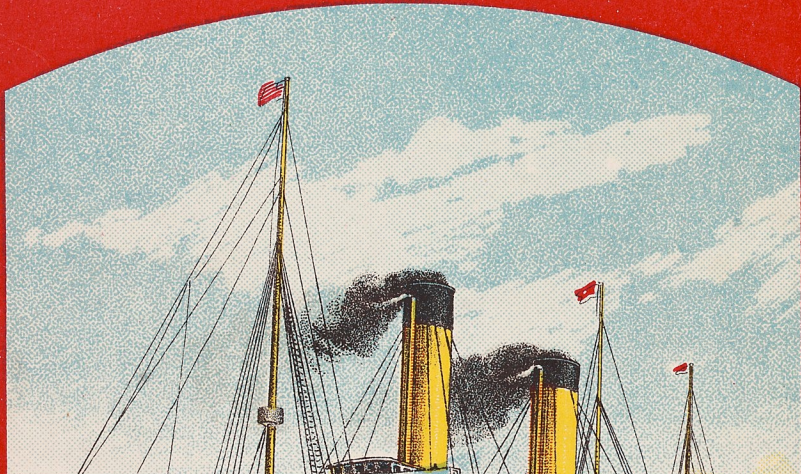


731-07 Politikon
Utvandr.
(B)

HVITA STJERN- LINIEN



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden



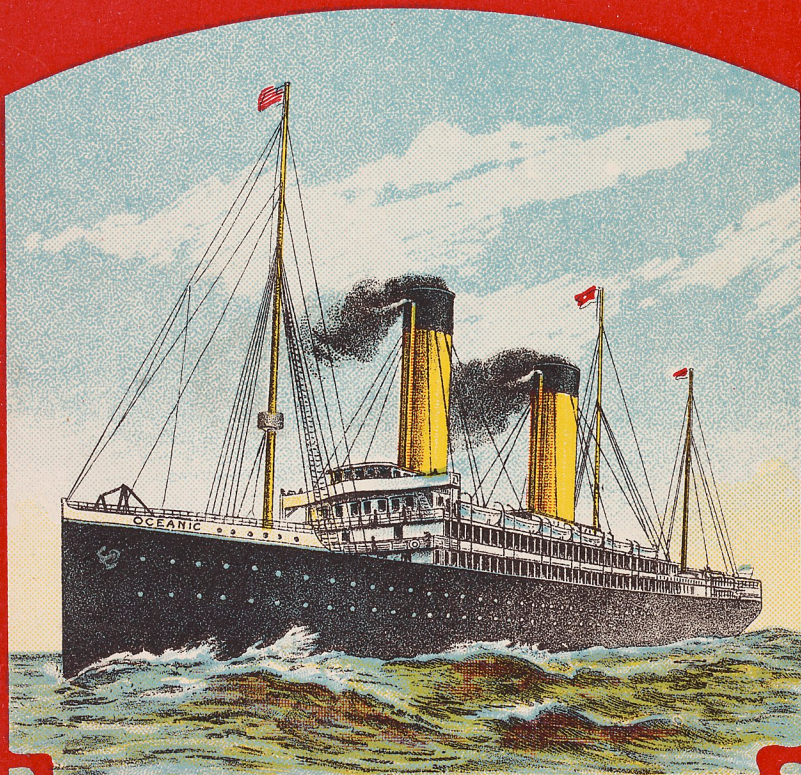
GENERALAGENT:
CARL ERIKSSON
POSTGATAN 34 GÖTEBORG

1907

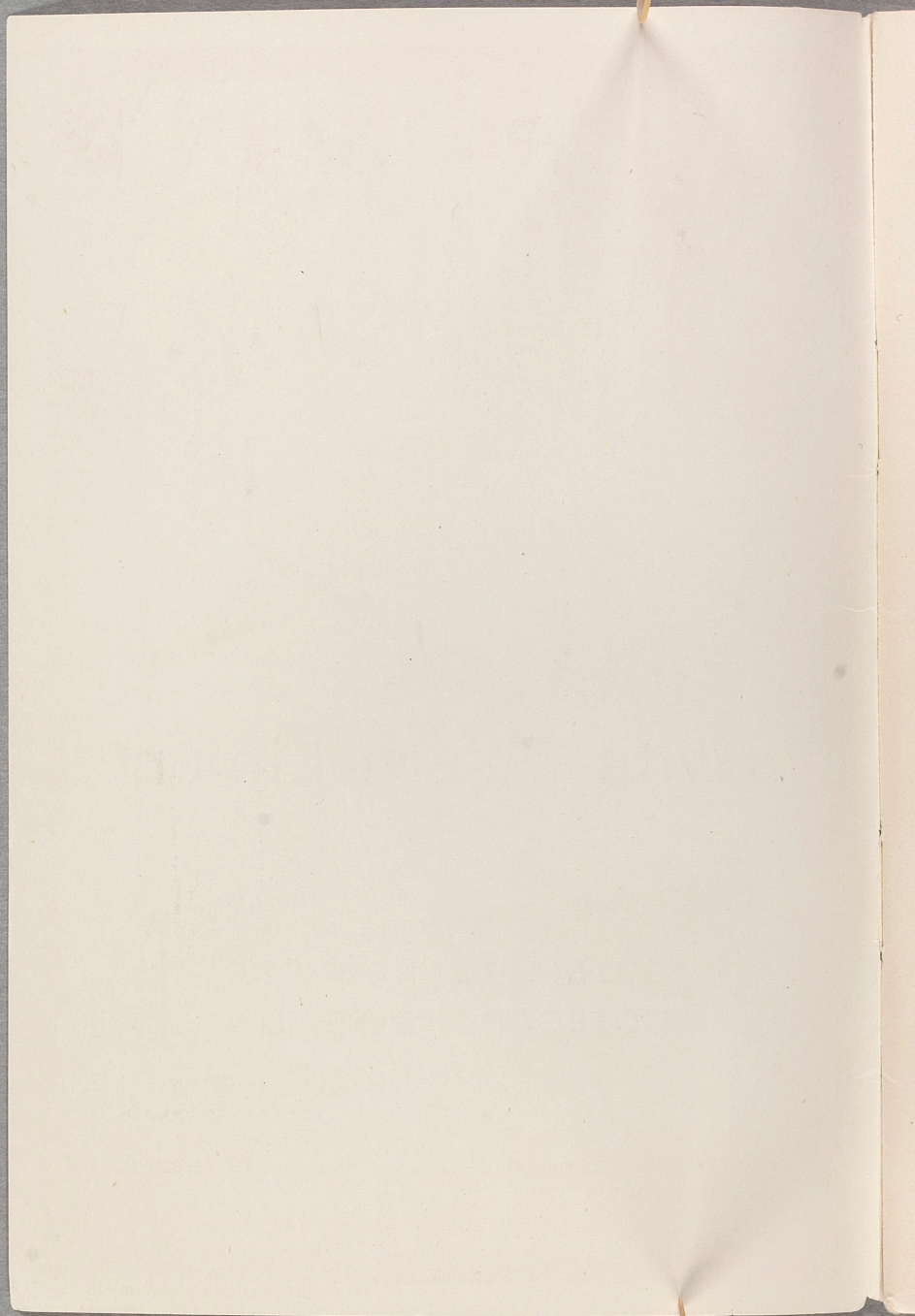
GÖTEBORGS LITOGRAFISKA AKTIEBOLAG

731-07 Polit. ekon.
Utvandr.
(Bj)

HVITA STJERN- LINIEN



GENERALAGENT:
CARL ERIKSSON
POSTGATAN 34 GÖTEBORG





Hvita Stjern-Linien

Regulier Ångbåtsförbindelse

emellan

GÖTEBORG—NEWYORK

GÖTEBORG—BOSTON

Generalagent för Sverige:

CARL ERIKSSON

POSTGATAN 34

GÖTEBORG.

KONTOR I STOCKHOLM:
SKEPPSBRON 10.



Innehållsförteckning.

Hvita Stjern-Liniens ursprung	3
Första klass	4
Andra klass	4
Tredje klass	5
Den nya routen Southampton—Newyork	6
Göteborg—Newyork	8
Göteborg—Boston	44
Baltic	8
Adriatic	20
Celtic och Cedric	22
Oceanic	25
Arabic	26
Teutonic och Majestic	43
Republic	46
Cymric	46
Hvad passagerarne säga	48
Hvad pressen säger	54
Tredje klass passagerares matsedel	60
Förenta Staternas invandringslag	62
Att beakta (viktiga underrättelser för passagerare)	63
Hvita Stjern-Linens flotta	65



Hvita Stjern-Linien.

Svenskarnes 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 kunna rymma en så stor mängd fraktgods och hundrade sinom hundrade människor. Hundratusentals landsmaninnor 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 de 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

R. M. S. ADRIATIC

rusningen till de australiska guldfälten förde äfventyrslystna guldsökare dit 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 melantid, den ena större och snabbare än den andra och **Hvita Stjern-Linien** äger den dag som i dag är bl. världens största och snabbaste postångare nämligen "**ADRIATIC**", "**BALTIC**", "**CELTIC**". "**CEDRIC**" och "**OCEANIC**".

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 promenaddäck äro nödvändiga för ens välbefinnande, och att utvälja en linie, hvars ångare äro väl kända för storlek, 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, men beträffande

25,000 tons, nio däck

salonger, rökrum, bibliotek och hytter fattas intet med afseende på komfort.

*

Tredje klass.

Det är en känd sak, att **Hvita Stjern-Linien** har speciel omsorg för 3:dje kl. passagerare och dess ångare äro med afseende å bekvämligheter för denna klass hittills öfverträffade, hvarför de ock vunnit en popularitet, som sällan kommit någon annan Linie till del. Hytterna för 3 klass passagerare äro väl ventilerade och uppvärmda under den kalla årstiden, hafva elektriskt ljus samt inredda för 2, 4 och 6 personer, äro försedda med järnsängar, tvättställ, spegel, klädhängare, vattenkaraff med glas. Svenska passagerare erhålla platser i sådana hytter å alla **Hvita Stjern-Liniens** ångare. Särskilda läsrum, rökrum, bad- och toilettrum 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 passagerarne hafva sin egen svängstol och behöfva ej sitta hopträngda å långa bänkar, som fallet är å en del andra ångare. Matkärlen omhändertagas af uppässare. Kvinnor och barn erhålla kaffe, the eller mjölk 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 tullbe-

R. M. S. BALTIC

siktning därstädes. Svenska passagerare äro i sällskap med landsmän från den tid de lämna hemmet tills de anlända till Newyork eller Boston, där de mötas af svenska tjänstemän, som äro i **Hvita Stjern-Liniens** tjänst. Alla svenska passagerare i 3 kl. hafva sin enskilda och en af de bästa afdelningarne å fartygen samt betjänas uteslutande af svenska uppsare. 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.

Skandinaviskt kök.

Klagomål förekomma ibland; att maten ehuru af utmärkt beskaffenhet ej är tillagad på svenskt vis. Denna olägenhet undanröjer **Hvita Stjern-Linien**.

För de skandinaviska passagerarne anställas skandinaviska kockar, som tillaga maten på svenskt vis, så att den blir god och välsmakande.

Vid alla stationer, där ombyten försiggå, möta svenska 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 kl. å ångarne, ha samma vidtagits å Liniens hotell i Liverpool under det korta uppehållet därstädes och bör detta tjäna som ett mönster i denna bransch.

Hvita Stjern-Linien öfverflyttar en del af sina transatlantiska ångare från Liverpool till Southampton.

En af de viktigaste händelser i världstrafikens historia är **Hvita Stjern-Liniens** öfverflyttande af

24,000 tons, nio däck

en del af sina stora ångare från Liverpool till Southampton såsom utgångspunkt till Newyork.

Afresan från Southampton sker hvarje onsdag med början af **5 juni 1907** och kommer att upprätthållas med ångarne **Adriatic** (den största och nyaste), **Oceanic**, **Teutonic** och **Majestic**.

Hvita Stjern-Linien har meddelat, att denna viktiga förändring icke föranledts af bristande bekvämligheter i de största Nordhamnarne, utan blott för att tillmötesgå de resandes växande kraf, att lämplighet skulle beredas dem att efter behag gå ombord och landstiga antingen i en kontinental eller brittisk hamn.

Hvita Stjern-Linien inser, att det är icke tillräckligt att bara hafva bl. **de största** och **snabbaste** fartygen, det är lika betydelsefullt att hafva **den kortaste och rakaste vägen**.

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.

En följd af att en del af **Hvita Stjern-Liniens** ångare öfverflyttas till Southampton är en ny stor dockanläggning därstädes. Dockan skall hafva ett djup af 40 eng. fot och två kajer hvardera med en längd af 1,600 fot. Kostnaden beräknas till en half million p. st. (öfver nio millioner kr.). Den blir den djupaste hamnen i Europa, i stånd att äfven vid lågvatten rymma den största hittills existerande ångare. Ångarne äro till följd häraf icke beroende af tidvattnet. **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.**

För Southampton sker resan från Göteborg via Hull. **Hvita Stjern-Linien** har åstadkommit att järn-

R. M. S. CELTIC

vägsresan från Hull till Southampton för Skandinaviska passagerare sker med **bekvämt inredda bog-gievagnar**, hvilka nu äro så mycket i bruk och omtyckta i Sverige. Resan sker med expresståg genom **världsstaden London** och gifvas passagerarne ett godt tillfälle att bese denna stad. Järnvägsresan Hull—Southampton tager något öfver sex timmar.

Ofvannämnda förflyttning träder i kraft **5 juni 1907** och med nämnda ångare **Adriatic** (den största af alla eng. liniers dubbelpropellerångare), **Oceanic**, **Teutonic** och **Majestic**. Intill dess göra dessa ångare sina regelbundna turer från Liverpool till Newyork.

Hvita Stjern-Linien har icke för afsikt att öfvergifva Liverpool såsom utgångshamn för sina Amerikaångare. Denna gamla förbindelse kommer allt framgent att uppehållas af de stora och snabba ångarne **Baltic**, **Celtic**, **Cedric** och **Arabic** på Newyork samt **Republic** och **Cymric** på Boston, hvaraf den förra är den största och snabbaste på denna route.

GÖTEBORG—NEWYORK-TRADEN

via Liverpool eller Southampton.

Den största af alla Engelska liniers dubbelpropellerångare:

”BAL TIC”

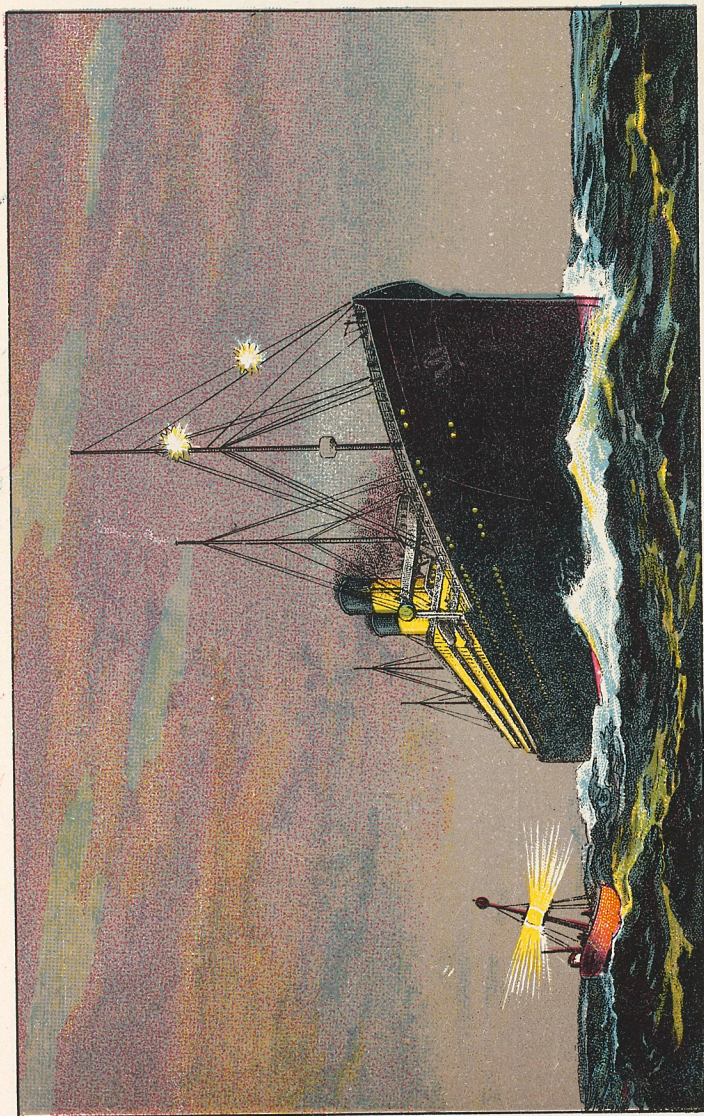
(byggd 1904)

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

Hon har nio däck.

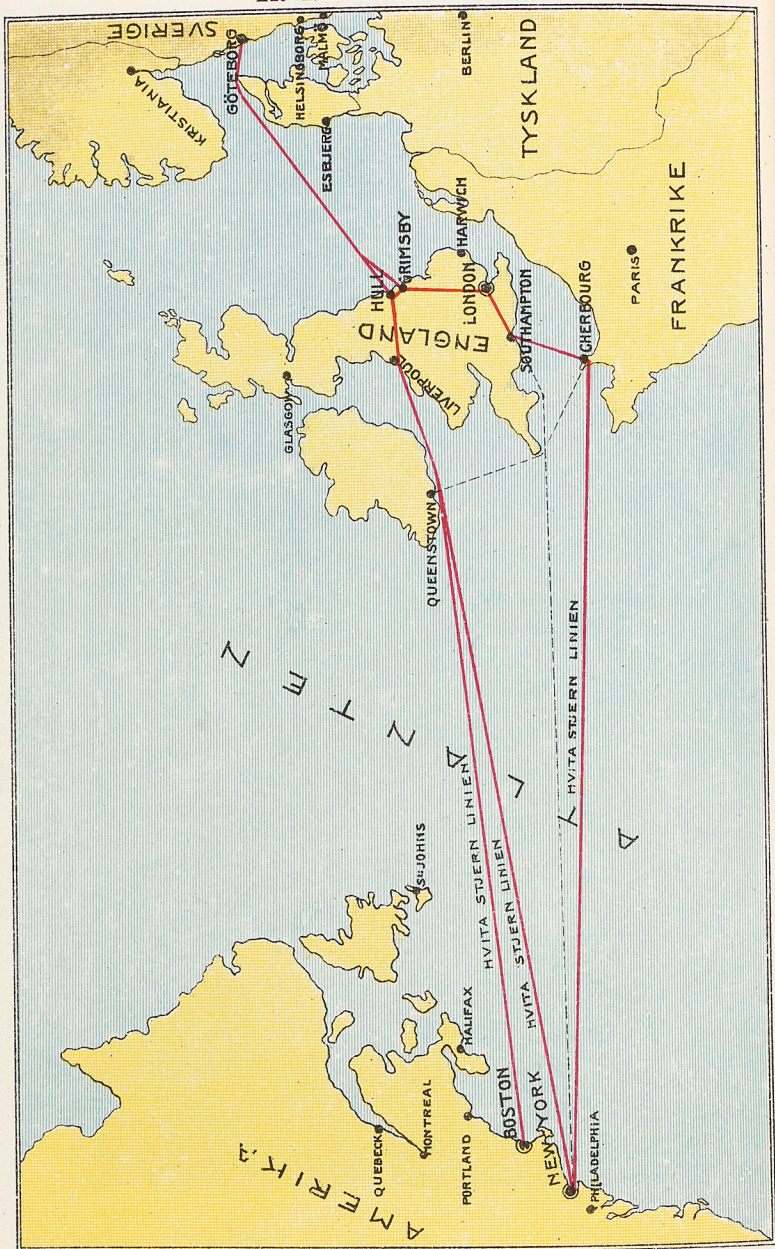
Att i detalj beskrifva ångarnes byggnad med afseende på maskiner och skrof skulle taga för stort utrymme och torde måhända mest intressera fackmän. Dock får sägas, att vid byggandet af **Hvita Stjern-**

21,000 tons, nio däck



Oceankolosserna:
ADRIATIC 25,000 tons, 725 fot lång.
BALTIC 24,000 tons, 725 fot lång

R. M. S. CEDRIC



Linien
vetenska
Bal
Liverpo
denna t
förestäl
värdiga
prof på
för ha
D
Hvita
ning c
är att
Cedr
ångar
för s
pass
mats
Ryn
fart
att
sen
äfv
af
Karta 85. R. M. S. CEDRIC AMERIKA

M
flo
er
B

21,035 tons, nio däck

Liniens ångare tillämpats alla de uppfinningar, som vetenskapen känner.

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.

Denna **jätte** bland alla jättar har **nio** däck. — **Hvita Stjern-Linien** har alltid lagt sin största vinning om bekvämligheterna för tredje klass och faktum är att bekvämligheterna å **Baltic** (såväl som å **Celtic**, **Cedric**, **Oceanic** samt de stora och nya Boston-ångarne) äro öfverträffade. Här finnas bekväma hytter för 2, 3, 4 och 6 personer i hvarje **och svenska passagerare erhålla här sina platser**. Särskilda matsalar, rökrum, bibliotek, samlingsrum med piano. Rymliga, öppna och täckta promenaddäck.

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:

Världens störste ångare.

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

Liverpool den 29 Juni (1904).

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

R. M. S. OCEANIC

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 tendrarne gingo fram och tillbaka mellan dem och dockan, lastade med folk och saker. »De flytande hotellen», som utgöra föreningslänken mellan den gamla och nya världen höllo på att motaga eller afleverera 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, världens störste 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 tenderns öfre däck, få vi nästan bryta af

705 fot lång — 21 knops hastighet

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 fullsatt med ett brokigt sällskap, talalande allehanda tungomål och tillhörande alla möjliga med sjö- och rederinäringen sammanhängande branscher för att nu ej tala om prässen, som var synnerligen starkt representerad. Ett helt skandinaviskt bord fanns där bland annat, tidningsmän 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 ifrån ofvan bröts i behagliga dagrar af skylightens mattslipade glas, de elektriska lågorna under taket voro dolda mellan bjälkarnas ornamenteringar eller bland de pryddligt utskurna listernas bladverk ofvan takväggarne. Förfinad enkel smak, ingen öfverlastad lyx, rädde 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 ronden från för till akter, från kommandobrygga till kölrums. 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 så väl 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 från 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 båtdäcket, där lifräddningsbåtarna hänga i sina davitar. Däckshusen häruppe äro två, ett för och ett akter och utgöras af rymliga sällskapslokaler för första klass, ett bekvämt rökrum med läderklädda soffor och s. k. revolverstolar och ett biblioteks- och skrifrum, där mjuka fätöljer 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

16,000 tons

första klassens praktrum, afsedda för sådant folk som ej behöfva se på styfrarne och som ej vill försaka något af livvets bekvämligheter, när de äro ute och resa. Här få de ordentliga sofrum, med marmorlavorer 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 finnas små sviter på tre rum, och salong, ett toilettrum 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 däck, 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 rökrum och bibliotek, en stort tilltagen hemtreflig lokal, som just icke ger första klassens rökrum efter.

En trappa ner och vi äro å öfre däck. Förut 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 rök- 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 rökrum finnes där t. o. m. piano, liksom i de andra klassernas salonger. Tredje klassens matsal, som är

TEUTONIC

belägen ett däck längre ner, är likaledes utrustad på ett tilltalande sätt med långa prydliga bord, runda, golffasta, 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 beträffa 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, barlast-tankarne, rymmande 6,500 tons vatten, en tyngd som i och 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 slingerkolar sökt göra gången stadig.

Fartygets maskiner äro af quadruple expansions-typ 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 rustad som ett fartyg kan bli för att plöja världshafvet. Den är ett nytt vackert bevis på människosnilletts segrar i kampen att bli herre öfver det klot, hvarpå vi slungas kring i

bl. de snabbaste ångare öfver Atlanten

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 Hotell 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 med ombord i dag, när den väldige ångaren lade ut från sin ankarplats och under mängdens hurraröp stäfvade till hafs på sin första resa. Men det var ej mig förunnat. Jag fick stå på land och se skymten 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), skrifver:

»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 dubbelpropellerångare,

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 dimenioner: 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 med väldiga människomassor, hvilka intresserade betraktade den väldige 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 afvägda 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 väl 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.

bl. de snabbaste ångare öfver Atlanten'

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 sofrum, 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-klass-passagerarnes bekvämlighet finnas 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 Oktober 1906:

Ärkebiskop Ekman besökte under sin vistelse i London ärkebiskopen af Canterbury och domprosten af Westminster, af hvilka han mottogs på det gästfriaste, omtalar »The Liverpool Daily Post».

MAJESTIC

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 passagerare 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.

"ADRIATIC"

(Färdig 1907.)

Den största af alla Eng. Liniers dubbelpropellerångare.

25,000 tons, 726 fot lång, 75 fot bred,
49 fot djupgående.

Hvita Stjern-Linien har själf helt nyligen slagit sitt eget rekord med dess nyaste ångare **Adriatic**, som för några månader sedan gick af stapeln. Denna ångare, som snart kommer att göra sin första resa öfver Atlanten, öfverträffar **Baltic** i storlek och hastighet. Den kommer att öfverträffa alla hittills byggda ångare med afseende på bekvämlighet för alla klassers passagerare.

Adriatic har varit under byggnad öfver två års tid. En sak är fastslagen och garanterad af Linien nämligen, att beträffande inredningen och komforten för passagerarne skall **Adriatic** icke öfverträffas af någon ångare. Härutinnan skall den innehafva **världskordet**.

Första klass blir luxuöst inredd med hela små våningar, bestående af sängkammare, salong och badrum m. m. Andra klass blir äfven ganska luxuöst inredd. För denna klass är inredd en komfortabel

bl. de snabbaste ångare öfver Atlanten

matsal, som på en gång rymmer 240 personer vid borden. Här finnas äfven smårum för ogifta personer och familjer. Äfven rökrum, damrum, bibliotek och badrum förekomma.

Flera nyheter förekomma å **Adriatic**. Servering kommer att anordnas i restaurantstil vid åtskilliga småbord. En större musikorkester kommer att konserteras middagar och aftnar. Gymnastiksal är inredd och försedd med alla nutida gymnastikapparater. Elektriska hissar finnas emellan de olika däck.

Det är en känd sak att **Hvita Stjern-Linien** har speciel omsorg för **tredje klass** passagerare. För dessa komma bekvämligheterna icke att stå långt efter andra klass å **Adriatic**. I denna afdelning finnas slutna hytter för **2, 3, 4 och 6 personer i hvarje för svenska passagerare**. För tredje klass finnas stora promenaddäck rundt hela fartyget, hvaraf äfven täckta att användas i stormigt väder. För denna klass finnas äfven rökrum, läsrum, bibliotek och badrum med kallt och varmt vatten.

Med all säkerhet kommer äfven **Adriatic** få samma erkännande och vinna samma popularitet som Liniens öfriga ångare och kommer att blifva en värdig tillökning af **Hvita Stjern-Liniens** magnifika flotta.

Adriatic kommer liksom andra ångare tillhörande **Hvita Stjern-Linien** att förses med **Marconi-telegraf** (telegrafering utan tråd) samt äfven med **undervattenstelegraf**, så att den ständigt står i förbindelse med land, hvilket till stor del ökar fartygets säkerhet.

Adriatic kommer att göra sin första resa den 8 maj 1907 från Liverpool.

"CELTIC" och "CEDRIC".

Näst **Adriatic** och **Baltic** äro **Celtic** och **Cedric** de största af alla Eng. Liniers dubbelpropellerångare.

Celtic 20,904 tons. **Cedric** 21,035 tons, hvardera 700 fot långa, 75 fot breda, 49 fot djupgående. De äro något mindre än **Baltic**, men när dessa ångare ligga sida vid sida med **Baltic**, kan man knappast skönja någon skillnad i storleken. — Inredningen för passagerarne å **Cedric** och **Celtic** äro dock desamma som å **Baltic**.

Låtom oss taga en hastig öfverblick öfver **Celtic** som är systerångare till och lika inredd som **Cedric**.

Kaptenens 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, punktueradt 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 högt 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 däckshytter. Bakom dessa långa rader med 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.

Masterna å dessa ångare **Cedric** och **Celtic** (äfvenså **Baltic** och **Adriatic**), hvaraf de ha hvardera fyra, äro tre fot i diameter. Hvar och en är ihålig och

största och snabbaste ångare till Boston

invändigt försedd med järnstegar så att sjöfolket kan klättra upp till »peaken», i skydd för storm och oväder. Alla Liniens båtar äro försedda med dubbelbottnar. Alla nya och moderna ångare hafva vatten som ballast. Vattentankarna i ångarna **Celtic** och **Cedric** rymma hvardera 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 fartygen på jämn köl. Om t. ex. bogen ligger för högt, så pumpas vatten in i förtankarna för att väga ner denna, och vice versa. Sålunda 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 passagerarnas välbefinnande ombord, utan därpå är äfven hastigheten till en del beroende.

Dessa ångare rymma hvardera 3,000 passagerare förutom en besättning af 400 man. 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 hvardera. 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 resårmatrasser, 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 långa 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. Skafferierna för tredje klass äro icke afskilda från salongerna, utan hvarje passagerare kan själf se huru rent och omsorgsfullt kockarna tillaga deras föda. Tredje klassen har ett stort samlingsrum, skrif- och röktrum samt badrum med varmt och kallt vatten.

MODELLEN

af S/s Cedric utställd på Konst- och Industriutställningen i Norrköping 1906.

För att låta allmänheten få ett begrepp om utseendet och de ofantliga dimensionerna af en af **världens största ångare** beslöt **White Star Linien** utställa modellen af **Cedric** på utställningen i **Norrköping 1906**.

Det är första gången en dylik modell är utställd i Sverige. Modellen erhöi en af de bästa platserna i maskinhallen och tilldrog sig de besökandes och utställningens synnerliga uppmärksamhet och erhöi **högsta berömmelse**.

Modellen, som stod i en glasmonter, var 14 fot 9 tum lång, 3 fot 11 tum bred samt 8 fot 4 tum hög, och måste en hel järnvägsvagn användas att frakta den i. Den väger omkring **3,000 kg**.

och bekvämaste ångare till Boston

"OCEANIC."

The Greyhound of the Ocean. (Oceanens vindthund.)

Dubbelpropeller

705 fot lång, 68 fot bred, 44 fot djup.

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 har 7 ståldäck och 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. Detta är beroende på de sinnrika maskinerna, en uppfinning som är **Hvita Stjern-Liniens hemlighet**.

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 läge i horisontalt läge. Ingeniörer, som undersökt **Oceanics** maskiner, påstå, att ångaren kan skjuta en enorm fart, vida öfverträffande hvad den vanligtvis gör, närhelst kaptenen önskar det. **Det är dock icke ägarnes mening att genom att excellera med ett par timmar bryta rekordet öfver Atlanten och därigenom sätta egendom och lif på spel.** **Oceanics** seglingar äro bestämda som ett järnvägstågs. Så bestämdt som hon lämnar **England** den ena onsdagsaftonen, så bestämdt är hon i Newyork nästa onsdags

morgon, i storm, dimma eller vackert väder. Skulle hon genom oväder ej kunna göra den bestämda hastigheten; så utvecklas maskinstyrkan, så att hon kan taga igen den förlorade tiden. 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 bekvämligheterna 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 u tillåta detta. Trapporna ned till sofplatserna äro breda och ej brant stupande, som man är van att se å mindre ångare. Sängplatserna i tredje klassen äro försedda med resärmadrasser och tillverkade af järn samt så konstruerade, att de kunna skjutas ihop mot fartygets sidor, hvadan sålunda lätteligen och med endast ringa besvär godt utrymme erhålles, där bord och stolar uppsättas, hvilka åter om kvällen bortflyttas. Stora och bekväma läsrum, bibliotek samt rökrum finnas här.

Flera ångare hafva byggts för **Hvita Stjern-Linien** efter **Oceanic** som öfverträffat denna i tontal såsom **Adriatic, Baltic, Cedric** och **Celtic** (**Oceanic** är dock 5 fot längre än de båda senare), men **Oceanic** står dock i främsta ledet af nya och snabba Atlanterångare och kallas med rätta — **Liverpoolflottans stolthet.**

"ARABIC".

16,000 tons.

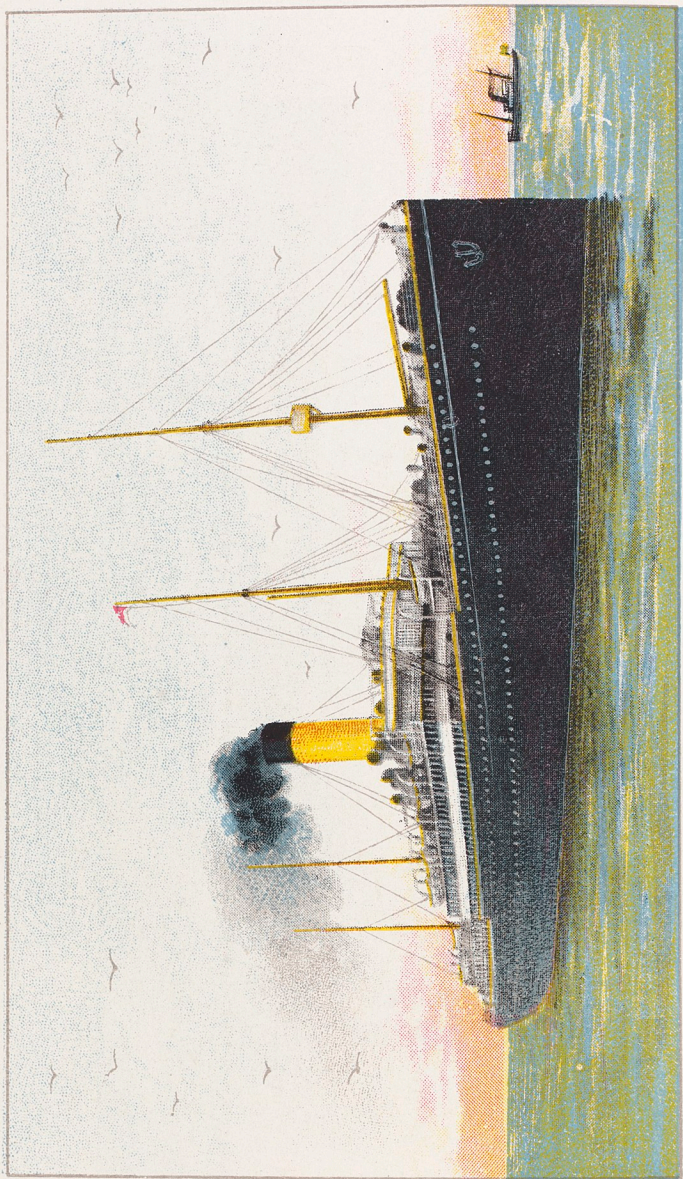
Denna ångare byggdes 1903, och är således äfven en af **Hvita Stjern-Liniens** nyaste och modernaste ångare. Inredningen är här densamma som å **Baltic** och de öfriga ångarne med hytter för **två, fyra och**

24,000 tons, nio däck



Expressångaren OCEANIC, 705 fot lång, 21 knops hastighet.

R. M. S. CEDRIC



Palatsångarna: **ARABIC & REPUBLIC**
16,000 tons. 15,400 tons.

Palatsångarna: ARABIC & REPUBLIC
16,000 tons. 15,400 tons.

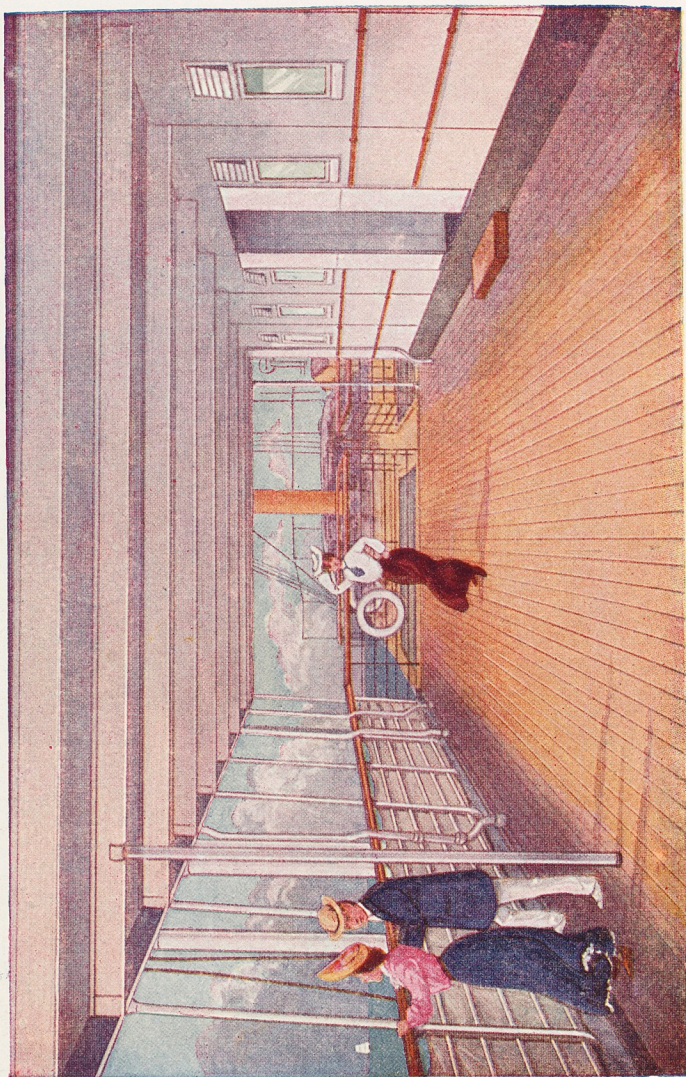
21,000 tons, nio däck



Jätteångarna: CEDRIC & CELTIC.

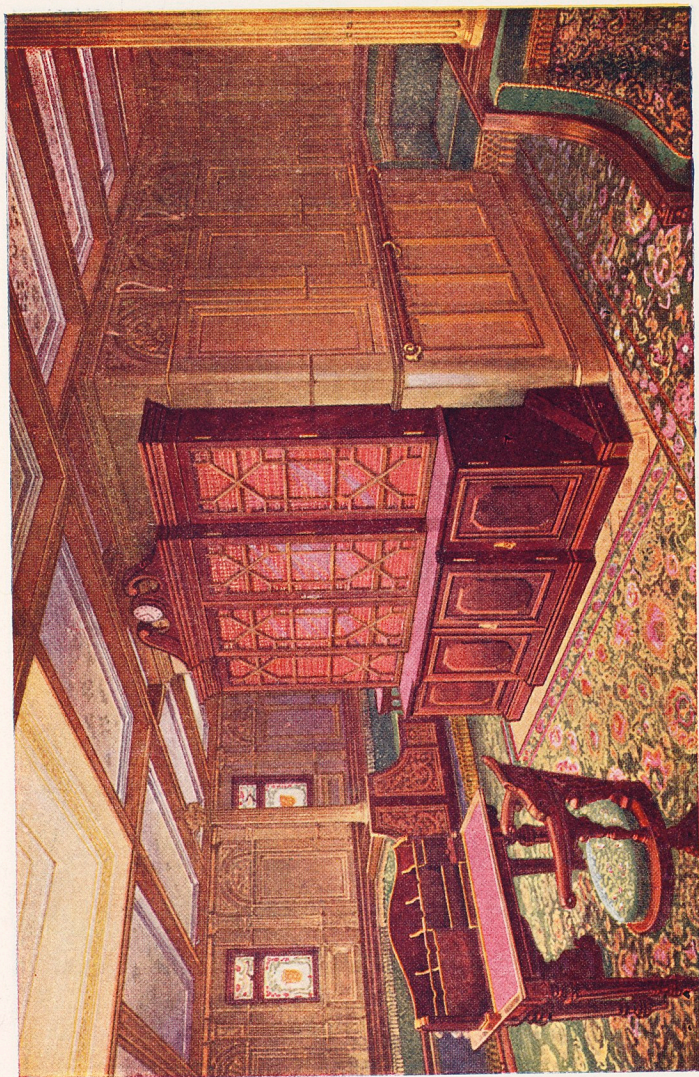
21,036 tons. 21,000 tons.
700 fot lång. 700 fot lång.

R. M. S. CEDRIC



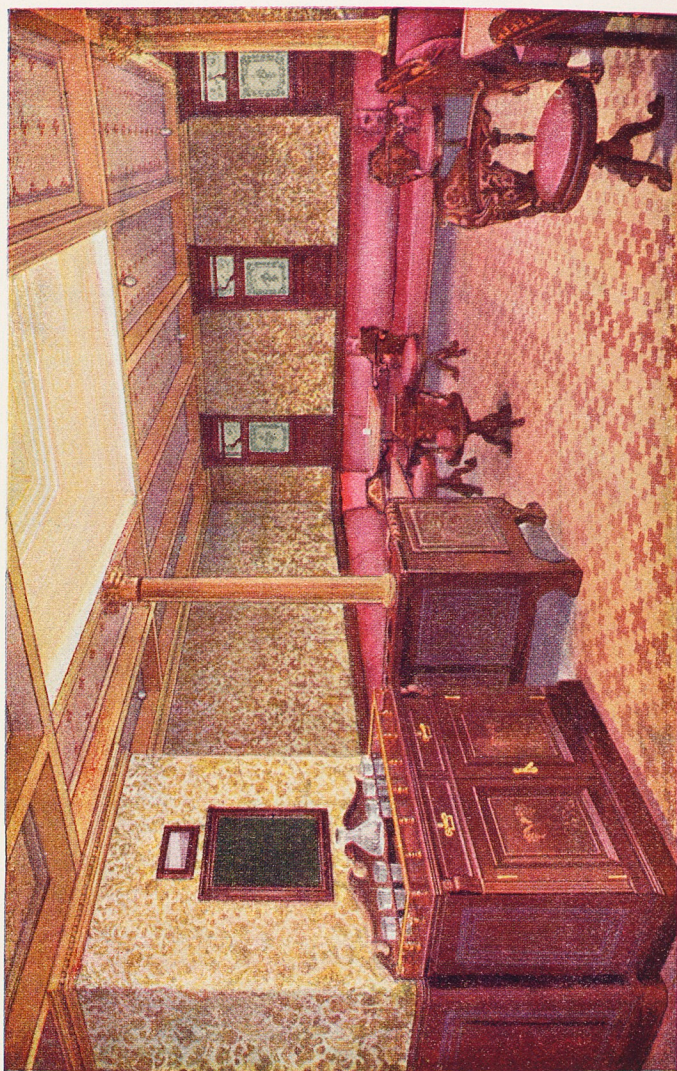
Andra klass: Promenaddäck.

21,035 tons, nio däck.



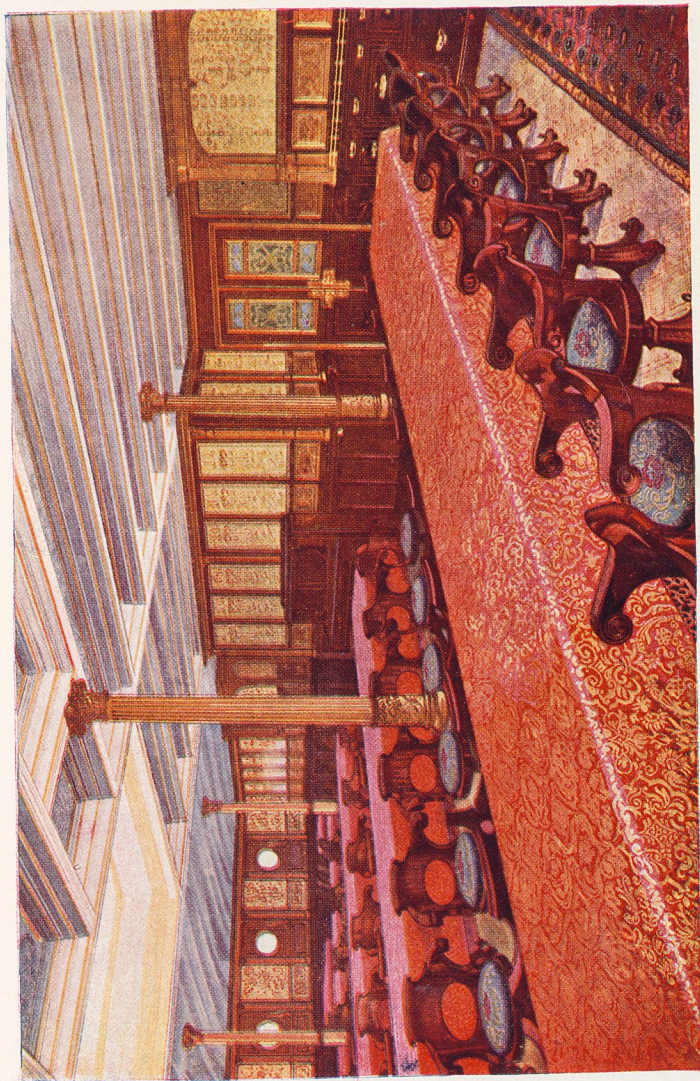
Andra klass: Läs- och Skrifrum.

R. M. S. OCEANIC



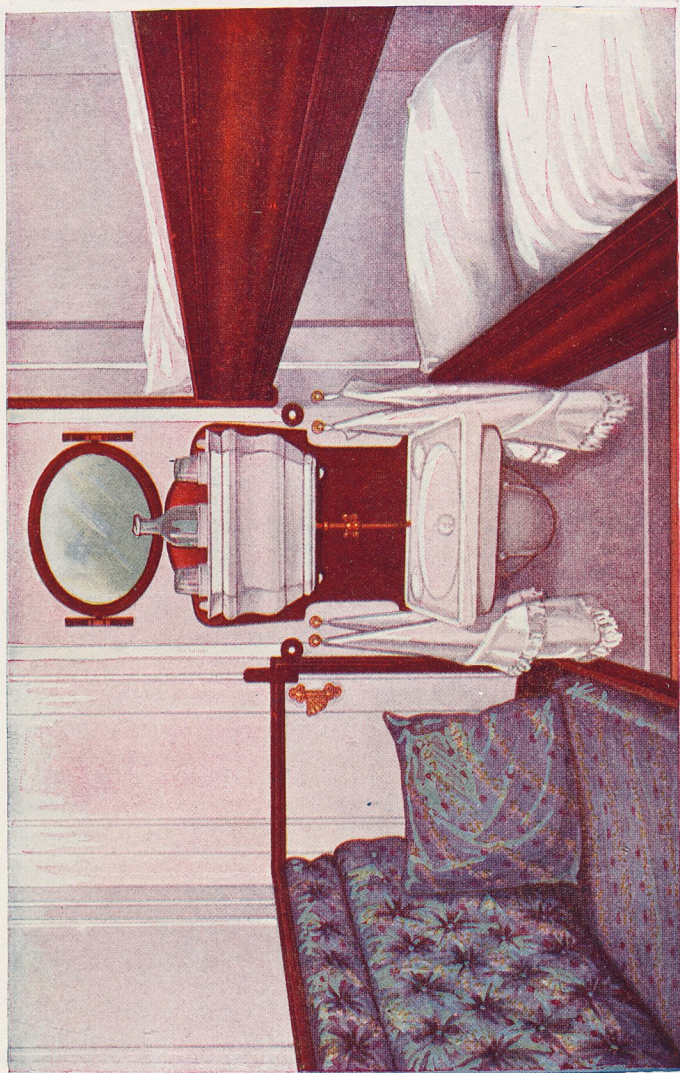
Andra klass: Röksalong.

705 fot lång — 21 knops hastighet.



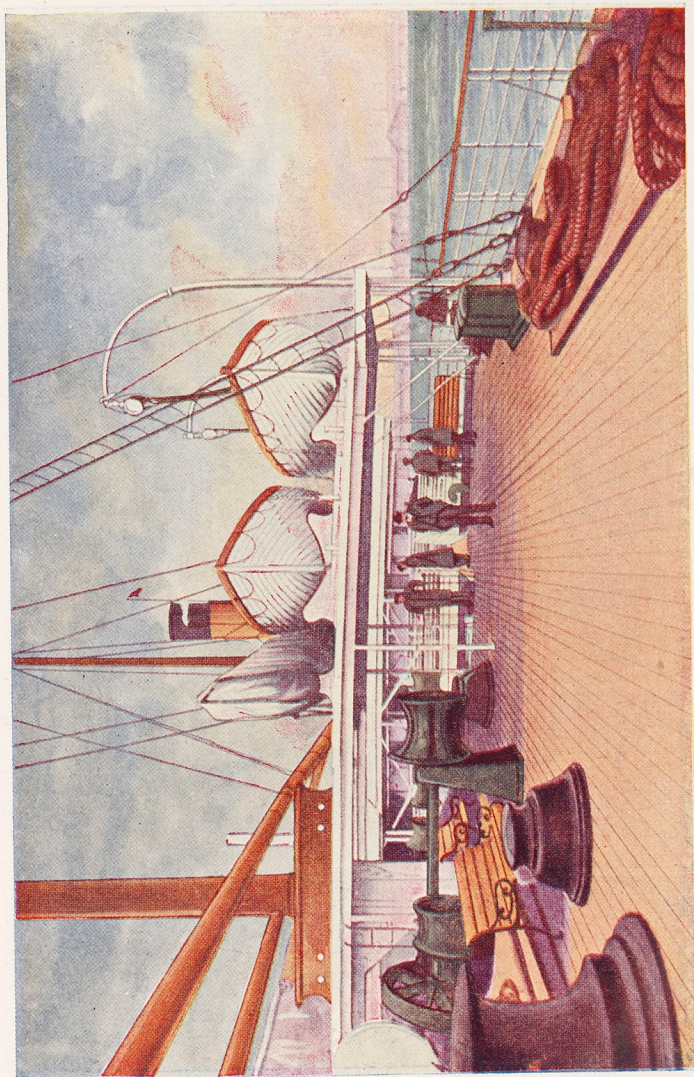
Andra klass: Matsal.

R. M. S. ARABIC



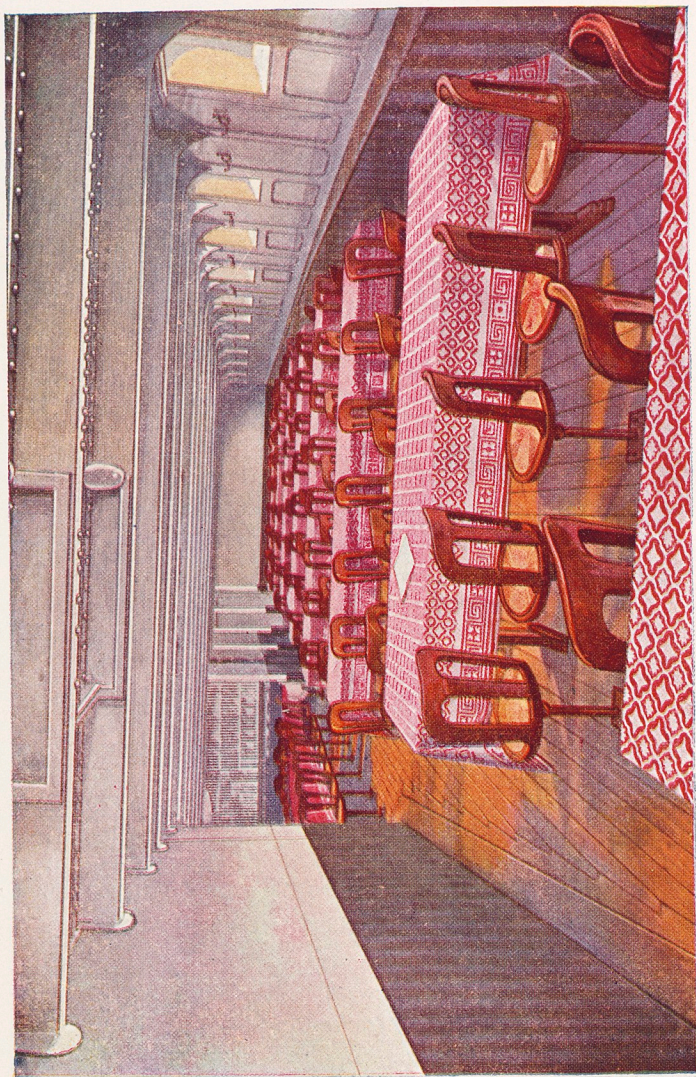
Andra klass: Sofrum för 2 personer.

16,000 tons



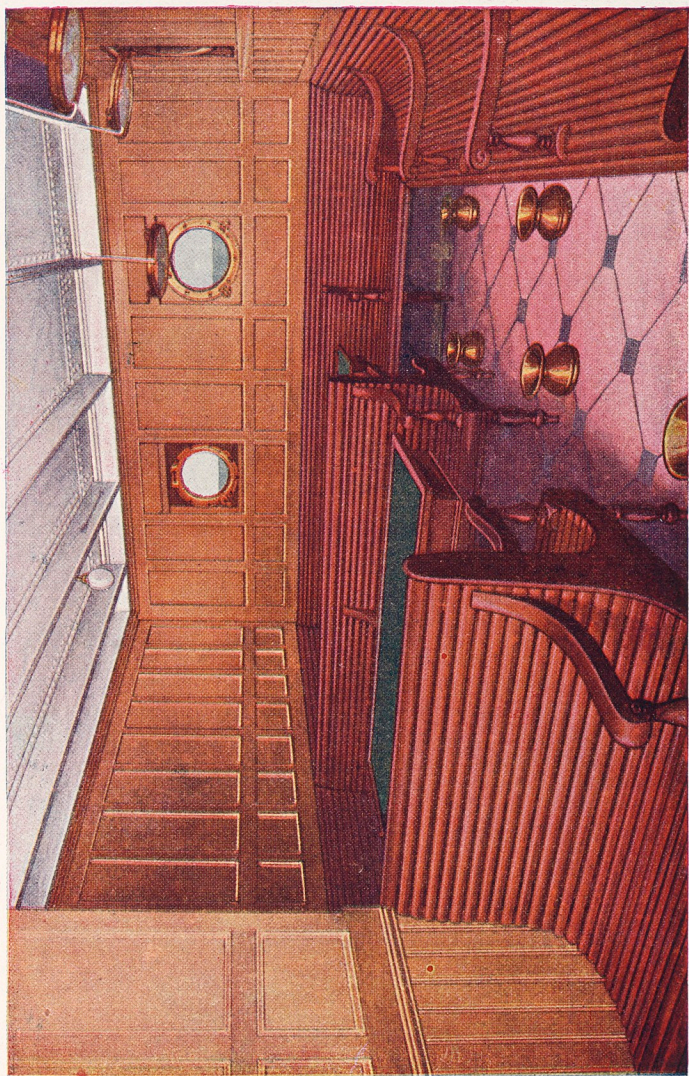
Tredje klass: Promenaddäck.

TEUTONIC



Tredje klass: Läs- och Skrifrum.

bl. de snabbaste ångare öfver Atlanten.



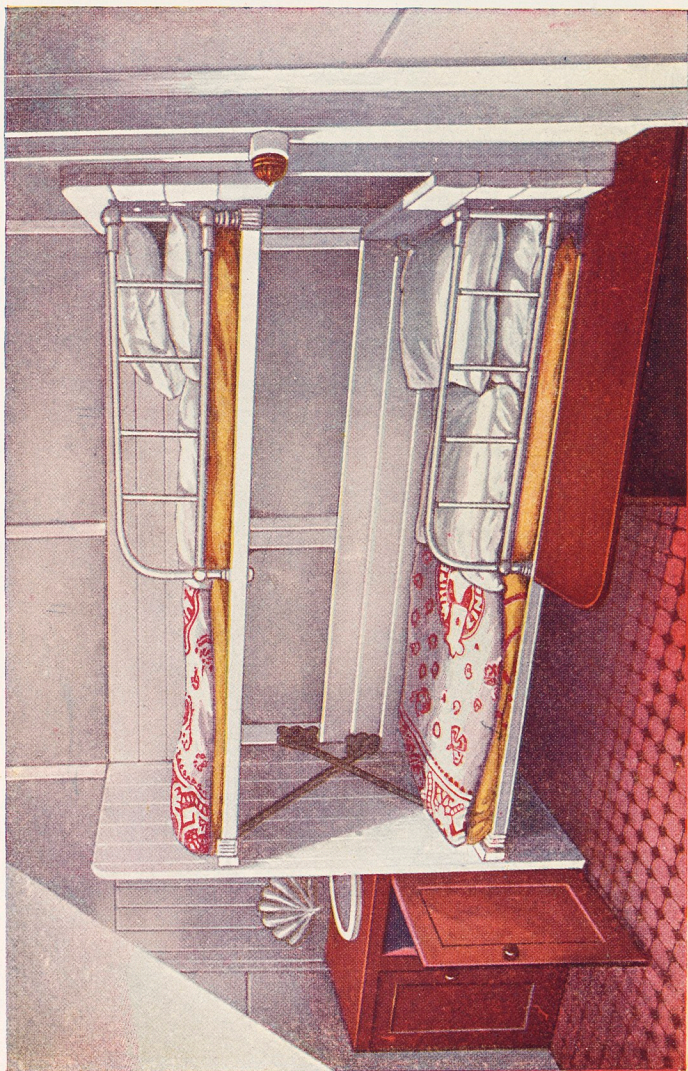
Tredje klass: Röksalong.

MAJESTIC



Tredje klass: Matsal.

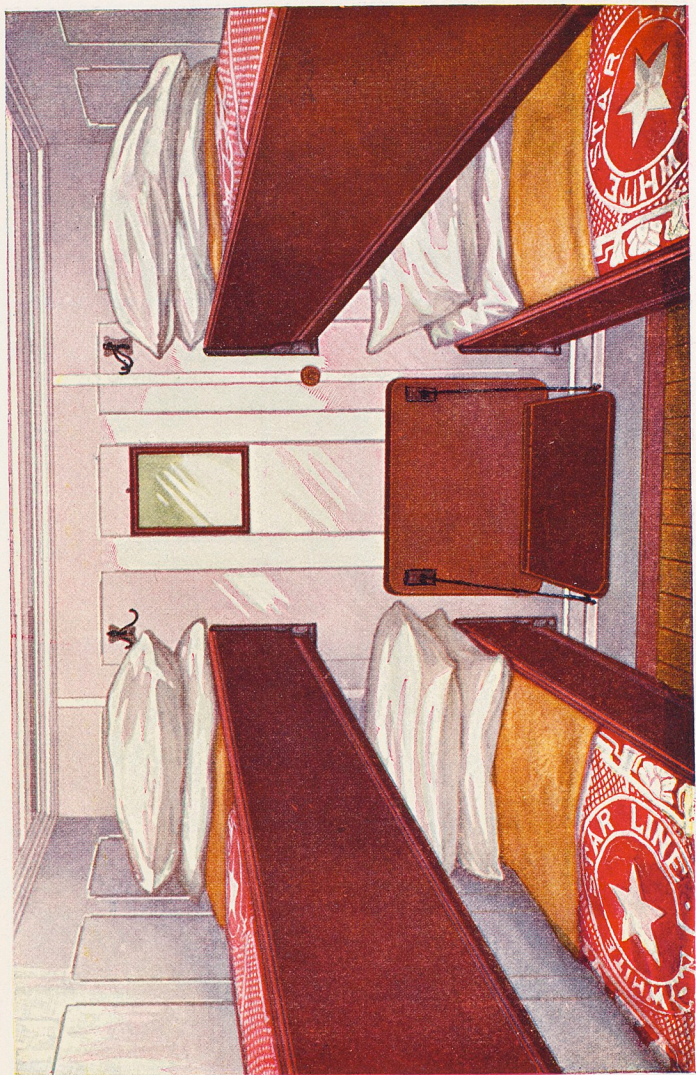
bl. de snabbaste ångare öfver Atlanten.



Tredje klass: Matsal.

Tredje klass: Sofrum för 2 personer.

REPUBLIC



Tredje klass: Sofrum för 4 personer.

största och snabbaste ångare till Boston



Expressångarna: MAJESTIC & TEUTONIC.

Tredje klass: Sofrum för 4 personer.



Postångaren **CYMRIC**, 13,100 tons.

och bekvämaste ångare till Boston

sex personer för svenska passagerare samt stora, rymliga öppna och täckta promenaddäck rundt hela fartyget. Alla som resa med denna ångare förklara sig utmärkt belåtna med resan och framhålla särskildt denna ångares stadiga gång i hårdt väder. **Arabic**, som för närvarande går på Boston, är den **största och snabbaste** på denna route.

Systerångarne "TEUTONIC" och "MAJESTIC".

Dubbelpropeller.

Dessa ångare äro visserligen icke så stora som de föregående, men äro dock bland de snabbaste, och äro till följd däraf inregistrerade som kryssare i engelska flottan. De äro så konstruerade, att de kunna användas antingen som passagerare- och handelsfartyg eller som — **krigsfartyg**. I denna senare egenskap äro de försedda med tolf 5 tums kanoner, hvilka skjuta 12 skott i minuten. Dessa kanoner bekostas af regeringen och kosta 6,000 pund sterling stycket (109,500 kr.). Ångan erhålles från 16 ofantliga ångpannor, under hvilka elden underhålles i 76 eldstäder. Genom dessa ångpannor gå dagligen 650 tusen gallons (1 gallon = $4\frac{1}{2}$ liter) vatten, hvilket vore ett tillräckligt dagligt vattenförråd för en stad med 26,000 innevånare, gifvande hvarje person 15 gallons. Den mängd kol, som åtgår för en resa öfver Atlanten för en af dessa ångare, lastar sex järnvägståg med 32 lastvagnar i hvarje tåg. Dessa ångare äro väl bekanta för den resande allmänheten för sin stora snabbhet och bekvämlighet, och deras popularitet är i ständigt tilltagande. Afven här finnas för familjer hytter för 2, 4 och 6 personer samt stora och rymliga promenaddäck.

Majestic ombyggdes 1903 och har fått ny inredning för att öka bekvämligheterna för passagerarna.

Karaktäristiskt är **tyske kajsarens** yttrande ombord å **Teutonic** vid flottparaden vid Spithead: »**Jag har aldrig sett någonting dylikt. Mina tyskar måste bygga en likadan Teutonic**».

Världens största och snabbaste ångare

emellan

GÖTEBORG—BOSTON.

Kort uppehåll i Liverpool.

NY ÅNGBÅTSFLOTTA.

Hvita Stjern-Linien äger den **största, snabbaste** och **nyaste** ångaren på Boston, nämligen **Republic** 15,400 tons (byggd 1903). **Cymric** 13,100 tons (byggd 1898), **Cretic** 13,500 tons, **Canopic** 13,100 tons och **Romanic** 11,400 tons äro äfven byggda senare åren. Alla ångarne äro försedda med slingerkölar, hvarför sjösjukan är helt och hållet utesluten och öfverträffas de icke af någon med afseende på **bekvämligheterna för tredje klass.**

Hytterna äro stora och rymliga **och ingen hytt finnes med större antal än för sex personer i hvarje** för svenska passagerare.

Dessa hytter äro försedda med järnsängar och resårnadrasser, tvättställ med varmt och kallt vatten, spegel, vattenkaraff med glas och klädhångare. Rök- rum, bibliotek, toalett och badrum finnas äfven för tredje klass. Promenaddäcken för denna klass äro stora och rymliga, försedda med soffor och stolar. Täckta däck finnas äfven, som kunna användas i regnigt väder. Inredningen och bekvämligheterna i tredje klass kunna godt jämföras med andra klass å en äldre ångare.

25,000 tons, nio däck

Många passagerare föredraga att landstiga i Boston såsom varande bekvämare än andra landningsplatser. Ångarne lägga till långsides vid kajen, rätt utanför **Hvita Stjern-Liniens** egen byggnad. I denna finnas toilettrum, badrum, matsal, skrifrum och väntrum, till hvilka äfven personer, som skola möta bekanta, ha tillträde. Här mötas passagerarna af svenska tjänstemän, som äro dem behjälpliga med bagaget samt utbyte af järnvägsbiljetter för dem som skola längre in i landet. Järnvägstågen köra rätt in i denna byggnad och passagerarne gå direkt på tåget.

Genom att resa med någon af Liniens Boston-ångare erhålles mycket kort uppehåll i England (se turlistan). Denna förbindelse prisas af alla såväl turister som tredje klass passagerare. Detta har tydligen visat sig genom den stora tillströmningen af såväl första och andra som tredje klass passagerare, som till följd häraf föredraga att resa med **Hvita Stjern-Linien**, då därigenom ringa uppehåll i England erhålles. — För dem, som skola in i landet, fästes uppmärksamheten på att priset är billigare från Boston än från Newyork.

Passagerare som lämnade Göteborg den 23 Aug. och Liverpool den 25 Aug. med **Republic** landsattes i Boston den 2 Sept. på förmiddagen, således på tionde dagen efter det de lämnat Göteborg.

Passagerare som lämnat Göteborg den 6 Sept. kl. 9 på morgonen och Liverpool den 8 Sept. kl. 5 e. m. med **Arabic** landsattes i Boston den 16 Sept. på morgonen, således på tionde dagen efter det de lämnat Göteborg.

Dessa äro de snabbaste resor, som ännu gjorts af någon linie till Boston.

"REPUBLIC"

— **Dubbelpropeller** —

15,400 tons,

är den största och snabbaste af alla ångare emellan Liverpool—Boston. Denna ångare innehar **Atlanterekordet** på denna trade med 6 dagar, 21 tim., 33 minuter. **Republic** är uteslutande inredd med **hytter för två, fyra, sex och åtta** personer i hvarje. Denna ångare har varit engagerad för trafik på Medelhafvet med turister, men kommer i Juni månad att tillsammans med **Cymric** uppehålla regelbundna turer mellan Liverpool och Boston.

Republic är den **största, snabbaste och finast inredda** ångare till Boston.

"CYMRIC"

— **Dubbelpropeller** —

13,100 tons, 600 fot lång, 64 fot bred.

Denna 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 bruka 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 det var på **Hvita Stjern-Liniens** ångare »**Cymric**» o. s. v. På ett annat ställe, 10:de häftet, sid. 233, skriver 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 kl. hade det på **Hvita Stjern-Liniens** rymlige ångare **Cymric**.

OBS.! Hvita Stjern-Liniens ångare äro byggda å Liniens egna berömda varf i Belfast, och någon bestämd kostnad är icke stipulerad för dess byggande. Hufvudsaken är att de blifva i minsta detalj solidt och omsorgsfullt byggda. Några kostnader har bolaget ej skytt i detta hänseende. Frukten häraf har också visat sig. Liniens ångare äro nämligen bland de solidaste och bästa sjöbåtar öfver Atlanten och orkaner och stormar ha ringa inverkan.

Som en naturlig följd är att ju större en ångare är, desto mindre inverkan ha storm och svårt väder på densamma och till följd däraf ingen sjösjuka.

Passagerare, som vilja undvika denna sjukdom, böra därför välja en af dessa stora ångare. *Passagerare, som rest å endera af dessa jätteångare, förklara att de befunnit sig ombord å dessa liksom i sina hem, och sjösjuka har icke förekommit oaktadt vädret varit stormigt.*

Hvita Stjern-Liniens ångare äro försedda med **Marconi telegraf** — telegrafering utan tråd — så att de hvar som helst på Atlanten kunna sätta sig i förbindelse med land och andra ångare.

Det har händt och händer allt som oftast att passagerare, som resa på första eller andra klass till Amerika, i tidningar och tidskrifter bedöma anordningarna och bekvämligheterna för tredje klass passagerare. Men de, som rest tredje klass, kunna endast själfva ge det bästa och rätta omdömet därutinnan. Tusentals tacksamhetskrifvelser och intyg från personer, som rest tredje klass å **Hvita Stjern-Liniens** olika ångare, ha tillsändts undertecknad, hvaraf här må anföras några utdrag.

R. M. S. CELTIC

HVAD PASSAGERARNE SÄGA. INTYG.

Undertecknade, tredje klass passagerare å Hvita Stjern-Liniens ångare **Baltic** ankommo till Newyork den 31 Maj 1906, och må det villigt erkännas att bekvämligheterna å denna ångare äro de bästa som kunna presteras och är behandlingen lika god å liniens öfriga ångare som den var å Baltic så råda vi alla, som ämna resa till Amerika att välja någon af Hvita Stjern-Liniens moderna ångare.

John H. Johnson.	Charles Jonsson.	Ida Larsson.
Ivar Ekström.	Klara Larsson.	Stina Magnusson.
Erik Trogen.	Agnes Johnson.	Frans O. Andersson.
Jenny Axelsson.	Hilda Johansson.	Edvard Gustafsson.
Nanni Rohdin.	Selma Stenberg.	Johan Englund.
	m. fl., m. fl.	

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 ÅNG. 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.

21,000 tons, nio däck

Albert E. Johansson.	Fina Johnson.	Simon Nord.
P. A. Nelson.	Lina Skogberg.	Karl A. Karlsson.
Albert Larsson.	Alma Karlsson.	Edvard Petersson.
Emil Lundin.	Mathilda Person.	Melton Larson.
Axel Jönsson.	Olof Andersson.	Carl Svensson.
	m. fl., m. fl.	

Undertecknade, som rest hem för att fira julhögtiden i vårt gamla, kära fädernesland Sverige, få härmed i all korthet beskrifva vår resa:

Vi lämnade Newyork onsdagen den 5 december kl. $\frac{1}{2}$ 2 e. m. med **Hvita Stjern-Liniens** ångare **Teutonic** och ankommo till Liverpool den 12 december kl. $\frac{1}{2}$ 12 e. m. samt till Malmö den 16 december. Angående den behandling vi åtnjöto på vår resa, så kunna vi ej annat än berömma densamma. Allting var rent och snyggt på fartyget. Vi erhöilo god och riklig kost. Såväl manskap som befäl visade stort tillmötesgående samt gjorde allt för att tillfredsställa oss, hvarför vi rekommendera denna ångare; och är behandlingen lika god på de öfriga af Liniens ångare så råda vi alla, som ämna resa till Amerika, att välja endera af denna linies magnifika båtar.

Lars Martinsson, Svalöf.	August Petersson, Ryd.	P. J. Andersson, Häradsbäck.
Anders Svensson, Askeröd.	Aleck Andersson, Ellagölsmåla.	
Bessie Persson, Sandby.	Bengt Nilsson, Urshult.	
	m. fl.	

Undertecknade, tredje klass passagerare, lämnade Newyork tisdagen den 26 nov. med **Hvita Stjern-Liniens** ångare **Celtic** och anlände till Liverpool den 4 dec. samt till Malmö den 8 dec. Som en stor del af oss rest på olika linier, så kunna vi ge det bästa omdömet om bekvämligheterna å de olika ångarna. Vi få för vår del särskildt framhålla ångaren **Celtic** såsom varande den bekvämaste och bäste ångaren för passagerare att resa med. Bekvämligheterna för tredje klass äro hittills oöfverträffade och fullt jämförliga med andra klass platser å en

R. M. S. CEDRIC

del andra ångare. Maten var oklanderlig. Besättningens uppförande det bästa. Vi rekommendera till alla, som ämna resa till Amerika, att välja denna ångare såsom varande ej blott den största, utan den bekvämaste för tredje klass passagerare

<p>Ole Christianson, Ö. Ingelstad.</p>	<p>Elof Karlsson, Wissefjärda.</p>	<p>Ö. N. Swanson, Ö. Broby.</p>
<p>J. A. Carlson, Holmsjö.</p>	<p>Axel Malmgren, Ystad.</p>	<p>Olof M. Persson, Grimslöf.</p>
<p>Pete Johnsson, Torhamn.</p>	<p>Charlie Nelson, Böda.</p>	<p>Herman Wahlgren, Snovalfs.</p>
<p>Carl Brynolf, Väckelsång.</p>	<p>Sven Olsson, Johanneshus.</p>	<p>J. Ekeroth, Malmö.</p>
<p>m. fl., m. fl.</p>		

S. s. Celtic 15 nov. 1901.

Undertecknade, svenskar, norrmän och danskar, taga oss härmed friheten uttala vårt fulla och varma erkännande åt de utmärkta anordningar och bekvämligheter som äro viddtagna å **Hvita Stjern-Liniens** oceanångare **Celtic**. Flera utaf oss hafva förut rest med olika liniers ångare, men ingen kan f. n. likställas med inredningen för tredje klassens passagerare här å denna jätteångare. Vi kunna och vilja sålunda under all trygghet och med ett odeladt nöje anbefalla **Hvita Stjern-Linien** ännu en gång, under den bekanta termen: "**Svenskarnes favoritlinie**!" Detta isynnerhet med afseende å den ångare vi nu befinna oss, nämligen världens största ångare **Celtic**.

Maten har varit i alla delar riklig samt välsmakande. Den största renlighet har iakttagits, såsom desinficering och skurning af hytter och salonger. Under sjögång synes denna väldiga koloss bland vågorna gå mer lugnt än någon annan oceanångare.

Med våra egenhändiga namnteckningar betyga vi sålunda det ofvanstående.

Celtic å oceanen under dess 4:de tur Liverpool—Newyork den 15 nov. 1901.

<p>K. Årre, Pastor.</p>	<p>Jacob Bergvall, Ingenjör.</p>	<p>N. Bergman, Retuschör.</p>
<p>Anna L. Pring.</p>	<p>Jenny Björkman.</p>	<p>Ingvard J. Hall, Ingenjör.</p>

21,035 tons, nio däck

Anna Andersson. Emilie Hansson. J. C. Wildfang.
Carl Henrik Bekker. F. Varnung. John K. H. Holmberg.
Civilingeniör.

Anshelm Johnsson. Gustaf J. Carlsson.
Dorothea Storlökken. Karin Jülseth. Ragnhild Bohm.
O. B. Blamsten. Nils Gaude. Peter O. Hagnes.
Johan Jülseth. Einar Storlökken. Brede Blingsli.
Alfred Olsson. Karl Svendsen. Fredrica Herstad.
Betzy O. Petterson. Fredrikke Müller.
Hanna Flöon. Axel W. Mellquist.

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 besättningens sida och den ovanliga renlighet vid serveringen af maten, såväl som i de hytter 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.

Arthur Adamson. J. E. Nilsson. B. Anderson.
Waldemar Aulén. Otto Nylund. K. R. Lindström.
Gust. Larson. David Börjesson. K. Viktor.
Oskar Johansson. John Holmgren. K. Wilhelm.
Edvard Säfström. Gust. Johansson. J. A. Andersson.
L. Andersson. Axel Lundberg. George Engström.
H. Molin. K. Johansson. Anna Petterson.
P. Sandberg. August Andersson. Adele Karlsson.
Gustaf Johanson. Albin Johansson. K. Johanson.
Axel Hagman. John E. Bondesen. Vera Lindholm.

R. M. S. OCEANIC

Anton Hansson. Adolf Ingerström. B. Johansson.
Gertrud Hansson. Nils E. Engman. Berta Winroth.
Augusta Larson. Sigvald H. Anderson.
Hanna Olson.
m. fl.

Undertecknade, tredje klass passagerare å Hvita Stjern-Liniens ångare **Oceanic**, lämnade Newyork onsdagen den 29 juni kl. 7 f. m. och anlände till Malmö lördagen den 9 juli kl. 11 f. m., således en resa af 9 dagar 4 timmar. Angående behandlingen å **Oceanic** så var den utmärkt, såväl beträffande maten som besättningen. Äfven öfver Nordsjön var behandlingen den bästa. Resan i sin helhet var oklanderlig och utan anmärkning samt den angenämaste man gärna kan önska. **Hvita Stjern-Linien** tyckes lägga synnerlig stor vikt på att dess tredje klass passagerare skola blifva till fullo tillfredsställda.

Justine Pettersson. N. B. Long, med familj.
Miss J. S. Peterson. Osear Nelson. John Johnson.
Hanna Hanson. S. Lindskog. Miss S. Nelson.
Miss Selma Thern
m. fl.

Vi undertecknade, passagerare ombord å ångaren **Arabic**, som lämnade Boston U. S. A. 7 Juni 1906, önska härmed tillkännagifva att renlighet och uppsättning ombord å sagda fartyg, motsvara alla rimliga anspråk.

Arabic är ett fint fartyg med god besättning, och uppträthålles god disciplin af officerarne.

Albert W. Eriksson. Alma Carlson. Hedvig Johnson.
Anna C. Anderson. Signe Andersson. Alma Hedström.
A. Johanson. Hilda Sahlin. Ida Johnson.
O. J. Lund. Gerda Andersson. Ida Jahnson.

705 fot lång — 21 knops hastighet

Emma Peterson. Gerda A. Gardell. Hilma Johnson.
Margareth Ström. Mathilda Johnson. N. W. Törnström.
Signe Swanson. Alex. Hult. Hilda T. Nilsson.
m. fl.

Undertecknade, tredje klass passagerare å **Hvita Stjern-**
Liniens ångare **Arabic**, lämnade Newyork den 9 dec. och an-
kommo till Malmö den 22 dec. Det må villigt erkännas, att
bekvämligheterna å denna ångare äro de bästa som kunna
presteras, och är behandlingen lika god å Liniens öfriga ån-
gare som den var å **Arabic**, så råda vi alla, som ämna resa
till Amerika, att välja någon af denna Linies moderna ångare.

John F. Pearson. Carl M. Andersson. Johan Sjöberg.
A. Andersson. Andrew Johansson. William Andersson.
August B. Johansson. Peter Swanson.
O. A. Wickström. Magnus Parsson. E. J. Ekstrand.
Olof Pearsson. John Andersson. H. Sanders.
G. M. Ferm. G. W. Petersson. F. A. Wessman.
m. fl.

Newyork den 6 mars 1902.

Bästa Herr Eriksson.

Jag vill tacka Eder så rysligt mycket å mina och min
kamrats vägnar för att vi fick en sådan bra och på samma
gång treflig resa till Amerika. Det var så roligt att jag kom-
mer snart att ta mig en lustresa tillbaka igen, vi voro icke
sjuka det aldra minsta, vi önskade det hade dröjt några dagar
till innan vi kom fram, där var ju så förfärligt fint och rent
att det var alldeles för mycket. Och förträfflig och god mat.
Jag vill rekommendera **White Star Line** och särskildt **Celtic**
på det allra bästa.

Tecknar vänligen

Ester Maria Svensson.
104, East Str. 37, Newyork, N. Y.

R. M. S. ARABIC

Ombord å ångaren **Cymric** den 29 Juni 1906.

Vi undertecknade, önska uttrycka vår djupa tacksamhet till 1:ste stewarden i 3:dje klass och alla hans underlydande för deras aldrig svikande intresse för oss och vårt välbefinnande ombord å ångaren **Cymric** och vilja vi med tacksamhet **rekommendera Hvita Stjern-Linien** till våra landsmän, och i synnerhet att vid val af ångare, välja **Cymric**.

Mary A. Boland.	A. N. Peterson.	James Henderson.
Mary K. M. Emanus.	Mary J. Janson.	Matilda Peterson.
Mrs Emma Johnson.	Betty Swenson.	M:rs Nelson.
Ired Smith.	James Pettersson.	Ida Gustafson.
E. Jespersen.	John H. Wilkinson.	Ellen Gyllström.
Anna Mattsson.	Carl Södergrøn.	M:rs W. L. Smith.
Oscar Fr. Svensson.	Hulda Swenson.	Mina Hulte.
Andrew Nelson.	M. Eckborg.	Anna Peterson.
Josephine Anderson.	M:rs Collins.	Max. O. Kaspersen.
Hugo Petersson.	Matts Paulsson.	Anders Granberg.
Sarah Cassel.	Ida Johanson.	Chatherine Smith.
F. E. Nelson.	Mrs Emma Sandström.	G. J. Fleming.

HVAD PRESSEN 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 **Carl Eriksson** i Malmö. Det må sägas till Herr Erikssons favör, att det för min del utlofvade, under resan till fullo kom mig till godo. Resan fortgick med expreståg 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

16,000 tons

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 vore något förmer, större eller säkrare, än andra oceanens vågbrytare. 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 trygga, 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 efterlängtade 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 lifyttringar uti ett sällskap på ca 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 såsom hemma-stadda. Efter att hafva intagit vår måltid ombord å **världens största 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 att endast spana mot västern.

Nu syntes alla intaga en mer allvarlig och afbidande hållning. En del troende tillhörande olika kyrkor i Amerika, voro

TEUTONIC

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 virtuos 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 sänger, 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 vederkvickande 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. Framkomme 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 sigte 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 angenäm 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 emigrantackommodationer.

bl. de snabbaste ångare öfver Atlanten

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.

Hvita Stjern-Liniens ångare Celtic's ankomst till Liverpool lördagen den 10 okt. 1906 väckte åtskilligt intresse hos de på bryggan församlade genom det majestätiska utseendet, dess kolossala skrof och briljant upplysta däck. Bland salongspassagerarne var många notabiliteter, bland andra presidenten för East End Emigration Society (London) som uttalade sin tillfredsställelse med tredje klassens bekvämligheter. Mycket uppseendeväckande var, att under resan voro tredje klassens passagerare fullständigt fria från sjösjuka, i det det blef konstaterat att icke ett enda tillfälle af denna obehagliga sjukdom hade inträffat. Detta är i synnerhet att bemärka, då det blåste starkt i tre dagar under resan.

(Dagbladet.)

UTDRAG ur Korrespondenten Landskrona Tidning N:o 52, Onsdagen den 4 mars 1903.

En god sjöbåt.

Standards korrespondent telegraferar, att den engelska jätteångaren **Cedric** efter sin första resa öfver Atlanten har framkommit till Newyork och att den otvifvelaktigt skall blifva de resandes favoritbåt. Läkaren förklarar, att icke en enda människa ombord var sjösjuk på hela resan, oaktadt denna var stormig. Fartygets rullningar voro så obetydliga, att ett fylldt vattenglas, som man vid resans början ställde på ett bord och där blef stående under hela resan, rörde sig icke en tum, och icke en droppe af innehållet spilldes ut. Tusentals skådelystna besökte det väldiga fartyget dagligen och tidningarna äro fulla af lofpryningar öfver detsamma. **Cedric** är ett snabbgående fartyg, men är icke byggdt för att sätta något rekord hvad hastigheten beträffar. Ångaren tillhör **Hvita Stjern-Linien** och mäter 21,035 tons.

Särtryck ur »Liverpool Journal of Commerce»
torsdagen den 13 dec. 1906.

En utmärkt vinterresa.

Hvita Stjern-Liniens ångare **Oceanic**, som anlände till Liverpool i går på morgonen från Newyork efter en utomordentligt god resa (i betraktande af vintertiden) på 5 dagar, 21 timmar och 35 minuter, medförde ett ovanligt stort antal passagerare.

Utom fulla antalet af salongspassagerare, medfördes icke mindre än 800 i tredje klass, 2,834 postsäckar och 2,500 st. resgods. Det mest intressanta beträffande det ovanligt stora antalet af tredje klass passagerare är att de voro hufvudsakligen skandinaver, som reste till fäderneslandet för att fira julhögtiden. Två hundra af dessa hade först köpt sina biljetter på annan Linie, men på grund af denna ångares försenande blefvo de öfverförda på **Oceanic**. Detta ansenliga tillägg gjordes i elfte timman och alla de utmärkta resurser hvaraf ångarens proviantstab är i besittning måste naturligtvis anlitas. Beträffande detta så får det anses mycket tacksamt för **Hvita Stjern-Linien** och **Oceanic's** officerare att icke mindre än 700 tredje klass passagerare undertecknade en framlagd lista berömmande den utmärkta behandlingen och den goda kosten.

Samma vecka härskade på Atlanten svåra stormar. Det fanns bland salongspassagerarna flera framstående personligheter, som uttryckte sin stora förundran öfver ångarens stadiga gång och öfver den behagliga resan. En af dessa var H. H. Lord Curzon af Kedlesdon. Under samtalet med en korrespondent till »Journal of Commerce» yttrade han: »Jag har knappast trott det vara möjligt att kunna företaga en resa öfver Atlanten denna tiden på året med så mycken komfort och så litet besvär som med **Oceanic**. En annan välkänd passagerare Mr Charles Frohman, berömd inom teatervärlden, yttrade: »Jag har rest öfver Atlanten ganska ofta under 20 år och jag kan icke erinra mig hafva gjort en resa äfven sommartiden, då något fartyg varit så fritt från de obehagliga rullningarna som **Oceanic**».

* * *

Oceanic lämnade Newyork den 5 december. De svenska passagerarna anlände till Göteborg fredagsnatten den 14 december, således endast *nio* dagars resa. Alla förklarade sig utmärkt nöjda och belättna med resan och yttrade, att de vid återresan icke ginge med någon annan ångare än **Oceanic**.

bl. de snabbaste ångare öfver Atlanten

Hårdt väder i Atlanten.

Drifvande timmer.

Hvita Stjern-Liniens ångare **Cedric** ankom, enligt »Liverpool Daily Post & Mercuri» för den 16 okt. 1906, till Newyork söndag morgon den 14 dennes efter en hård öfverresa — stark storm och hög sjö hela resan. Söndagen och måndagen den 7 och 8 kämpade den emot en nordvästlig storm; men på grund af de väldiga dimensionerna **Cedric** har, blef den jämförelsevis oberörd af det hårda vädret, hvilket för mindre ångare förorsakar sjösjuka och illamående bland passagerarna. Med afseende på passagerarnas komfort, visar det sig ständigt efter svåra öfverresor, att det är ångarnas ökade dimensioner som ger utslaget.

I onsdags passerade **Cedric** en mängd flytande timmer, lat. 48° 22 N. long. 42—30 W. Öfver 3,000 stycken af cirka 10 fots längd observerades. Dessa utgjorde antagligen en del af lasten från vraket af något förlist fartyg. **Cedric** led ej den ringaste skada.

UTDRAG ur Svenska Dagbladet den 22 oktober 1903.

Hvita Stjern-Liniens ångare **Britannic**, en af de gamla liniebåtarna, som uppnått en viss berömmelse i Atlantertrafikens historia, skall i dessa dagar företaga sin sista resa, i det att rederiet beslutit hugga upp båten. **Britannic** skall länge ihågkommas såsom det första af den transatlantiska liniens snabbgående och luxuöst inredda fartyg, det första alltså i raden af dessa flytande palats, som man nu för tiden börjar blifva van vid.

Särskildt bör **Britannics** förträffliga pannor och maskiner framhållas; deras uthållighet torde nämligen vara utan motstycke i handelsmarinens historia. De maskiner och pannor, med hvilka fartyget nu gör sin sista resa öfver Atlanten, äro desamma som insattes af Harland & Wolff, då fartyget gick af stapeln. Och det var 1874, alltså för nära 30 år sedan.

Britannic har äran af att vara den första båt, som reducerade öfverfartstiden mellan Queenstown och Sandy Hook till mindre än 8 dagar. Dess rekord för bemälda route var nämligen 7 dagar och 16 timmar. **Germanic**, ett systemskepp till **Britannic**, som löpte af stapeln några år senare och ännu är i det transatlantiska bolagets tjänst, har måst anskaffa nya

REPUBLIC

maskiner och pannor, hvarförutom själva fartyget i öfrigt moderniserats i andra afseenden. Den äldre båten har däremot i 29 år trotsat storm och oväder på Atlanten med sin ursprungliga maskinella utrustning utan att en enda dag försenas på grund af otur eller olyckor. Britannic har varit oafbrutet i tjänst, undantagandes 2—3 veckor hvarje år, då den putsats upp för säsongen.

Under 25-årsperioden 1874—1899 gjorde fartyget 260 turer mellan Newyork och Liverpool och passerade sålunda under denna tid Atlanten mera än 500 gånger samt tillryggalade öfver 1,800,000 mil, d. v. s. en sträckning motsvarande 70 gånger jorden rundt. Under sin långa tjänstetid har Britannic fört mera än 200,000 passagerare öfver Atlanten.

Alla Hvita Stjern-Liniens ångare äro byggda på samma berömda varf i Belfast.

3:dje klass passagerares matsedel.

Söndagar:

Frukost: Korngrynsgröt med mjölk, rökt sill, potatis, smör och bröd, sylt eller marmelad, the och kaffe.

Middag: Grönsoppa, stekt oxkött, potatis, gröna ärter, bröd, plumpudding, apelsiner eller äpplen.

Kvällsmat: Smör och bröd, färska bullar, sylt och the.

Måndagar:

Frukost: Hafregrynsgröt med mjölk, färskt kött med grönsaker, smör och bröd, sylt eller marmelad, the och kaffe.

Middag: Rissoppa, biffstek eller fårkött, potatis och grönsaker, bröd och mannagrynspudding.

Kvällsmat: Konserveradt kött, gurkor, smör och bröd, the och rabarbersylt.

största och snabbaste ångare till Boston

Tisdagar:

- Frukost:* Korngrynsgröt med mjölk, färsk fisk med smörsås, potatis, smör och bröd, sylt eller marmelad, the och kaffe.
- Middag:* Ärtsoppa och fläsk, potatis, hvitkål, bröd och rispudding med äppelsås.
- Kvällsmat:* Kokt skuret kött, gurkor, smör och bröd, the och marmelad.

Onsdagar:

- Frukost:* Hafregrynsgröt med mjölk, frikassé med potatis, smör och bröd, sylt eller marmelad, the och kaffe.
- Middag:* Soppa, lamstek, potatis, gröna ärter, bröd och rispudding med sviskon.
- Kvällsmat:* Smör och bröd, ost, gurkor, sylt och the.

Torsdagar:

- Frukost:* Korngrynsgröt med mjölk, hackadt kött, smör och bröd, sylt eller marmelad, the och kaffe.
- Middag:* Buljong med ris, rostbiff, potatis och grönsaker, bröd och plumpudding.
- Kvällsmat:* Konserveradt kött, smör och bröd, rabarbersylt och the.

Fredagar:

- Frukost:* Hafregrynsgröt med mjölk, salt sill och potatis, smör och bröd, sylt eller marmelad, the och kaffe.
- Middag:* Ärtsoppa, färsk fisk med äggsås, kallt kött, potatis, gurkor, bröd och pudding.
- Kvällsmat:* Smör och bröd, ost, gurkor, the och sylt.

Lördagar:

- Frukost:* Korngrynsgröt med mjölk, färskt kött med grönsaker, bröd och smör, sylt eller marmelad, the och kaffe.

Middag: Soppa, kokt lamkött med kapprissås, potatis och grönsaker, bröd, rispudding med äppelsås.

Kvällsmat: Kallt kött, gurkor, smör och bröd, marmelad och the.

Hvarje afton kl. 8 serveras hafresoppa.

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) Personer, som lida af smittosamma sjukdomar; 3) 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.

Minst 10 dollars = 38 kronor måste medhafvas för att få landstiga i Amerika.

och bekvämaste ångare till Boston

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.

Att beakta!

1. **Hvita Stjern-Linien** äger de allra största af alla **Eng. Liniers** dubbelpropellerångare: **Adriatic, Baltic, Celtic** och **Cedric**.
2. **Hvita Stjern-Linien** äger bl. de snabbaste ångarne öfver Atlanten.
3. **Hvita Stjern-Linien** äger världens största och snabbaste ångare på Boston.
4. **Hvita Stjern-Linien** har ny ångbåtsflotta. Dess ångare äro med få undantag byggda efter 1898.
5. **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.
6. **Svenska** tjänstemän möta passagerarna vid ombytena och äro dem behjälpliga.
7. **Inga** extra utgifter, sedan passagerare lämnat Göteborg.

R. M. S. ADRIATIC

8. **Passagerare** som bestämt sig för resa med **Hvita Stjern-Linien** böra på resan till Göteborg eller vid framkomsten hit ej låta öfvertala sig att resa på annan linie.
9. **Hvita Stjern-Liniens** ombud möta vid alla tåg och ångare och följa passagerarna till Liniens kontor, anskaffa godt och **tillförlitligt** logi och **kostnadsfritt** omhändertaga resgodset.
10. **Hvita Stjern-Liniens** 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.
11. **Fullständigt** utflyttningsbetyg, ställt 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.
12. **I landstigningspenningar** fordras minst 10 dollars (38 kr.).
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.

25,000 tons, nio däck

17. **Att hela resan till Amerika** kan göras på nio dagar.
18. **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.
19. **Att penningförsändelser och växlar** utfärdas betalbara på alla banker i Amerika under **Liniens garanti**.
20. **Att af undertecknad**, som flera år vistats i olika delar af Amerika, erhållas tillförlitliga råd och upplysningar.

Carl Eriksson,

Generalagent, Postgatan 34.

Göteborg.

Kontor i Stockholm:

Skeppsbron 10.

Agent i

Febr. 1907.

Hvita Stjern-Liniens Flotta.

Southampton—Newyork.

Dubbelpropeller.

Adriatic	25,000 tons,	726 fot lång.
Oceanic	17,300 »	705 » »
Majestic	10,000 »	580 » »
Teutonic	10,000 »	580 » »

R. M. S. BALTIC

Liverpool—Newyork.

Dubbelpropeller.

Baltic	24,000 tons,	726 fot lång.	
Cedric	21,035 »	700 »	»
Celtic	20,904 »	700 »	»
Arabic	16,000 »	600 »	»

Liverpool—Boston.

Största och snabbaste ångare.

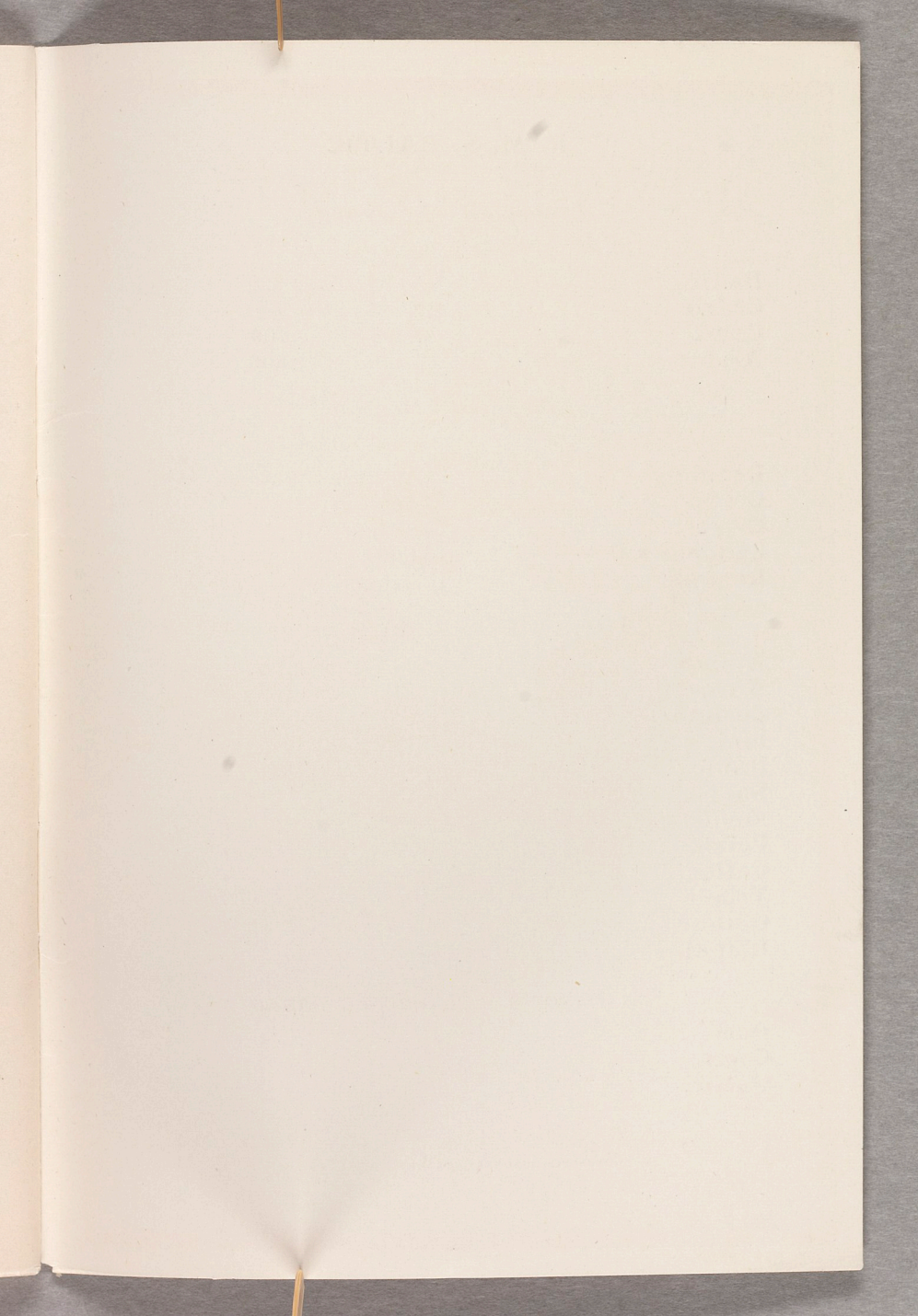
Republic	15,400 tons,	dubbelpropell.	
Cretic	13,500 »	»	»
Cymric	13,100 »	»	»
Canopic	13,000 »	»	»
Romanic	11,400 »	»	»

Till Afrika och Australien.

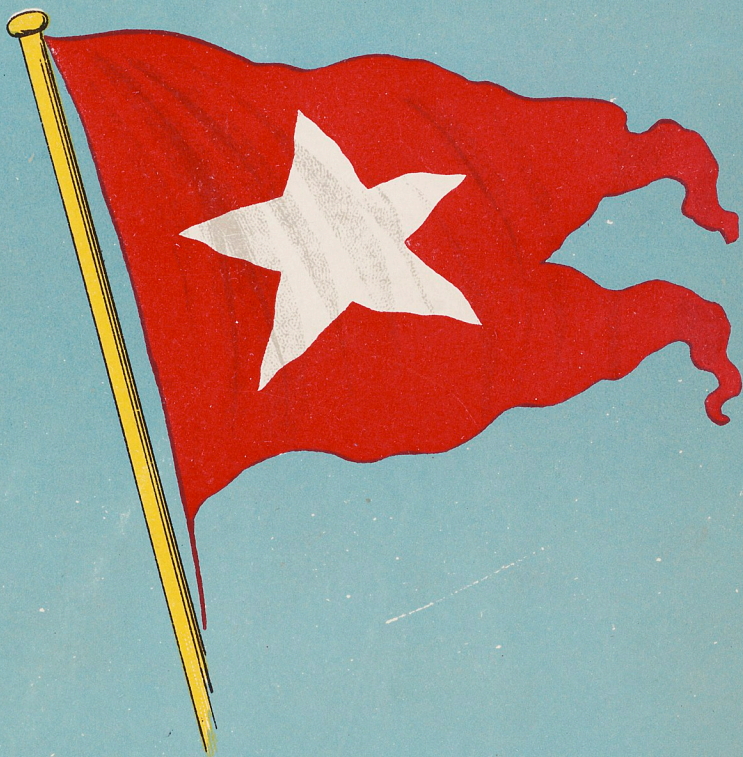
Athenic	12,234 tons,	dubbelpropell.	
Afric	11,948 »	»	»
Corinthic	12,231 »	»	»
Ionic	12,134 »	»	»
Runic	12,482 »	»	»
Suevic	12,500 »	»	»
Medic	11,984 »	»	»
Persic	11,974 »	»	»
Cufic	8,200 »	»	»
Tropic	8,200 »	»	»
Gothic	7,755 »	»	»
Delphic	8,273 »	»	»

San Francisco, Kina och Japan.

Doric	4,676 tons.	
Coptic	4,356 »	
Gaelic	4,205 »	



WHITE STAR
LINE



Kontor i Stockholm:
SKEPPSBRON 10.