

Genomläs noga följande!

CUNARD-LINIEN.

69 års lycklig verksamhet. • Etablerad 1840.

Cirka 8 $\frac{1}{2}$ dygns resa från Malmö till New-York
med

Dubbelpropell- om 790 sv. fot, 32,000 registerton, med 45,000
expressångare tons deplacement o. 68,000 hästk. de största
längsta o. snabbaste oceanångare, som någonsin byggts, vare sig i Storbritanien el. Amerika.

*Endast med CUNARD-LINIEN har resan öfver
Atlanten till New-York gjorts på cirka 4 $\frac{2}{3}$ dygn.*

Cunard-Linien, denna den äldsta oceanlinien, har i 69 år befordrat passagerare till och från Amerika och har därunder aldrig genom skeppsbrott förlorat en passagerares lif.

Cunard-Liniens historia är väl känd af hvar och en som företagit en resa till Amerika. Dess stiftare voro Samuel Cunard från Halifax, Nova Scotia, George Burns från Glasgow och David Mc. Iver från Liverpool.

Långt innan de första ångarne "Sirius" och "Great Western" gjorde sina första resor öfver Atlanten hade Mr Samuel Cunard, som var ägare till flera segelfartyg, hvilka gjorde resor mellan Boston och Newfoundland till Bermuda drömt om en regulier linie till Amerika af Kungl. postångare till och från Amerika.

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

George Burns och hans kompanjon Mr David Mac Iver, äfven de skeppsredare, hvilka genast insågo att Mr Cunard icke var en fantast utan en skarpsinnig och intelligent man.

De hjälpte honom med vissa råd, skaffade honom finansielt understöd och Cunardbolaget har dessa tre bemärkta mäns skarpsinnighet och energi att tacka för dess nuvarande ställning.

Från den tiden, år 1840, tills nu har dess Amerikatrade aldrig afbrutits.

Cunard-Liniens första ångare *Brittania* afgick från Liverpool till Boston den 4 Juli 1840. Denna ångare, som framdrefs med

CUNARD-LINIEN.

69 års lycklig verksamhet. • Etablerad 1840.

Cirka 8 $\frac{1}{2}$ dygns resa från Malmö till New-York
med

Dubbelpropell- om 790 sv. fot, 32,000 registerton, med 45,000
expressångare tons deplacement o. 68,000 hästk. de största
längsta o. snabbaste oceanångare, som någonsin byggts, vare sig i Storbritanien el. Amerika.

*Endast med CUNARD-LINIEN har resan öfver
Atlanten till New-York gjorts på cirka 4 $\frac{2}{3}$ dygn.*

Cunard-Linien, denna den äldsta oceanlinien, har i 69 år befordrat passagerare till och från Amerika och har därunder aldrig genom skeppsbrott förlorat en passagerares lif.

Cunard-Liniens historia är väl känd af hvar och en som företagit en resa till Amerika. Dess stiftare voro Samuel Cunard från Halifax, Nova Scotia, George Burns från Glasgow och David Mc. Iver från Liverpool.

Långt innan de första ångarne "Sirius" och "Great Western" gjorde sina första resor öfver Atlanten hade Mr Samuel Cunard, som var ägare till flera segelfartyg, hvilka gjorde resor mellan Boston och Newfoundland till Bermuda drömt om en regulier linie till Amerika af Kungl. postångare, hvilka skulle öfvertaga den osäkra posttjänst som ombesörjdes af statens ganska ofta osäkra segelbriggas och hvilka togo en tid af sex å sju veckor.

När slutligen amiralitetet annonserade om anbud på en kontrakterad linie för att taga denna post, insåg Mr Cunard att nu eller aldrig var det tid för honom att bringa sin idé till verklighet.

Han kom till England för att utföra sin plan och blef där bekant med Mr George Burns och hans kompanjon Mr David Mac Iver, äfven de skeppsredare, hvilka genast insågo att Mr Cunard icke var en fantast utan en skarpsinnig och intelligent man.

De hjälpte honom med vissa råd, skaffade honom finansielt understöd och Cunardbolaget har dessa tre bemärkta mäns skarpsinnighet och energi att tacka för dess nuvarande ställning.

Från den tiden, år 1840, tills nu har dess Amerikatrade aldrig afbrutits.

Cunard-Liniens första ångare *Brittania* afgick från Liverpool till Boston den 4 Juli 1840. Denna ångare, som framdrefs med

skofvelhjul, hade plats för 115 salongspassagerare och gjorde sin första resa på 14 dagar och 8 timmar.

Bostonboarne blefvo alldeles öfverförtjusta öfver denna händelse. De gåfvo ångaren salut såsom bevis på nationens glädje och firade händelsen med en offentlig bankett m. m.

Mr Cunard blef så ögonblickets hjälte att han inom mindre än 24 timmar efter landstigningen mottog ej mindre än 1,800 olika middagsbjudningar.

Brittania var 1,154 tons och 207 fot lång och nu äger Cunardbolaget bl. a. 2 ångare som äro 20,000 tons och 694 fot långa och **två ångare** hvilka äro **32,000 tons** samt **790 fot långa**. Detta visar ett sådant kolossalt framsteg att Cunard-Linien **med skäl sättes i främsta rummet bland Atlanterlinierna**.

Då Britannia första gången gick öfver Atlanten kostade en biljett från Liverpool till Boston — Britannia gick till Boston — 365 kronor. Endast en klass passagerare medfördes och likväl var inredningen så enkel att t. ex. inga mattor funnos på golfven. Passagerarne fingo sjelfva medföra knifvar och gafflar samt sängkläder. Man lämnade land så godt som säker på att aldrig mer få återse de sina och nu, nu är en resa till Amerika på en af Cunard-Liniens ångare en liten bagatell på 5 à 6 dagar och hvilken ofta i England företages för nöjes skull.

Man köper sin biljett, går ombord och bolaget sörjer för allting till dess man når sin bestämelseort.

Det är ju gifvet att en linie som bestått i öfver 69 år och därunder alltid skött sina förbindelser till allmänhetens belåtenhet fått många bevis på denna allmänhets sympatier.

Ett slående exempel härå är följande: I februari år 1844 låg Britannia i Bostons hamn innefrusen och till synes fanns ingen möjlighet för Britannia att slippa ut ur sitt ofrivilliga fängelse. Bostons köpmän läto då på sin bekostnad såga en kanal, hvilken var 7 engelska mil lång och 100 fot bred, och den 3 februari 1844 lemnade Britannia Boston följd af den församlade allmänhetens hurrarop och viftningar.

Brittiska regeringen som genast insåg hvilken stark bundsförvandt för sin handel den hade i Cunardbolaget ådagalade sin tacksamhet genom att upprepade gånger öka på understödet till Cunardbolaget så att detsamma redan t. ex. år 1847 uppgick till Kr. 3,163,100.

Genom detta årliga understödet har bolaget alltid sett sig i stånd att införa de allra modernaste förbättringar på sina ångare, allt till allmänhetens nytta.

Underrättelser för tredje klass passagerare.

Cunardbolaget har såsom bekant i 69 år upprätthållit ångbåtsförbindelse mellan Liverpool och Amerika och har under denna långa tid lyckligt fört millioner människor öfver Atlanten samt därigenom förvärfvat sig världsrykte.

Antalet svenskar som rest med Cunard-Linien, kunna räknas i hundratusental, ett **större antal** än någon annan linie **på långt när befordradt.**

Orsaken till att Cunardbolaget vunnit ett så utomordentligt stort förtroende bland Svenskarne är utan tvifvel att söka i de utmärkta och praktiska anordningar som bolaget tid efter annan vidtagit för att göra resan så snabb, bekväm och säker som möjligt.

Cunard-Linien är så väl känd bland svenskarne — isynnerhet bland tredje klass passagerare — att någon närmare beskrifning öfver bekvämligheterna m. m. i tredje klassen är öfverflödig. Det torde vara nog påpeka att *tredje klassens passagerare* **ingenstädes erhålla bättre bekvämligheter, humanare behandling, vänligare bemötande och rikligare kost** än å Cunard-Linien, och *lika obestriddligt är att de ingenstädes på hafvet kunna känna sig tryggare* än ombord på en Cunardångare; dock må följande framhållas:

Särskilda afdelningar för familjer, för ogifta kvinnor och för ogifta män, finnas i tredje klassen.

Rummen i de olika afdelningarna äro synnerligen höga, ljusa och rena.

Luftväxlingen är den allra yppersta, apparaterna äro af nyaste konstruktion och genom dem utbytes i hvarje rum på få minuters tid den gamla luften mot ny.

Rengöringen är *ytterst noggrann* och sker 2 gånger dagligen i samtliga rummen, hvarefter dessa inspekteras af kaptenen, hvilken i sällskap med läkaren och öfver-stewarden hvarje morgon gör en "rond" kring fartyget.

Slutna familjehytter ha inrättats midskepps och i fartygets akter. I hvardera finnas bekväma liggplatser för 2—4 eller 6 personer, och detta gör det möjligt för familj, som önskar vara för sig själf, att få *ensam hytt*. Under den kalla årstiden äro alla rum och hytter uppvärmda.

Kosten, som är af fullgod beskaffenhet och tillräcklig mängd, serveras af s. k. stewards 3 gånger dagligen vid de med rena linnedukar försedda borden.

Mat- och Dryckeskärlen, tillverkade af järnbleck äro emaljerade i hvitt och blått så att de likna porslin; de diskas af betjeningen efter hvarje måltid, hvadan passagerarne numera ej hafva något besvär därmed.

Badrum hafva äfven inrättats för passagerarna i tredje klassen.

Belysningen är elektrisk öfver hela fartyget.

Hvarje dag tryckes en stor tidning ombord på ångarne. Tidningarna innehålla de färskaste nyheter, upphämtade från hela världen genom trådlösa telegraf.

IVERNIA och SAXONIA

14,066 tons

14,280 tons.

Dessa nya, första klassens postångare, som äro byggda med särskild hänsyn till *säkerhet, bekvämlighet och stadig gång* i svår sjö, *öfverträffade* genast *alla förväntningar* genom *den ovanligt stadiga gången äfven i mycket stormigt väder*.

Detta gynnsamma resultat, — en följd af fartygens säregna konstruktion och stora djuplek, c:a 50 fot, har väckt stor förvåning i fackkretsar, och personer, som gjort atlantterresan med flera andra och lidit af sjösjuka, förklara med bestämdhet att de ombord å dessa ångare ej haft den ringaste känning däraf. Man kan således med trygghet säga, att *sjösjukan* på *Atlanten* reduceras till ett *minimum* för dem, som resa med *Ivernia* o. *Saxonia*.

Detta är något, som icke bör glömmas vid val af ångare öfver Atlanten.

Äfven bör ihågkommas, att *Ivernia* och *Saxonia* äro bl. de största af alla ångare, som gå mellan *England* och *Boston*.

Uppehållet i Liverpool blir blott en natt.

Som landstigningsplats i Amerika kan **Boston** med skäl rekommenderas och många föredraga att landa där.

Dessutom äro järnvägsbiljetterna billigare från Boston till stationer inuti Amerika än från New-York. Järnvägståg gå direkt till Cunard-Liniens präktiga, nybyggda docka (landstigningsplats) i Boston, hvarest äfven passagerares vänner kunna möta och hvarest passagerarne slippa att i och för undergående af landstigningsformaliteter trängas med tusentals passagerare från andra linier hvilket många gånger är fallet i New-York och andra landstigningsplatser.

Nytt!

Nytt!

De nya jättestora, snabbgående ångarne

CARMANIA, världens största 3-propeller-turbinångare.

CARONIA, Dubbelpropeller. Qvadruppel-Expansionsmaskiner.

Båda bland de största i världen. — Snabbaste och elegantaste ångare af denna storlek. — Öfver Atlanten på 6½ dygn.

Båda färdigbyggda 1905.

Deras dimensioner äro:

Längd..... 675 fot.

Bredd..... 72½ „

Djup från båtdeck..... 80 „

Tonnage registertons..... 20,000.

A Caronia och Carmania följer särskild beskrifning.

Lusitania och Mauretania.

Världens största, längsta och snabbaste ångare.

De representera i alla afseenden det nyaste och bästa som skeppsbyggnadskonsten kan frambringa och de visa genom de många förbättringar som införts, ett stort steg framåt öfverträffande allt som hittills åstadkommits och äro:

De *enda atlanterångare* med *Fyra* propellrar och *Turbinmaskiner* utvecklande 68,000 hästkrafter, framdrifvande fartygen med *den oerhörda hastigheten* **25** knop per timme.

Detta motsvarar 31 Eng. mil eller $46\frac{1}{3}$ kilometer per timme, lika fort som våra vanliga järnvägståg gå. De göra också resan öfver Atlanten på $4\frac{2}{3}$ dygn, hvilket är världsrekord.

Dessa palatsångares dimensioner äro:

Längd	790 fot
Bredd	88 "
Höjd från kölen till öfversta däckshusen	90 "
Djup från lastlinien	$37\frac{1}{2}$ "
Skorstenarnes diameter	24 "
" höjd	155 "

Tonnage register..... 32,000 tons

Blotta siffror lämna dock icke någon idé om ångarnes storlek.

Jämföra vi dem med Sveriges mest kända och en af de mest storartade byggnader nämligen *Stockholms slott* finna vi att slottets hela längd inbegripet båda flyglarna är $211\frac{1}{2}$ meter = $693\frac{1}{2}$ Eng. fot. Höjden från gatan mot Norrbro till krönets topp är $25\frac{1}{2}$ meter = 83 Eng. fot. *Lusitania* och *Mauretania* äro sålunda $96\frac{1}{2}$ fot längre och 7 fot högre än denna kollossala byggnad.

Biljetter, köpta i Amerika, måste i Malmö utbytas mot kontrakt, och skola anmälas i så *god tid*, att plats kan beredas till den begärda afgångstiden. Då sådana biljetter numera saljas till olika priser, är *högst nödvändigt* att på samma gång som plats beställes, uppgifva *hvad som för biljetten blifvit betaldt i dollars för resan från Malmö till New-York eller Boston*, hvilket belopp — **Amount Paid for Ocean Fare** — finnes angifvet å biljettens nedersta hörn till vänster. **Ingen**, som tänker begagna sådan i Amerika köpt biljett, bör hitresa förr än svar *erhållits att plats är reserverad m. m.* Bäst är att till kontoret insända biljetten.

Biljettköpare böra tidigast möjligt försäkra sig om plats genom handpänningars insändande, uppgifva *fullständiga namn och ålder*, när och med *vilken* ångare resan önskas företagas.

Särskildt om våren äro biljetterna mycket efterfrågade och hvar och en bör därför i **god tid** reservera plats, då passage-rare eljest riskera att plats icke finnes å den ångare, till hvilken biljett önskas. Endast ett visst antal biljetter säljes till hvarje ångare

== Genomläs noga följande. ==

Personer, hvilka ej förut vistats i Amerika, men resa till släktingar eller vänner därstädes torde medhafva tydlig adress på den person som de resa till. (Namn på personen i fråga och gatan samt nummer). Detta är ytterst nödvändigt för undvikande af obehag vid landstigningen i Förenta Staterna.

Amerikanska invandringslagen af den 1 April 1903

förbjuder följande klasser af främlingar
tillträde till någon af de Förenade Staterna:

1) Personer, som skriftligen eller muntligen öfverenskommit att utföra något visst arbete i Förenta Staterna.

Införandet af utländingar under kontrakt eller öfverenskommelse att förrätta arbete är *strängt förbjudet*, och blifva därför alla, som vid landstigningen säga sig hafva plats eller arbete, *nekade att landstiga*.

2) Personer, som åtnjuta fattigvård, drinkare, arbetsodugliga och alla de, som kunna anses efter ankomsten till Amerika falla samhället till last.

Till denna klass höra äfven: åldriga män och qvinnor, hvar med förstås personer öfver 60 år, ogift hafvande qvinna eller ogift qvinna, som medför oäkta barn: familjer, som sakna försörjare, såsom enkor med minderåriga barn samt föräldralösa barn. *Dessa i tillägg till punkt 2 upptagna, kunna dock få landstiga*, om de inneha bevis från anhöriga, att dessa äro villiga emottaga och försörja dem, *dock skall sådant bevis för att ega giltighet vara försedt med intyg från vederbörande Notarius Publicus i Amerika att utställaren af beviset är i sådan ställning, att han förmår uppfylla sina åtagna förbindelser*. Sådant bevis skall uppvisas före afresan härifrån å Cunard-Liniens kontor.

3) Personer, som lida af smittosamma sjukdomar, hvari numera äfven inräknas tuberkelsjukdom såsom lungsot m. m.

4) Personer som enligt lag äro dömda för vanärande förbrytelser, vittnande om moraliskt förfall, hvari dock icke inberäknas politiska åtalade förseelser.

5) Personer, som hylla månggifte (Mormoner).

6) Personer, som äro idioter eller sinnessvaga, sjuka, döfva, stumma, blindade eller krymplingar.

Däremot är icke i den nya invandringslagen föreskrifvet att invandrare skall uppvisa någon viss summa penningar för att få landa, utan beror tillåtelsen att landstiga fastmer på god hälsa och arbetsförmåga. Ungefär 10 dollars = 38 kronor bör enhvar medhafva.

Denna lagförfordning gäller lika för alla emigranter till Förenta Staterna och är lika för alla linier utan undantag, emedan det är amerikanska regeringen och icke ångbåtslinierna som utfärdat lagen. Fäst således icke afseende på hvad släktingar eller vänner tro sig veta angående lagen. Följ endast de råd som lämnas Eder af emigrantkontoren.

Till Svenskar och Svensk-Amerikanare!

Innan I köpen biljetter till Amerika vill jag för Eder särskildt framhålla följande fördelar som beviljas då biljett köpes hos mig:

1. Fri resa till Köpenhamn.
2. Fri transport af bagage därstädes.
3. Fri kost och logi under uppehållet.

Då **härtill kommer att mina ombud alltid möta passagerarne i Malmö vid tågens ankomst, samt dessutom medfölja till Köpenhamn samt ombesörja därstädes allt med bagage, hotell och järnvägsbiljetter,** inses helt säkert nyttan af att köpa biljett hos undertecknad.

Vidare meddelar

W. PEHRSSON,

Cunard-Liniens Generalagent för Södra Sverige.

**74. Norra Vallgatan 74,
MALMÖ.**

Rikstelefon 1401.

Köpen Edra biljetter i Sverige!

