilltaget utrymme och god ventilation. Första klassen erbjuder icke allenast enskilda hytter utan äfven hela små våningar, innehållande soffrum, mottagningsrum, eget badrum

etc., allting möbleradt med utsökt smak. Första klassens matsal, upptagande fartygets hela bredd, lämnar rum för 370 personer vid sittande bord. Till första-klasspassagerarnes bekvämlighet finres dessutom ett luxuöst inredt bibliotek med bl. a. en engelsk eldstad, damsalong och en stor röksalong, möblerad ytterst komfortabelt.

Andra klassen erbjuder likaledes mycket bekväma hytter, hvilkas inredning skiljer sig från första klassens endast i afseende på en något sparsammare elegans. Salonger etc., lämna intet öfrigt att önska i afseende på komfort.

En i hög grad prisvärd omtanke är ägnad åt tredje klassens passagerare, hvilkas trefnad och bekvämlighet det är **Hvita Stjern-Liniens** princip att särskildt tillgodose. Ljusa, luftiga hytter, i olika afdelningar för manliga och kvinnliga passagerare samt familjer, goda, snygga, bekväma kojplatser, rymliga mat- och röksalonger med fasta, svängbara stolar, goda toalettbekvämligheter, vattenklosetter, allt erbjuder en trefnad, för att icke säga lyx, som måste anses motsvara äfven de högst ställda anspråk, och som våra emigranter utan tvifvel näppeligen torde vara bortskämda med från sina hem.

Utdrag ur »Morgonposten» i Göteborg af 18 okt 1906:

Ärkebiskop Ekman besökte under sin vistelse i London ärkebiskopen af Canterbury och domprost

af Westminster, af hvilken han mottogs på det gästfriaste, omtalar »The Liverpool Daily Post».

Samma tidning meddelar från ärkebiskopens uppehåll i Liverpool att han förra onsdagen gjorde ett besök ombord på **Hvita Stjern-Liniens** största ångare »**Baltic**» och särskildt besåg de af svenska pas-

sagerare frekventerade afdelningarna för 2:dra och 3:dje klass resande. Hr ärkebiskopen var mycket intresserad af båtens konstruktion och dess storartade inredning samt intog frukost ombord tillsammans med befälhafvaren.

»CELTIC» och »CEDRIC».

Näst **Adriatic** o. **Baltic** äro **Celtic** o. **Cedric** de största af alla Eng. Liniers dubbelpr.-ångare.

Celtic 20,904 tons, **Cedric** 21,035 tons, hvardera 700 fot långa, 75 fot breda, 49 fot djupgående. — Inredningen för passagerarne å **Cedric** och **Celtic** är dock densamma som å **Baltic**.

Låt oss taga en hastig öfverblick öfver **Celtic** systerångare till **Cedric**.

Kaptensens brygga, hvilken är ganska långt förut, är en god plats för att taga denna ångares ofantliga dimensioner i betraktande. Seende rätt förut mötes ögat af ett stort, öppet däck, punkteradt på tre ställen med stora luckor. Om man tittar ned genom den lucka, som är närmast bryggan, så kan man få ett begrepp om ångarens ofantliga djup. Om man har ett skarpt öga, så kunna sex olika däck skönjas nedanför hufvuddäcket. — Ångaren har liksom **Baltic** inalles nio stäldäck. — Den skarpa bogen är 150 fot från kommandobryggan och är så hög öfver vattenytan, att det synes omöjligt för Atlantens vågor att fukta dess topp. Därifrån gå vi öfver en smal brygga och taga akterskeppet i betraktande. Först se vi en lång rad af däckshyttter. Bakom dessa långa rader måste räddningsbåtar i sina davitar. Nästan så långt från vår utsiktsplats, att kikare måste användas, fulla 550 fot, synes ett fladdrande af röda och hvita färger, gamla Englands flagga, hvilka utvisa den slutliga delen af detta vidunder.

Vattentankarna i ångarna **Celtic** och **Cedric** rymma vardera 6,062 tons vatten som ballast. Denna vattenmassa är tillräcklig att bilda en insjö stor nog för en medelstor lustjakt att segla i. Ändamålet med denna vattenballast är naturligtvis att hålla fartyget på jämn köl. Om t. ex. bogen ligger för högt, så pumpas vatten in i förtankarna för att väga ner denna, och vice versa. Sälunda kan alltid jämn köl erhållas, af hvad slag lasten än må vara. Och en jämn köl är som hvarje sjöman vet, icke blott hemligheten af passagerarnes välbefinnande ombord, utan därpå är äfven hastigheten till en del beroende.

Dessa ångare rymma vardera 3,500 personer. Säkerhet, bekvämlighet och belåtenhet för passagerarna är det mål, hvarefter **Hvita Stjern-Liniens** ägare alltid sträfvat, och ha alla uppfinningar å såväl dessa som Liniens öfriga ångare tillämpats, så långt som vetenskapen känner.

På de flesta atlanterångare ha första och andra klass det luxuöst inredt och ringa hänsyn ha tagits för tredje klass passagerare (emigranter). Det kan ju därför vara intressant att få veta bekvämligheterna å **Celtic** och **Cedric** för dessa passagerare, af hvilka de hafva platser för 2,350 vardera. Ångarne äro kanske ej så luxuöst och elegant inredda för första och andra klass, men har så mycket större hänsyn tagits till välbefinnandet i tredje klass. Å dessa ångare finnes, liksom å **Baltic**, hytter för två, fyra och sex personer, i **hvilka svenska passagerare få sina platser**. Dessa hytter hafva järnsängar med resår-madrasser, tvättställ med vatten, spegel, vattenkaraff med glas samt klädhängare. För gift folk och ogifta kvinnor äro hytterna belägna akterut på hufvud- och mellandäcken. Matsalarna, hvarest äfven finnes piano, äro försedda med flera bord, belagda med rena, hvita dukar. **Hvarje passagerare har sin svängstol** i stället för att behöfva sitta hopträngda på bänkar, hvilket är förhållandet på äldre ångare. Tredje klassen har ett stort samlingsrum, skrif- och rökrum samt badrum med varmt och kallt vatten.

Liverpool—Boston.

”ARABIC”.

16,000 tons.

”CYMRIC”.

13,100 tons.

Bland de största, snabbaste och bekvämaste.

Arabic. Denna ångare är en af Liniens nyaste och modernaste och bland de största och snabbaste på Bostontraden. Inredningen är här densamma som å Liniens öfriga ångare med hytter för två, fyra och sex personer i hvarje. Stora, öppna och täckta promenaddäck rundt hela fartyget. Alla som resa med denna ångare förklara sig ytterst belåtna med resan och framhålla särskilt denna ångares stadiga gång i hårdt väder.

Cymric har samma inredning och bekvämligheter som förut nämnda ångare. Dock finnes å **Cymric** ingen 2:dra klass, utan äro 3:dje klass hytter belägna där dessa eljest brukar vara.

Herr Aug. Palm, som gjort resan öfver till Amerika på **Cymric**, säger i sin resebeskrifning, 1:sta häftet, 9:de sidan: »Det skall villigt erkännas, att jag icke trott, det mathållningen skulle vara så solid och tillräcklig för emigranterna som den var på **Hvita Stjern-Liniens** ångare ”**Cymric**” o. s. v. På ett annat ställe, 10:de häftet, sidan 233, skrifver samme förf.: »Till Amerika hade jag rest som emigrant på tredje klass. Hem for jag som andra klass passagerare, men om jag undantager de större bekvämligheter man hade här, i det man bl. a. hade egen sofhytt, var det för öfrigt inte stort bättre än tredje klass hade det på **Hvita Stjern-Liniens** rymlige ångare **Cymric**.»

Arabic och **Cymric** äro bland de största och snabbaste samt mest omtyckta ångarne på Boston.

Landstigningen i Boston.

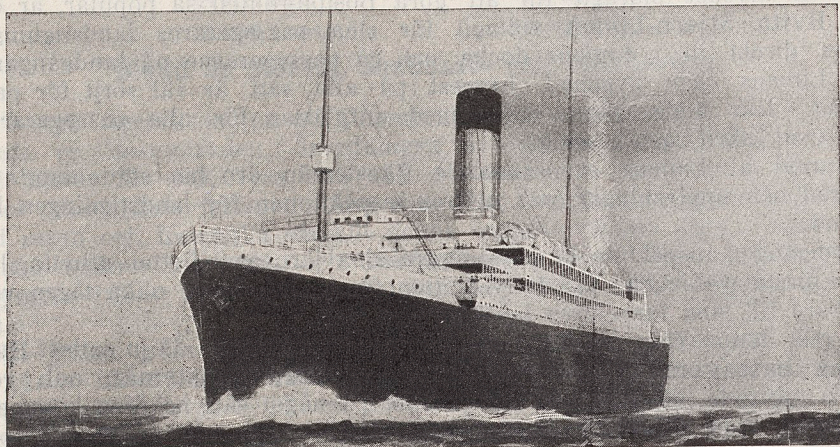
En sak, som mycket bidragit till att göra Boston-routen så populär, är de utmärkta anordningar **Hvita Stjern-Liniens** vidtagit för sina passagerares landstigning i Boston. Ångarna löpa direkt in i Liniens docka, och gå passagerarne på landgångar från båtes direkt in i Liniens egen byggnad, hvarest på alla sätt är väl sörjt för passagerarnes bekvämligheter. Här finnas stora salar med sittplatser för alla passagerare, bad- och toalettrum, matsal, skrif- och lärum.

Ett stort antal af Liniens svensktalande tjänstemän äro här stationerade och stå till tjänst med råd och upplysningar, och utföres inspektionen för landstigningen här af regeringens ombud.

Efter genomgången inspektion få passagerare sina järnvägsbiljetter utbytta, hvarefter de visas ned i första våningen, där tullvisitation försiggår och de olika fågen vänta för att föra passagerare till sina respektive bestämmelseorter.

Alla, som rest denna vägen, prisa dessa Liniens anordningar, då ju endast **Hvita Stjern-Liniens egna passagerare, deras mötande vänner, tjänstemän och regeringens ombud** hafva tillträde, så att passagerare icke på något sätt behöfva komma i beröring med utomstående, utan hela tiden bistås af tjänstemän, som tala deras eget språk.

Ny linie till Quebec och Montreal i Canada.



Största och snabbaste ångare på denna trade.

LAURENTIC 15,340 tons, **MEGANTIC** 15,000 tons, färdiga 1909 samt **TEUTONIC** 20 knops hast.

Den resande allmänhetens kraf på nya och modärnt inredda ångare till Canada hade föranledt **Hvita Stjern-Linien** till detta steg och som förutsetts har denna nya linie hälsats med tacksamhet. **Laurentic**, tre propeller och **Megantic**, dubbelpropeller,

äro de största ångare till Canada. Första och andra klass äro luxuöst inredda. Hvad tredje klass beträffar står den icke mycket efter andra klass å äldre ångare. **Hytterna äro för två, fyra, sex och åtta personer i hvarje.** Särskilda matsalar, rökrum, sällskapssalonger och badrum äfven i tredje klass. Stora, täckta och öppna promenaddäck rundt hela fartyget.

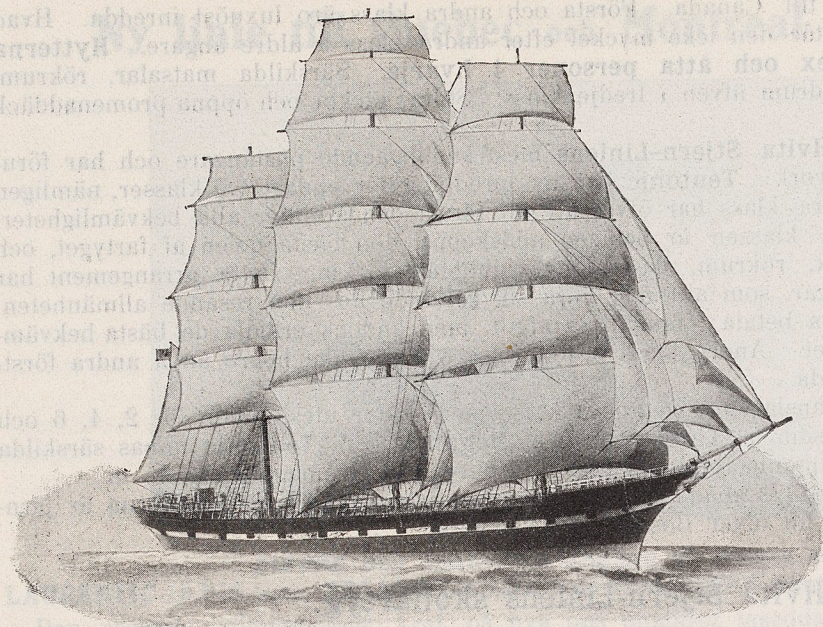
Teutonic är en af **Hvita Stjern-Liniens** mest snabbgående postångare och har förut gjort sina resor på Newyork. **Teutonic** har ny inredning för endast två klasser, nämligen andra och tredje. Andra klass har öfvergått till första och åtnjuter alla bekvämligheter, som där finnas. Andra klassen är belägen midskepps, den bästa delen af fartyget, och har stora promenaddäck, rökrum, damsalong, bibliotek m. m. Detta arrangement har uppfyllt alla de fordringar, som allt mer göra sig gällande hos den resande allmänheten, nämligen att icke behöfva betala första klass afgift, men ändock erhålla de bästa bekvämligheter ombord å fartyget. Andra klass biljettpris äro dock icke högre än å andra förstklassiga ångare på Canada.

Tredje klass är sammanslagen med andra klass med hytter uteslutande för 2, 4, 6 och 8 personer i hvarje liksom å **Laurentic** och **Megantic**. Å **Teutonic** finnas särskilda matsalar, rökrum, sällskapsrum, bibliotek, stora och rymliga promenaddäck m. m.

För dem som skola till Canada eller ställa resan öfver till Förenta Staterna är järnvägsresan något billigare än öfver Boston och Newyork.

Hvita Stjern-Liniens skolfartyg.

Det är allmänt bekant att ångarne så småningom utträngt segelfartygen och den tid är måhända inte långt aflägsen då dessa senare helt och hållet försvinna att användas i handels-



sjömän. Ombord finnes navigationsskola med framstående lärare, läkare och instruktörer i sjömansvetenskap.

tjänst. Äfven är det känt att den bästa sjömanskunskapen erhålles vid praktiserandet ombord på seglare. Då nu antalet segelfartyg äro alldeles för få för att utbilda tillräckligt antal dugligt sjöfolk att bemanna ångarne med, har Hvita Stjern-Linien låtit utrusta ett skolfartyg "**MERSEY**" för att å samma genom långresor till främmande världsdelar utbilda dugligt befäl och manskap för deras stora flotta. "**MERSEY**" är ett fullriggadt skolfartyg. Det har platser för 260 st. kadetter och

Hvad passagerarne säga.

Intyg.

Ombord å Baltic den 3 Maj 1906.

Till **Hvita Stjern-Linien**, Göteborg.

Vi undertecknade vilja härmed uttrycka vår **stora belåtenhet** med detta fartyg. Många af oss hafva förut rest med olika linier men få med tacksamhet erkänna att vi **aldrig förut** haft en så god och angenäm öfverresa som vi nu haft med **HVITA STJERN-LINIENS ÅNGARE BALTIC**.

Betjäningen har varit mycket vänlig och

tillmötesgående. Maten god och väl tillagad samt bekvämligheterna i öfrigt de bästa möjliga.

Vi tredje klassens passagerare få särskildt framhålla **Baltics utomordentligt stadiga gång** öfver Atlanten.

Vi vilja därför rekommendera **Hvita Stjern-Liniens** båtar, då vi anse dem vara de bästa som kunna väljas för öfverresan.

Högaktningsfullt

Carl G. Hult.

Emelia Johansson.

L. Alfred Haglund.

David Svensson.

Jenny Karlsson.

Magnus Persson.

John Olson.

Olga Lundberg.

Gottfrid Eriksson.

John Johanson.

Elsa Sjögren.

Robert Höglund.

Hugo Strömbäck.

Betty Stenberg.

Birger Helgeson.

Gunnar Larsson.

T. Lund.

Alfred Jansson.

m. fl., m. fl.

Vi undertecknade, tredje klassens passagerare å ångaren **Cedric**, tillhörande **Hvita Stjern-Linien**, önska härmed få uttala vår tacksamhet för den goda behandling, som kommit oss till del från besättnings sida och den ovanliga renlighet vid serveringen

Arthur Adamson.
Otto Nylund.
K. Viktor.
Edvard Säfström.
Axel Lundberg.
Anna Pettersson.
Gustaf Johanson.

J. E. Nilson.
K. R. Lindström.
Oskar Johansson.
Gust. Johansson.
George Engström.
P. Sandberg.
Albin Johansson.
John E. Bondesen.

af maten, såväl i de hytter som vi disponerade öfver på resan och hoppas att våra landsmän, hvilka skola göra öfverresan, just välja denne ångare, då vi äro öfvertygade om att de ej ångra sitt val.

Ombord å **Cedric** i Februari 1906.

B. Anderson.
Gust. Larson.
John Holmgren.
J. A. Andersson.
H. Molin.
August Andersson.
K. Johanson.
Vera Lindholm.

Waldemar Aulén.
David Börjesson.
K. Wilhelm.
L. Andersson.
K. Johansson.
Adele Karlsson.
Axel Hagman.

m. fl., m. fl.

On board R. M. S. »Oceanic» Sept. 18th 07.

Herr Carl Eriksson, Göteborg.

Oceanic anlände i dag på morgonen till Newyork efter en mycket angenäm resa öfver Atlanten, hvarför jag, medan jag tänker därpå, vill sända Eder min tacksamhet på samma gång jag vill uttrycka min

belåtenhet med min resa med **White Star**, och i all synnerhet med bemötandet och behandlingen ombord på **Oceanic**. Gud bör ha äran för det vackra vädret, men Edert Company för vänligt och humant bemötande.

A. W. Franklin,
Pastor.

Hvad præssen säger.

UTDRAG ur Svenska och Amerikanska tidningen »Svea» 15 jan. 1902.

Minne från min atlantresa

af pastor Karl Årre.

— — — — Min biljett var på förhand ordnad genom **Hvita Stjern-Liniens** hufvudagent i Malmö. Det må sägas till agentens favör, att det för min del utlofvade, under resan till fullo kom mig till godo. Resan fortgick med expresståg Köpenhamn—Esbjerg via Stora och Lilla Bält. Samma dags afton anlände vi till Esbjerg, hvarest den nya och komfortabla ångaren J. C. La-Cour låg väntande att genast vända stäfvén mot Englands kust. Efter en flyktig besiktning voro vi alla ombord och lade ut. Den mest fruktade delen af vår sjöfärd förelåg oss nu, nämligen Nordsjön med dess omväxlande och nyckfulla vågor. Vädret var och förblef det angenämaste man kan tänka. Jag och flera, vid sjö mindre vana, hade sålunda den lyckan och glädjen att gå fria från den obehagliga och fruktade gästen sjösjukan. Efter 23 timmars sjöresa hade vi tillryggalagdt de 346 eng. mil, som skilja Esbjerg och Parkeston, England från hvarandra. Med extra nattåg fingo vi, såsom amerikafarare, lämna Parkeston för att nästa morgon se Liverpool. Allt gick med snälltågsfart och vi sågo Liverpool, öfver hvars hustak tåget rullade fram, i tidiga

morgonstunden. **Hvita Stjern-Liniens** hotell stod öppet och borden dukade vid vår ankomst.

Tiden hade nu fortskridit så långt, att vi snart fingo taga i betraktande den ångare, åt hvilken skydd och säkerhet våra lif voro anbefallda öfver oceanen. Vid första anblick tycktes såsom om **Celtic** icke vere något förmer, större eller säkrare, än andra oceanens vägbrytare. Så fort man närmade sig densamma öfvertygades man dock om, att fartyget i fråga var en jätte bland sina medtäflare. Man kände sig sålunda ganska trygg, då man efter mångt och mycket besvär här och där ändtligen kunde säga sig själf och andra: Nu få vi slå oss till ro, tills att vi äro i den efterlängtdade hamnen Newyork.

Enär det fanns godt om platser och hytter, tillbjöd bolagets chef mig en ensam hytt, hvilket tillbud jag med nöje mottog. Det var glädjande att se med hvilken ordning och disciplin vi mottogos samt ledsagades till våra små trefliga »ungkarlsrum» ombord å **Celtic**. Från och med denna tid sågo vi ingen af rusdrycker stapplande ragla sin väg fram. Att en mångfald af temperament och lifsyttringar uti ett sällskap på c:a fem hundra personer, lifligt spela om, må man väl räkna såsom hörande till ordningen för dagen.

Efter en stunds bullersam framfart voro vi alla anvisade våra hyttnummer, hvarefter vi snart kände oss hemmastadda. Efter att hafva intagit vår måltid ombord å **världens störste ångare — Skandinavernas favoritångare** — voro vi sålunda färdiga att anträda resan. Klockan var $\frac{1}{2}$ 4 e. m. Man lade ut, och så hade vi vänt ryggen äfven åt England. Väl att jag icke hade någon här att vinka farväl till. Det hade nästan varit mig en omöjlighet. Vi hade nu endast att passera Irland samt upptaga några emigranter från Queenstown, och därefter hade vi lämnat Europa för aft endast spana mot västern.

Nu syntes alla intaga en mer allvarlig och afbildande hållning. En del troende tillhörande olika kyrkor i Amerika, voro med och vi togo tillfället i akt och anordnade uppbyggelsestunder med tal, bön och sång samt musik. Vi fingo i detta fall fritt disponera en af aktersalongerna där piano fanns, hvadan musik icke fattades, ehuru ingen virtuoso under denna resa uppträdde, n. b. inom 3:dje klass. Vi å denna klass utgjorde naturligtvis en liten värld för oss själfva och därinom åter mindre grupper, hvilka under hela resan kände sig såsom om de varit länge förtrogna, ja, släkt. För min del var jag fullt belåten och tacksam till det lilla sällskap med hvilket jag under resan hade nöjet att umgås och dela såväl andliga som lekamliga häfvor. Icke minst nöjsamma voro de många tillfällena omkring kaffebordet.

Under resan öfver oceanen förekommo naturligtvis muntrationer af olika slag, bollkastning med apelsiner

af negrer; dessutom några sånger, som intogo ett framstående nummer å programmet. Bland dessa svarta träffade jag en, hvilken tillhörde baptistkyrkan i Amerika. Vidare presterades nummer af våra svenska nationalsånger, dans förekom jämte svenska lekar för ungdomen. Om aftonen hade vi våra stunder omkring något Guds ord, och det kändes vederkvikande för hjärtat, att midt uti detta vimmel få afbryta och rikta tankarna på det som högre, härligare och viktigare är.

Den 15:de fingo vi sikte på en seglare med nödflagg. Vår kapten gaf genast order att styra kurs på densamma. Framkomne till de nödställda befunnos dessa vara kapten jämte tre mans besättning. Fartyget, en amerikansk slättoppare, öfverlämnades åt sitt öde att brännas.

Våra hjärtan kände sig böjda i stoftet inför den lefvande Guden öfver att i nödens stund hafva fått utsträcka en brodershand. Handklappningar följde då vår utsände räddningsbåt återvände till oss med de nödställda i sitt sköte. Väl hindrades vi i loppet, men ingen kände sig annat än tacksam och glad öfver bisträckt hjälp. De räddade hade drifvit omkring i fem dygn.

Nästa dags e. m. fingo vi sikte på land och stor blef glädjen. Under aftonens fulla belysningseffekt fingo vi sålunda glida in genom Newyorks segelled, hälsade välkomna från ljuset af »Statue of Liberty» med dess upphöjda hand.

Vi hade sålunda uppnått land efter en mycket an-

genäm 3:dje klass tur öfver oceanen med **Hvita Stjern-Liniens** nyaste och störste ångare **Celtic**. Hvad anordningarna för denna klass å jätteångaren **Celtic** beträffar, behöfver ingenting mer sägas än att såväl mat som hytter jämte betjäning, allt är sådant, att det intager främsta rummet bland nutida emigrant-ackommodationer.

Min resa hit är ett minne blott, men oaktadt besvär och annat, ett kärt sådant, med tanken på väderlek, godt sällskap, trefnad och bekvämlighet. Minnen och erfarenheter vunna på denna sidan hafvet torde framtiden teckna på sina blad.

Karl Årre,
pastor.

Provianten

för en resa å Olympic utgöres af

Färskt kött	75,000 eng. skålpund	Mjöl	200 säckar
Färsk fisk	11,000 skålpund	Potatis	40 ton
Salt och torkad fisk	4,000 »	Äpplen	180 lådor
Skinka och fläsk	7,500 »	Apelsiner	36,000 st.
Höns och villebråd	8,000 st.	Citroner	16,000 »
Smör	6,000 skålpund	Vindrufvor	1,000 skålpund
Ägg	40,000 st.	Söt mjölk	1,500 gallons
Malet kött	2,600 skålpund	Kondenserad mjölk	600 »
Kalfbräss	1,000 st.	Sallats-hufvuden	7,000 st.
Glacé	1,750 quarters	Grädde	1,000 quarters
Kaffe	2,200 skålpund	Sparris	800 knippen
Thé	800 »	Lök	3,600 skålpund
Ärter, ris etc.	10,000 »	Gröna ärter	1 ¹ / ₄ ton
Socker	10,000 »	Tomater	2 ¹ / ₄ »
Sylter	1,120 »	Smultron	750 skålpund

Tredje klassens matsedel.

	Frukost	Middag	Kväll	
Söndag	Hafregrynsgröt och mjölk, rökt sill och potatis, kokta ägg, färskt hvetebröd, smör, marmelad, svenskt knäckebröd, kaffe och thé.	Grönsakssoppa, ugnstekta fläsk, kokt lök, gröna ärter, kokt potatis, kex, färskt bröd, svenskt knäckebröd, plumpudding med söt sås, apelsiner.	Köttfricassé, potatis och gurkor, aprikoser, färskt hvetebröd, smör, bullar med korinter, thé, svenskt knäckebröd.	Dessutom serveras hvarje kväll hafresoppa, kex och ost.
Måndag	Hafregrynsgröt och mjölk, irländsk kallops, kokt korf, färskt hvetebröd, smör, marmelad, svenskt knäckebröd, kaffe och thé.	Soppa, biffstek och njurpaj med morötter och kålrötter, kokt potatis, kex, färskt bröd, stufvade äpplen med risgryn.	Fricassé på fårkött och ris, ost och gurkor, färskt hvetebröd, smör, sylt, svenskt knäckebröd, thé.	
Tisdag	Hafregrynsgröt och mjölk, fisk med äggsås, stekt kött med lök, potatis, färskt bröd och smör, marmelad, svenskt knäckebröd.	Ärtsoppa, fricassé på hare och skinka, bönor, kokt potatis, kex, mannagrynspudding, färskt bröd, svenskt knäckebröd, äpplen.	Kallops, gurkor, sviskon med ris, färskt hvetebröd och smör, svenskt knäckebröd.	

	Frukost	Middag	Kväll	
Onsdag	Hafregrynsgröt och mjölk, rökt sill, biffstek med lök, kokt potatis, färskt bröd och smör, marmelad, svenskt knäckebröd, thé och kaffe	Risgrynsoppa, salt kött med kål, kokt potatis, kex, färskt bröd, persikor med ris, svenskt knäckebröd.	Sylta, ost och gurkor, färskt hvetebröd och smör, rabarbersylt, bullar med korinter, thé, svenskt knäckebröd.	Desnutom serveras hvarje kväll hafresoppa, kex och ost.
Torsdag	Hafregrynsgröt och mjölk, stekt lever och rökt fläsk, irländsk kallops, färskt bröd och smör, marmelad, svenskt knäckebröd, thé och kaffe.	Grönsaksoppa, kokt fårkött med sås, gröna ärter, kokt potatis, kex, färskt bröd, plumpudding med söt sås.	Korf och potatispuré, lappskojs, äpplen med ris, färskt hvetebröd, smör, svenskt knäckebröd, thé.	
Freitag	Hafregrynsgröt och mjölk, rökt sill med kokt potatis, kallops med risgryn, färskt bröd och smör, marmelad, svenskt knäckebröd, kaffe och thé.	Ärtsoppa, lingfisk med äggsås, kött med gurkor, kål, kokt potatis, kex, färskt bröd, manna-grynspudding, apelsiner.	Fiskbullar, ost och gurkor, färskt hvetebröd, smör, svenskt knäckebröd, plommon- o. äppelsylter, thé.	
Lördag	Hafregrynsgröt och mjölk, stufvade grönsaker, stekt kött med lök, färskt bröd och smör, marmelad, svenskt knäckebröd, thé och kaffe.	Buljong, oxstek med brun sås, bönor, kokt potatis, svenskt knäckebröd, färskt bröd, rispudding med sviskon.	Paj på hare, kokta potatis, färskt hvetebröd, smör, rabarbersylt, ingefärs-sylt, svenskt knäckebröd, thé.	

Förenta Staternas invandringslag

innehåller bland annat följande bestämmelser, hvarigenom nedanstående klasser af främlingar nekas tillträde till Förenta Staterna, nämligen: 1:o) Personer som äro sinnesrubbade eller idioter; 2:o) Personer, som lida af smittosamma sjukdomar; 3:o) Personer som enligt lag äro dömda för vanärande förbrytelser, vittnande om moraliskt förfall (häri äro dock ej inberäknade åtalade politiska förseelser; 4:o) Personer, som gilla månggifte (Mormoner); 5:o) **Personer, som vid förhör å landstigningsplatsen uppgifva, att de öfverenskommit om att utföra arbete i Förenta Staterna;** Personer, som åtnjuta fattigvård, äro arbetsodugliga eller i så utblottadt tillstånd, att om dem kan förutses, att de vid framkomsten till bestämmelseorten falla det allmänna till last.

I sistnämnda paragraf äro äfven inbegripna: Ålderstigna män och kvinnor, d. v. s. personer som äro öfver 60 år, krymplingar eller vanskapade, ogift hafvande kvinna, ogift kvinna som medför oäkta barn samt änkor, som medföra minderåriga barn. Sådana personer kunna dock få landstiga, om de inneha bevis från anhöriga att dessa äro villiga emottaga och försörja dem.

Barn under 16 år som icke resa i sällskap med eller till någon af sina föräldrar eller förmyndare måste medhafva ett bevittnadt intyg från dessa att de tillåta barnet resa till viss person med uppgifna namn och adress i Amerika för dess vård och uppfostran.

Hvarje emigrant bör medhafva 25 dollars utom biljett till bestämmelseorten.

Till **Cape-Town och Australien** finnes lägenhet hvarje månad med endera af de nybyggda ångarna **Afric**; **Medic, Persic, Runic, Suevic, Athenic, Corinthic** och **Ionic**, hvardera mellan 12- och 13,000 tons. Alla råd och upplysningar lämnas gratis, och garanteras för en reel och god behandling genom att tillskrifva undertecknad.

Hvita Stjern-Liniens Flotta.

Southampton—Newyork.

Olympic	45,000 tons,	882 fot lång
Titanic	45,000 »	882 » »
Oceanic	17,300 »	705 » »

Liverpool—Quebec och Montreal.

Laurentic	15,340 tons
Megantic	15,000 »
Teutonic	10,000 »

Majestic 10,000 tons

Liverpool—Newyork.

Adriatic	25,000 tons,	726 fot lång
Baltic	24,000 »	726 » »
Cedric	21,035 »	700 » »
Celtic	20,904 »	700 » »

Till Afrika och Australien.

Athenic	12,234 tons
Afric	11,948 »
Corinthic	12,231 »
Ionic	12,134 »
Runic	12,482 »
Suevic	12,500 »
Medic	11,984 »
Persic	11,974 »
Cufic	8,200 »
Trophic	8,200 »
Delphic	8,273 »

Liverpool—Boston.

Största och snabbaste ångare.

Arabic	16,000 tons
Cymric	13,100 »

Olympic, Titanic och Laurentic äro treprop.-ångare. Alla öfriga dubbelprop.-ångare.

ATT BEAKTA!

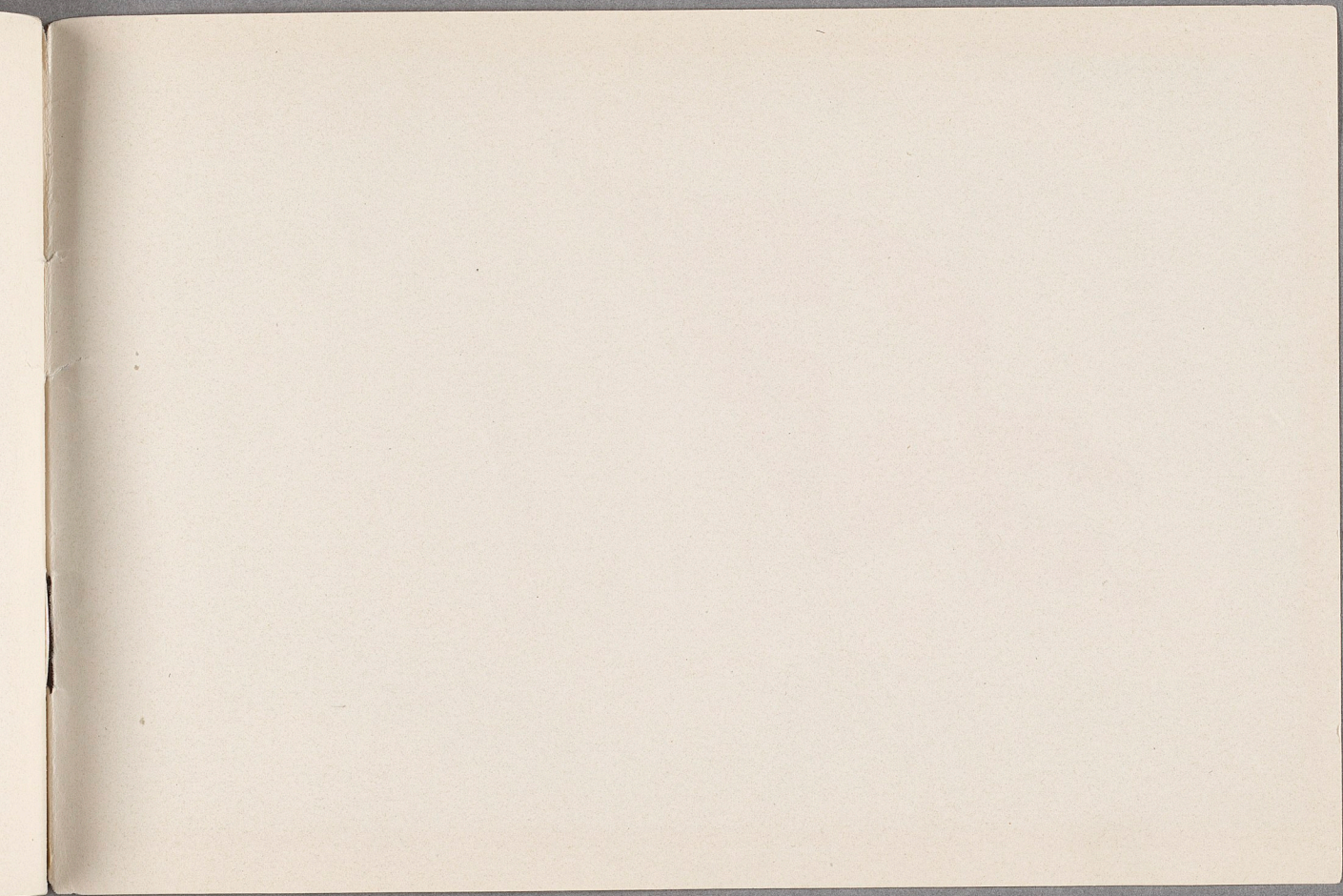
1. **Hvita Stjern-Linien** äger världens ojemförligt största ångare.
2. **Hvita Stjern-Linien** äger de allra största af alla Engelska Liniers dubbelpropellerångare: Adriatic, Baltic, Celtic och Cedric.
3. **Hvita Stjern-Linien** äger bland de snabbaste ångarne i världen.
4. **Hvita Stjern-Liniens** passagerare befordras med **största och snabbaste** ångare till England samt snabbaste järnväg till Liverpool och Southampton. Dess passagerare åka i täckta vagnar till hotellet samt ned till oceanångaren.
5. **Svenska** tjänstemän möta passagerarne vid ombytena och äro dem behjälpliga.
6. **Inga** extra utgifter, sedan passagerare lämnat svensk hamn.
7. **Passagerare** som bestämt sig för resa med **Hvita Stjern-Linien** böra på resan till afgångsorten i Sverige eller vid framkomsten dit ej låta öfvertala sig att resa på annan linie.
8. **Hvita Stjern-Liniens** ombud möta vid alla tåg och ångare och följa passagerarna till Liniens kontor, anskaffa godt och **tillförlitligt** logi och omhändertaga **kostnadsfritt** resgodset.
9. **Hvita Stjern-Liniens** alla ångare äro försedda med **Marconi telegraf** — telegrafering utan tråd — så att de hvar som helst å Atlanten kunna meddela sig med land och andra fartyg.

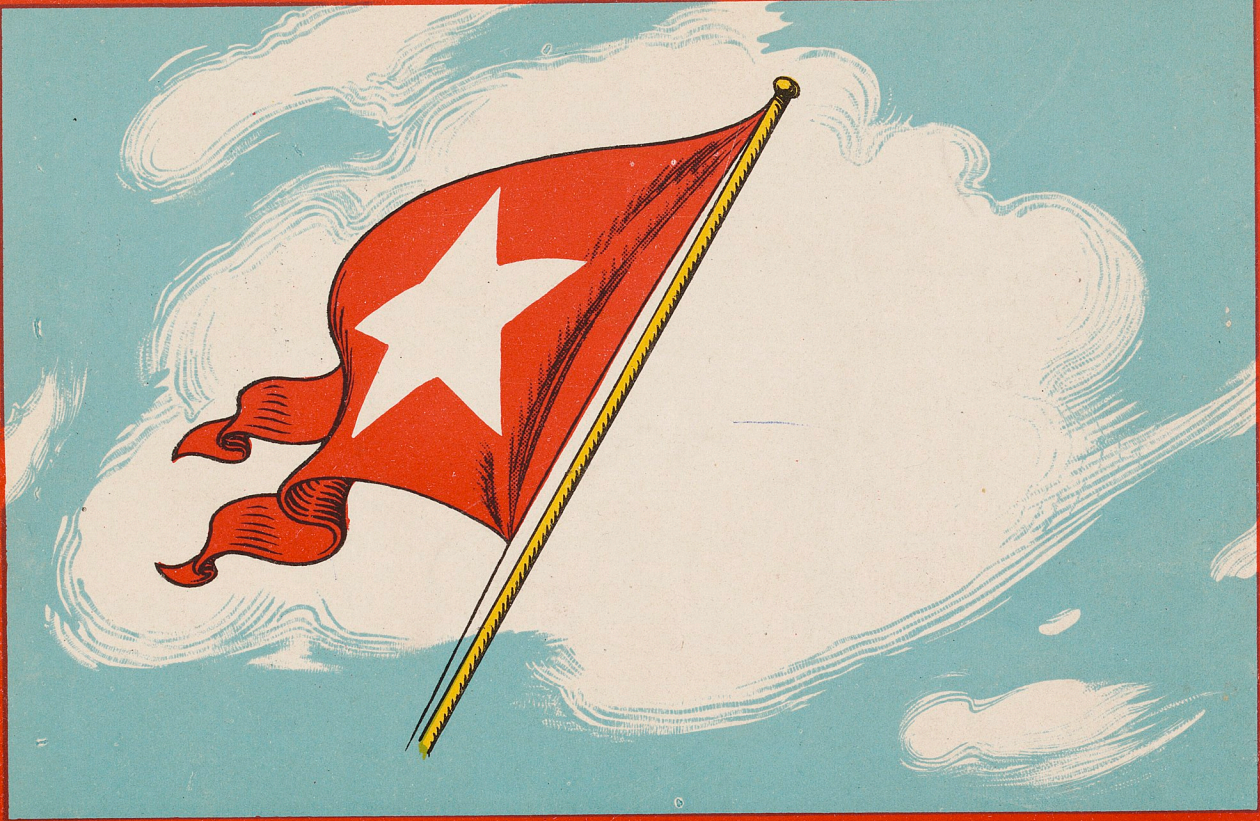
10. **Fullständigt** utflyttningsbetyg, ställdt till Amerika, måste medhafvas af alla, som äro kyrkoskrifna i Sverige. Omyndiga personer måste medhafva målsmans intyg att få resa. Blankett för sådant intyg erhålles gratis.
11. **De som förut** varit i Amerika och icke låtit kyrkoskrifva sig i Sverige efter hemkomsten behöfva inga betyg.
12. **I landstigningspenningar** är rådligast medhafva minst 25 dollars.
13. **Handpenningar**, 10 kr. för tredje klass och 25 kr. för andra klass, måste nödvändigt i god tid insändas för att goda platser skola kunna reserveras.
14. **Alla Hvita Stjern-Liniens ångare** äro inredda med hytter i tredje klass för **2, 4 och 6 personer** i hvarje för svenska passagerare.
15. **Hvita Stjern-Liniens** passagerare erhålla en reel och god behandling af såväl besättning som agenter.
16. **Att passagerarnes anhöriga kostnadsfritt** erhålla del af telegram om ångarens framkomst till Amerika, om adressen uppgifves före afresan.
17. **Att Hvita Stjern-Linien icke** tager flera passagerare än för hvilka goda platser finnas, och att de alltid komma med den ångare de bestämt sig för, såvida naturhinder ej inträffa.
18. **Att penningeförsändelser och växlar** utfärdas betalbara på alla banker i Amerika under **Liniens garanti**.

19. **Skrif- och läsrum.** Å kontoret i Göteborg finnes ett läs- och skrifrum där passagerare kunna ostördt skriva brev samt läsa Svensk-Amerikanska tidningar. I samma rum finnes en kopia af en tredje klass hytt för 2 personer fullkomligt inredd och monterad som ombord å atlanterångaren.
20. **Att af undertecknad,** som flera år vistats i olika delar af Amerika, erhålles tillförlitliga råd och upplysningar.

Anteckningar.

A series of horizontal dotted lines for writing notes.





GÖTEBORGS LITOGRAFIBOLAG
AFD. BONNIERS