

samband, sum var harðliga neyðturvuligt — og nú hefur hetta felagið so at siga alla post-flytingina í sínum hondum — frároknað „Smiril“ og okkurt annað. —

Førsta januar 1908 varð oll sola av tí „sterka slaginum“ stødgað við alla í Førøym, og triggjar mánaðar aftaná byrjaði hin dagliga siglingin, fyrst við motorbáti og nakað aftaná við „Ruth“ — og nú varð tómligt við bryggjuna, bæði á eystaru og vøsturu vág, nú var einki at koma við báti eftir, hvorki eitt ella annað. —

Við mjólkasøluni gekk upp og niður, og ikki restaði nógv í, at tað heila fór at halda uppat, men har vóru tohvir, treiskir menn uppi í, væl sagtans eisini menn, sum toldu at missa nokur oyrur og ivaleyst tað. Fyrstodumaðurin fyrri arbeiðinum var og er P. Jensen, men hin drívandi kraftin er V. Lützen — ein maður ið neyvan gevist, tá hann hevur sett sær nakað fyrri. —

P. Jensen kom til Førøyar at virka fyrri avhaldssakini — logearbeiðinum — men neyvan hugsaði nakar tá, at hann fór at verða ein sovordin undangongumaður í føroyskum yrki, sum hann er vordin. Tólin, treiskur, áhaldandi og ivaleyst væl dugandi maður er hann; hann smæðist ikki, tað ger danskurin ikki, hann „gaur“ paa med krum Hals — tað, at smæðast, letur hann Førøyingar um, teir koma tí ongur vegir fram, yvirhøvur ikki.

Tað sum serliga hevur gjørt felagið sterkt og ríkt er ikki mjólkkin, hon gevur ikki meir enn frá hondini og í munni, men tað er margarínivirkid. Í fyrstuni var tað langt frá besta slag, ið har varð virkað, tað var ikki meir enn illa etandi; men Jensen gavst ikki, hann fór burtur at fáa nakað at siggja og læra, og nú verður til hvønn dag gjord stór mong av margaríni, hetta „surrogatið“ fyrri smør, sum er vordid hvønn manns matur. Tí smorið er so dýrt og verður av øllum alvi vart, so tað ikki skal minka í prísi og verða møgult at keypa uttan hjá teimum, ið bestu ráðini hava. Smorið hevur fyrirtættan fœðivni tey livgevandi evnini „vitaminir“ í sær, men margarínið er bara fett, har eru ongur „vitaminir“ í. —

Men her var meiri at fáa í lag, tí sum skrivað stendur: „Har Maalet du naaet, straks sæt dig et nyt“. Dampvaskihús, sápuvirkid við hartil hoyrandi soda- og kryddarfirvirkid og til sjúnd og síðst klednareinskuverk. Alt hetta er gingið út frá tí fyrsta felaginum, tað er grundarlagið, og P. Jensen er tann ið setur í gongd og heldur verkið gangandi.

At hann nú situr sum „direktør“ er sjálvsagt, nakað annað kundi ikki hugsast — sjálvt í Førøym! Hansara liv hevur verið eitt ævintýr, nógv mótstøða og óhapp at fáa aftur um bak, hann var sum drongurinn ið fór út at finna kongsdóttirina — hann fann hana, og hann vann hana.

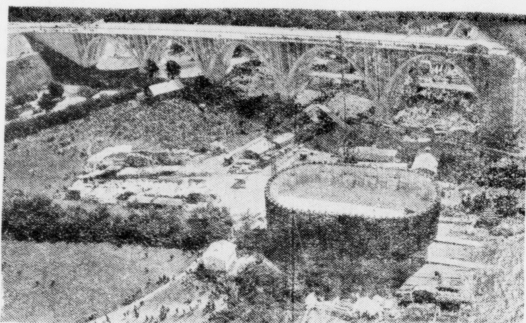
Nú hóskar tað kanska illa, sigur mangur, her í einum socialdemokratiskum blaði at skriva annað enn ilt um eina sovordna fyriføkt sum „Havnar mjólka- og margarínevirkid“, hon er jú ein kapitalistisk fyriføkt. Men lat okkum einaferð enn siga sum er: Einki gerst uttan pening, kapital, hann komið so hvaðan hann vil, fáast má hann. Her er nakað, sum hevur arbeitt seg

upp næstan av berum hotni og sum ið hevur givið arbeiði til ein hóp av fólki, hví ikki tá geva tí tey blíðu orð tað eigur?

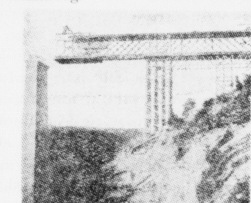
Uttan iv kann nógv vera at finna at her, og nógv verður funna at, men einki er lýta-leyst, og betri er at hava ringa húrð fyrri gátt, enn ongar Vil Førøyingar hava eisini ein skaðiligan feil: finna at at øðrum men einki gera sjálvir.

„Teknikkens Vidundere“.

Et nyt teknisk Størværk.



I dette Eftersaar udkommer — i billige Hæfter — et nyt Værk, der handler om „Teknikkens Vidundere i Fartens Tidsalder“. Værket giver i en Række levende og instruktive Afsnit og med en sand Rigdom af Billeder en Redegørelse for Transportmidler, deres mægtige Udvikling og deres Betydning for det menneskelige Samfund. Man behøver blot at tænke paa, at for 100 Aar siden var man to Dage om at komme fra København til Korsør, medens man nu paa to Timer kan komme fra København til Hamborg.



Monteringen af Fadesbroen. Tommerstilladset er rejst, hvorpaa Monteringen foregaar.

I det første Afsnit omtales Jernbanens Udvikling lige fra Stephensons lille Lokomotiv og op til Nutidens Kampelokomotiver paa flere tusinde Hestekræfter, ligesom dette Afsnit ogsaa omhandler de mægtige Bro- og Tunnelanlæg, der er udført Verden over for at forkorte Afstanden og forøge Togenes Hastighed.

Saa følger Afsnittet om Automobil, hvor der fortæller om dets Konstruktion og om, hvorledes det, man ikke ser, ser ud og virker, samt om de nyeste Foreteelser paa Automobiltrafikens Omraade.

Tredje Afsnit handler om Teknikkens Triumfer til Søs. Her følger man, hvorledes en moderne Kampedamper bliver til, lige fra den planlægges paa Ingeniørens Tegnebrædt og til den ligger færdig paa Vandet som et Vidunder af Skønhed, Lüksus og Komfort.

Dernæst behandles Teknikkens Erobring af Luften, idet der beskrives, hvorledes det i det hele taget er muligt at flyve med en Maskine tungere end Luften, og om, hvorledes de moderne Kampelufstskibe konstrueres. Værket slutter med en Omtale af Ætrens Erobring af den moderne Teknik ved Radio, Fjernsyn m. v. og om Muligheden af Virkeliggørelsen af den gamle fanta-

stiske Drøm „Rejsen til Maanen“.

Med Forlagets Tilladelse aftrykkes en Beskrivelse af Bygningen af et af Verdens flotteste Broanlæg.

En Bro skal ikke alene beregnes og konstrueres og fremstilles i Værkstederne, men det hele skal ogsaa sættes sammen paa Stedet og Broen monteres. Mangen en Løsning, som tager sig elegant ud paa Papiret, kan aldrig blive til Virkelighed, fordi Broen af tekniske eller økonomiske Grunde overhovedet ikke lader sig montere paa vedkommende Sted.

Som et Eksempel paa Gennemførelsen af et ikke helt enkelt Monteringsproblem er paa ved-



Et Yderlag af Fadesbroen er monteret færdigt.

siaende Billeder vist, hvorledes Opførelsen af den berømte Fadesbro over Floden Sionle i Nærheden af Byen St. Eloy i Departementet Puy-de-Dome, Frankrig, blev gennemført.

Monteringen af Broens 12 m høje Staaloverbygning foregik paa følgende Maade: Først rejste man et Tommerstillad. Oven paa Stilladset begyndte man at montere Staaloverbygningen. Dette gik rask for Haanden, saa længe man arbejdede med Stilladset, men det blev selvfølgelig straks betydelig sværere fra det Øjeblik af, da man skulde til at bygge ud i Luften uden Understøtning. Dette blev gjort ved Hjælp af et Bur, som man tilvejebragte paa den yderste Ende af den udragende Staalkonstruktion, idet Buret er lidt større end Konstruktionens Tværsnit — Buret var foroven forsynet med Hjul, som løb paa Skinner, der var anbragt oven paa

Staalkonstruktionen, saaledes at det kunde rulles frem, efterhaanden som Monteringen krævede det.

Paa den Maade arbejdede man sig frem, indtil Staalkonstruktionen kom til at hvile paa Piller. Hvorefter Tommerstilladset kunde fjernes, og Broen saa da ud som vist paa Billedet. Saa blev Tommerstilladset flyttet over paa den anden Side af Floden, og det tilsvarende Yderlag monteret paa samme Maade. Men saa kom man til Hovedvanskeligheden, idet man nu skulde til at bygge sig frem fra begge Mellempillerne og ind over det svimlende høje Midterlag. Her kunde man selvfølgelig ikke tilvejebringe et Stillad fra Dalbunden og op i 132 Meters Højde. Man anbragte derfor et af de forskydelige Bure ud fra hver Pille og midtvedt saa Stang paa Stang hvorefter man skød Burene frem

Paa den Maade arbejdede man sig frem fra begge Sider ind til de to udragende Ender møttes paa Midten, hvor de skulde boltes sammen. Dette var imidlertid ikke saa lige til, som man maa se skulde tro, for de to Halvdele af Midterlaget ragede jo frit ud i Rummet og højede sig der for noget nedad, saaledes at de sammensluttende Ender ikke passede sammen. For at faa de sidste Bolte anbragt og de to Halvdele af Broen forenede, maatte man anbringe hydrauliske Dampkræfte paa Toppen af begge de høje Mellempillers for at kunne løfte hele Staalkonstruktionen saa meget, at de udragende Ender mødtes i den rigtige Højde, og Boltene kunde drives ind. Det var et meget vanskeligt Arbejde at faa udført, for det drejede sig om at løfte 1.200.000 kg Staalkonstruktion, der paa Midten hang ca. 33 cm for lavt.

LANDBRÚKSLÓTTARÍÐ

Eg loyvi mær hervið at kunngera, at eg eri autoriseraður leverandur av vorum til tey, ið vinna í landbrúkslottariinum. Gvinstar verða útlýggjaðir í vorum frá „Smæran“, har eisini verður lagt fólki lag á, hvussi byrjað verður at spæla í hesum lottari, og annars allir upplýsingar givnir lottariinum víðvíkjandi.

Lottarið verður trekt árliga í 2 deildum, hvor við 6 trekkningum. Størsti gvinstur er 80.000 kr. Prísurin fyrri lutaseðlarnar eru: Ein heilur seðil til 1. kl.: kr. 1.30, 2. kl.: kr. 2.30 o. s. fr. 5. trekkningur verður 7., 8. og 9. febr. og 6. trekkningur 6.—23. mars. Nýggj deild byrjar 1. april. Fyri at kunna spæla í 5. ella 6. trekkningi má ein eisini keypa lutaseðlar til trekkningarnar sum hava verið frammanundan í hesi deild.

Teir stóru gvinstarnir til fleiri túsund krónur kunna fáast í danskum landeigindómum, eins og tað er loyvt at brúka hesar pengar til at betala skuld á egnum eigindómi. Allir gvinstar yvir 2000 kr. verða avgreiddir hjá lottarins álitismanni í Keypmannahavn, men eisini hesum víðvíkjandi fáast leiðbeiningar hjá okkum.

Av tí at tað er so ógvuliga biligt, hevur ein og hvor ráð at spæla í landbrúkslottariinum, og hetta kann koma at loysa seg væl.

Virðingarmest

„SMÆRAN“

Hans J. Jacobsen.

Eykaskip.

Í stadin fyrri s s „Havhestur“ fer s s „Høgoy“:

Úr Aalborg 13. Januar.
- Hamburg 17. —
- Huil 20. —

P f. SKIPAFELAGID FØROYAR

66 Skridt fra Statsvejen

nedað Bøgøta og De er ved ANDRÉ ANDRESENs Reparationsværksted, hvor De faar deres Baademotorer eftersete og reparerede. Reserverede til Gøta- og Perfekt-Motoren haves paa Lager.

Politistationen

er fremtidig aaben 2-3 Eftm. og 10 Aften til 5 Morgen.

POLITIMESTEREN