

Polit. ökon.
Utrande
(By)

HVITA STJERNLINIEN



Svenskarnes favoritlinie.

*Från Malmö via Liverpool
till Newyork, Boston och Filadelfia.*

Malmö—Newyork cirka 9¹/₂ dagar.

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

CARL ERIKSSON,
Hufvudagent.

RIKSTELEFON 1676.

Norra Vallgatan 84, MALMÖ.

Stenström & Bartelsons boktr., Malmö.

1902



Polit. ökon.
Utrande
(By)

HVITA STJERNLINIEN



Svenskarnes favoritlinie.

*Från Malmö via Liverpool
till Newyork, Boston och Filadelfia.*

Malmö—Newyork cirka 9¹/₂ dagar.



Verldens största
post- och dubbelpropell-expressångare.

CARL ERIKSSON,
Hufvudagent.

RIKSTELEFON 1676.

Norra Vallgatan 84, MALMÖ.



Verldens största post- och expressångare:

HVITA STJERNLINIEN

Verldens största post- och expressångare.

Jemförelsevis 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 menniskor. Hundratusentals landsmaninnor och landsmän ha, gripna af utvandringslusta eller existensvilkor, embarkerat, på en eller annan af dessa väldiga transportförmedlare för att söka sig nya hem derute i landet i vester, 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 jemförelsevis så bekväma, mot hvad de voro för blott några tiotal år sedan. Och det har till sist uppstått en allmän täflan mellan de olika, stora bolagen att draga emigrantströmmen åt sig. **Hvita Stjernlinien** står i denna täflan främst. Den har alltid varit föregångaren och rekordbrytaren med afseende på byggandet af stora, snabba och moderna ångare och eger för närvarande verldens största samt bland de snabbaste, nemligen "**Oceanic**" och "**Celtic**".

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 Stjernlinien** har lyckats uppfylla alla dessa fordringar.

“OCEANIC“ och “CELTIC“

17,274 tons

21,000 tons

Det är en känd sak, att **Hvita Stjernliniens** ångare äro med afseende å bekvämligheter för 3 kl. passagerare hittills öfverträffade, hvarför de ock vunnit en popularitet, som ännu icke kommit någon annan linie till del. Hytterna för 3 kl. passagerare äro väl ventilerade och uppvärmda under den kalla årstiden, hafva elektriskt ljus samt inredda för 2, 4 och 6 personer, äro försedda med jernsängar, tvättställ, spegel, klädhängare, vattenkaraff med glas. Särskilda läsrum, rökrum, bad- och toalettrum finnas äfven. **Hvita Stjernlinien** har den fördelen, att dess ångare ha stora, rymliga promenaddäck, hvilka äro försedda med soffor och stolar, och som äfven kunna begagnas i regnigt väder. Sängkläder och matkärl erhållas fritt. Sängkläderna ombytas med nya för hvarje resa.

God och riklig kost erhålles. Måltiderna intagas vid rent och ordentligt dukade bord. Matkärnen omhändertagas af uppassare. Kvinnor och barn erhålla kaffe, the eller mjölk hvilken tid på dagen som helst. En ytterst noggrann renlighet och ordentlighet är rådande å alla ångarne. Bolagets läkare tillse passagerarnes helsotillstånd hvarje dag. I händelse af sjukdom finnes på hvarje ångare ett väl inredt hospital. Svenska passagerare hafva mat och husrum fritt under uppehållet i England och deras bagage underkastas ingen tullbesigtning derstädes. Svenska passagerare äro i sällskap med landsmän från den tid de lemna hemmet tills de anlända till Newyork, der de mötas af svenska tjenstemän, som äro i **Hvita Stjernliniens** tjenst. Svenska tolkar och uppassare finnas å alla ångarne, och vid stationer, der ombyte försiggår, möta svenska agenter, som äro passagerarne behjpliga.

Verldens största Post- och Expressångare

“OCEANIC“

— Dubbelpropeller —

17,274 tons, 705 fot lång, 68 fot bred, 44 fot djup, 30,000 hkr.

I Januari 1899 tillades ett nytt kapitel i skeppsbyggeriets historia, då från Harland & Wolffs varf i Belfast denna jetteångare gick af

HVITA STJERNLINIEN



Hufvudagent CARL ERIKSSON
Norra Vallgatan 84, MALMÖ.

stapeln, hvilken satte "Great Eastern" i skuggan och betydligt öfverträffade i storlek alla dittills byggda ångare. Denna stora ångare var 22 månader under byggnad och har kostat omkr. 16 millioner kronor. Den gjorde sin första resa i sept. 1899. Den har en besättning af 500 man och kan taga 2,500 passagerare. Den har 7 ståldäck och är alltigenom byggd med stor omsorg för att gifva den största säkerhet, skydd och bekvämlighet för passagerare. Maskinerna äro två tredubbel expansions-ångmaskiner med en styrka af 30,000 hästkrafter. Ångaren kan tillryggalägga resan mellan Liverpool och Newyork på den bestämda tiden med *en* maskin helt och hållet ramponerad. Ett så stort kolförråd kan intagas, att ångaren är i stånd att gå 23,400 mil — jorden rundt — utan att behöfva intaga nytt kolförråd. Två elektriska spårvagnar kunna passera sida vid sida genom en af dess skorstenar, om den låge i horisontelt 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 egarnes mening att genom att exellera med ett par timmar bryta rekordet öfver atlanten och derigenom sätta egendom och lif på spel. "Oceanics" seglingar äro bestämda som ett jernvägstågs. Så bestämdt som hon lemnar Liverpool den ena onsdags aftonen, 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 den 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. Naturligtvis förekomma här särskilda afdelningar för fruntimmer, för familjer samt för män. Särskilda hytter finnas till och med för endast två personer, man och hustru. Tredje klassens promenaddäck är stort och rymligt, helt naturligt, då den ofantliga ångarens dimensioner ju tillåta detta. Traporna ned till soflatserna äro breda och ej brant stupande, som man är van att se å mindre ångare. Sängplatserna i tredje klassen äro försedda med resårmadrasser och tillverkade af jern samt så konstruerade, att de kunna skjutas ihop mot fartygets sidor, hvidan så-

“CEDRIC” 21,000 tons (under byggnad)

lunda lätteligen och med endast ringa besvär godt utrymme erhålles, der bord och stolar uppsättas, hvilka åter om kvällen bortflyttas.

“Oceanic” fick dock ej länge innehafva platsen som världens största ångare, ty redan d. 4 april 1901 gled af stapeln för samma linie:

“CELTIC”

20,904 tons, 700 fot lång, 75 fot bred och 49 fot djup,

hvilken med afseende på tontalet öfverstiger “Oceanic” med 3,630 tons. “Oceanic” är dock fem fot längre än “Celtic”, men denna senare är bredare och djupare. “Celtic” gjorde sin första resa öfver atlanten den 26 juli 1901. Ingen, som ej tagit denna flytande stad i betraktande, kan göra sig en föreställning om hennes ofantliga storlek. Hvilka märkvärdiga känslor — känslor af förundran öfver denna ofantliga stålkonstruktion, — känslor af öfverraskning öfver detta prof på skeppsbyggnadskonst, sådan som världen förr aldrig skådat.

Kaptensens brygga, hvilken är ganska långt förut, är en god plats för att taga denna ångares ofantliga dimensioner i betraktande. Seende rätt förut mötes ögat af ett stort, öppet däck, 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 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. Derifrån 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 däfvertar. Nästan så långt från vår utsigtsplats, att kikare måste användas, fulla 550 fot, synes ett fladdrande af röda och hvita färger, Gamla Englands flagga, hvilken utvisar den slutliga delen af detta vidunder.

Denna ångare rymmer 3,000 passagerare och har en besättning af nära 400 man. Säkerhet, bekvämlighet och belåtenhet för passagerare är det mål, hvarefter Hvita Stjernliniens egare alltid sträfvat.

HVITA STJERNLINIEN



Hufvudagent CARL ERIKSSON
Norra Vallgatan 84, MALMÖ.

Naturligtvis ha alla uppfinningar å denna såväl som å liniens öfriga ångare tillämpats, så långt som vetenskapen känner.

På de flesta atlantångare 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" för dessa passagerare, af hvilka den har platser för 2,350. "Celtic" är kanhända ej så luxuöst och elegant inredd för första och andra klass, men så mycket större hänsyn har deremot tagits till välbefinnandet för tredje klass. Å denna ångare finnas liksom å "Oceanic" och "Cymric" afskilda hytter för två, fyra och sex personer. Dessa hytter hafva jernsängar med resårmatrasser, tvättstall med varmt och kallt vatten, spegel, vattenkaraff med glas samt klädhängare. För gift folk och ogifta kvinnor äro hytterna belägna akterut på hufvud- och mellandäcken. Afskilda hytter finnas äfven för ogifta män. Unga, gifta personer kunna erhålla en hytt för sig sjelfva, om de i god tid beställa den. Matsalarne, 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 sjelf se huru rent och omsorgsfullt kockarne tillaga deras föda. Tredje klassen har ett stort samlingsrum, skrif- och rökrum samt badrum med varmt och kallt vatten. Alla dessa uppräknade fördelar och bekvämligheter finna vi äfven å de nybyggda ångarne "Oceanic" och "Cymric".

"TEUTONIC"

och

"MAJESTIC"

hvardera 10,000 tons, 582 fot långa, 58 fot breda, 18,000 hkr.

Dessa systerbåtar äro bland de största och snabbaste och äro till följd deraf inregistrerade som kryssare i engelska flottan. De äro så konstruerade, att de kunna användas antingen som passagerare-

“CYMRIC“ 12,647 tons

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 gallons = 4¹/₂ 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 jernvägståg 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. Äfven här finnas för familjer hytter för 2, 4 och 6 personer.

Karakteristiskt är tyske kejsarens yttrande ombord å “Teutonic“ vid flottparaden vid Spithead: »Jag har aldrig sett någonting dylikt. Mina tyskar måste bygga en likadan ‘Teutonic‘».

“CYMRIC“

12,647 tons, 600 fot lång, 64 fot bred.

Denna, byggd 1898, är med afseende å storleken för närvarande den tredje i ordningen af liniens ångare. Denna ångare har i hufvudsak samma inredning och bekvämligheter som “Celtic“. Dock finnes å “Cymric“ ingen 2:dra klass, utan äro 3:dje klass hytter belägna der dessa eljest bruka vara.

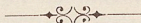
Herr August Palm, som gjort resan öfver till Amerika på “Cymric“, säger i sin resebeskrifning, 1:sta häftet, 9:de sidan: “Det skall villigt erkännas, att jag icke trott, det mathållningen skulle vara så solid och tillräcklig för emigranterna, som det var på Hvita Stjernliniens ångare “Cymric“ o. s. v.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



“GERMANIC“

5,070 tons, 467 fot lång.

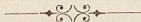
Denna ångare har fått ny inredning och nya maskiner för att öka bekvämlighet och hastighet och är för närvarande en af de bästa sjöbåtar å linien. Den har liksom “Cymric“ ingen andra klass, utan tredje klass hytter äro belägna der dessa bruka vara. Den gifver fullkomlig beläthenhet och tillfredsställelse åt hvarje passagerare.



Afresan från Malmö sker hvarje *torsdag* direkt till Hull med nya, bekvämt inredda och snabbgående ångare eller ock hvarje *fredag* via Esbjerg—Harwich, då nordsjöresan endast är 26—28 timmar. Med “Celtic“ och “Cymric“ sker afresan från Malmö på måndagar. Passagerare måste vara här senast dagen före afresan härifrån. Vid ankomsten till Liverpool få passagerarne åka till hotellet derstädes samt äfven ned till atlanterångaren.

Hvita Stjernlinien tager ej flera passagerare än den har utrymme till. Den praktiserar icke att låta passagerare vänta öfver i England, hvarför den också härutinnan fått ett godt namn om sig.

Det har hänt 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 sjelfva ge det bästa och rätta omdömet härutinnan. Åtskilliga tacksamhetskrifvelser och intyg från personer, som rest tredje klass å Hvita Stjernliniens olika ångare, ha tillsändts undertecknad, hvaraf här må anföras några utdrag.



“TEUTONIC” 10,000 tons

INTYG.



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

Vi lemnade Newyork onsdagen den 5 december kl. $\frac{1}{2}$ 2 e. m. med Hvita Stjernliniens 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.

Malmö den 16 december 1900.

Lars Martinsson,
Svalöf.

August Petersson,
Ryd.

P. J. Andersson,
Häradsbäck.

Anders Svensson,
Askeröd.

Aleck Andersson,
Ellagölsmåla.

Bessie Persson,
Sandby.

Bengt Nilsson,
Urshult.

m. fl.

S. s. “Celtic” 15 nov. 1901.

Undertecknade, svenskar, normän och danskar, taga oss härmed friheten uttala vårt fulla och varma erkännande åt de utmärkta anordningar och bekvämligheter som äro vidtagne å Hvita Stjernliniens 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 jetteångare. Vi kunna och vilja sålunda under all trygghet och med ett odeladt nöje anbefalla “Hvita Stjernlinien” ännu en gång, under den bekanta termen: “Svenskarnes

favoritlinie”! Detta isynnerhet med afseende å den ångare, å hvilken vi nu befinna oss, nemligen verdens 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.

HVITA STJERNLINIEN



Hufvudagent **CARL ERIKSSON**
Norra Vallgatan 84, MALMÖ.

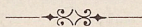
<i>K. Årre,</i> pastor.	<i>Jakob Bergvall,</i> ingenjör.	<i>N. Bergman,</i> retuschör.
<i>Anna L. Pring.</i>	<i>Jenny Björkman.</i>	<i>Ingvard J. Hall,</i> ingenjör.
<i>Anna Andersson.</i>	<i>Emilie Hansson.</i>	<i>J. C. Wildfang.</i>
<i>Carl Henrik Bekker.</i>	<i>F. Varnung.</i>	<i>John K. H. Holmberg,</i> civilingenjör.
<i>Anshelm Johnsson.</i>	<i>Gustaf J. Carlsson.</i>	<i>Dorthea Storlökken.</i>
<i>Karit Jülseth.</i>	<i>Ragnhild Bohm.</i>	<i>O. B. Blamsten.</i>
<i>Peter O. Hagnes.</i>	<i>Johan Jülseth.</i>	<i>Einar Storlökken.</i>
<i>Brede Blingsli.</i>	<i>Alfred Olsen.</i>	<i>Karl Svendsen.</i>
<i>Fredrica Herstad.</i>	<i>Betzy O. Petterson.</i>	<i>Fredrikke Müller</i>
<i>Hanna Flöon.</i>	<i>Axel W. Mellquist</i>	
<i>m. fl., m. fl.</i>		

Undertecknade, tredje klass passagerare, lemnade Newyork tisdagen den 26 nov. med Hvita Stjernliniens 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 ångarne. Vi få för vår del särskildt framhålla ångaren "Celtic" såsom varande den bekvämaste och bästa ångaren för passa-

gerare att resa med. Bekvämligheterna för tredje klass äro hittills oöfverträffade och fullt jämförliga med andra klass platser å en 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.

Malmö den 8 dec. 1901.

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



“MAJESTIC“ 10,000 tons

Som biljettpriserna från alla utskeppningshamnar äro lika, så göra passagerare, som köpa sina biljetter å Hvita Stjernliniens kontor i *Malmö* en stor inbesparing. De, som önska resa öfver Köpenhamn via *Esbjerg—Harwich*, erhålla fri resa till Köpenhamn, fritt nattlogis och mat derstädes, fri transport af resgods, fri läkareundersökning m. m. Med ett ord de erhålla allt fritt ifrån *Malmö*. Dessa fördelar kunna inga utländska agenter gifva.

S. k. fribiljetter, utställda öfver *Göteborg* eller *Helsingborg*, gälla äfven öfver *Malmö*.

Första och andra klass biljetter säljas billigt.

OBS! Under byggnad för traden *Liverpool—Newyork*:

 “CEDRIC“, 21,000 tons.

—❁❁—
Till

CAPE-TOWN

och

AUSTRALIEN

finnes lägenhet hvarje månad med endera af de nybyggda ångarne “*Afric*“, “*Medic*“, “*Persic*“, “*Runic*“ och “*Suedic*“, hvardera på nära 13,000 tons.

Under byggnad för denna trade äro: “*Athenic*“, “*Corinthic*“ och “*Jonic*“, hvardera 12,500 tons.

Alla råd och upplysningar lemnas gratis, och garanteras för en reel och god behandling genom att tillskrifva undertecknad.

Malmö i januari 1902.

CARL ERIKSSON,
hufvudagent för Hvita Stjernlinien,
Norra Vallgatan 84, *Malmö*.

EFTERTRYCK FÖRBJUDES.

