

at man ikke kan blive ved at bygge, som man hidtil har gjort. Der maa noget bedre til, og Assurancen maa ogsaa holde Opsyn med opslidte Lastluger, opbrændte Motorkapper o. s. v., men antag endelig ikke »Kon-toriusser eller Folk, som ikke har set andet Vand end Bæltene. Jeg er gennem mange Aar kommet i fremmede Havne, og det interesserer mig altid at se efter, hvorledes andre Landes Fiskere har deres Skibe indrettet. I Norge har jeg set visse Ting, som vi burde bruge her, men paa Færøerne har jeg set det ringeste af det hele. Jeg har gennem flere Aar haft ikke saa lidt Ophold deroppe i Vintertiden, har set dem udruste deres Kul-tere til Islandsfiskeriet og set dem gaa til Søs, men nogle af dem har vi aldrig set siden, for de gik tilbunds deroppe. Jeg har set en Del af dem komme til-bage i den mest sørgelige Forfatning, man overhovedet kan se et Skib i. De havde været paa den yderste Grænse af Forlis og Talen var altid den: »En stor Sø gik hen over os. Den tog Skygghet og Nedgangskappen baade for og agter, og Vandet stod begge Steder op i Kojerne, og havde vi faaet saadan en Sø til, var vi forlorte».

90 Procent af Forlisene skyldes disse Svagheder.

Jeg er overbevist om, at 90 Procent af Kutterforlisene gaar til paa den Maade. Den største Part af Skibene er meget gamle, mellem 50 og 70 Aar, men Skrogene er forholdsvis gode. Kan man se daarlige Steder, bliver der straks sat nyt Tommer i, men det opstaende paa Dækket er under al Kritik. Man kan blive helt ilde berørt ved at se saa daarlige Materiale. Det mest mærkelige, jeg har set paa flere af Kutterne, er Skygghet over Lukafet. Der var sat fire Stolper i Dækket, og hen paa Toppen af Stolperne laa et løst Laag, som kunde slaas op, for at der kunde tilføres Lukafet frisk Luft, men mellem Stolperne, Siderne og Enderne var det hele fyldt ud med Glas — altsaa i en Alens Højde og i 1 1/2 Alens Længde var den kun Glas. Det er da indlysende, at Glasset splintres, hvis en Sø falder ned over det. Andre Skyggheter har helt løst paa Karmen. De kunde gøres fast med et Par Hasper eller bindes med noget Snor. Nedgangskapper har jeg set saa runde, at de ikke kunde holde til et Spark, uden at de gik i Stykker. Besætningsens Antal paa saadan en Kutter ligger omkring 16—18 Mand, og naar et saadant Fartøj tilbunds, da forvolder det naturligvis en skrækkelig Sorg. Ofte er smaa Bygder paa 10—14 Huse blevet næsten fuldstændig udryddet for voksne Mænd.

Det værste Bras, jeg har set.

I de senere Aar er der i Danmark blevet bygget flere 200 Tons Skonnerter til Færøerne. — Det opstaende paa Dækket af

disse Skonnerter er det værste Bras, jeg nogensinde har set. — Store Skyggheter med en Mængde tyndt Glas, Nedgangskapper i Landshøjde med tynde Stolper og tynde paasømmede Brædder og Fyldinger. Naar saadan en Skonnert gaar haardt lastet af Saltfisk paa den værste Tid af Aaret og over det mest farlige Farvand som findes — omkring Grønland — har saadant et Skib den fineste Betingelse for at kunne blive Ligkiste for de 30 Mand, som findes ombord, men det kan hændes, at der ogsaa kan være andre Ting i Vejen med disse Skonnerter, som bygges i Danmark. En Sejlmager fortalte mig følgende: En ung Færø-skipper skulde til Danmark og have en Skonnert bygget. Sejlmageren sagde da til ham, om han ikke skulde være hans Konsulent med at se efter, at han fik den rigtige Slags Rigning, Sejl, Blokke, Beslag osv., men Skipperen sagde nej, han skulde ingen Barnepige have. Da Skipperen kom tilbage fra sin første Islandsfisketur, kom han jamrende og klagende til Sejlmage-ren og sagde, at han var blevet skrækkeligt snydt og narret i Danmark. Hele Rigningen paa Skibet duede ikke. Sejlene og Tovværket, som sidder rundt omkring Sejlet, var alt for kleine og daarligt syet, det hele maatte laves om. Jernbeslaget paa Blomme og Master var alt for tyndt og sat fast med Søm, Blokke og Tovværk alt for spinkelt. Inden Skibet var klar til at gaa i Søen igen, var der kostet over 5000 Kroner, og saa var det langt fra saa godt, som hvis det fra første Begyndelse havde været lavet rigtigt.

Tredie Klasses Skibe.

Der kan fortælles ikke saa lidt om den Slags Ting, men man kan godt tænke sig, at en naiv, ung Skipper kan føres bag Lyset af en dreven Skibsbygmester i Danmark. Saadan en Skonnert koster mellem 120—150.000 Kr. De allerfleste af Pengene er som Regel danske. Skibet bliver bygget efter Lloyd's højeste Klasse, under Opsyn af dettes Folk, og det danske Skibstilsyn har vist ogsaa noget at skulle have sagt, saa vidt som det har Forstand derpaa, men alligevel vil jeg karakterisere saadant et Skib fra Dækket og op efter som et tredie Klasses Skib.

„Isvirke“-Baadene.

Jeg saa i sin Tid de meget omtalte „Isvirke“-Baade, som blev bygget i Danmark. Da de kom til Færøerne, var der gode Ting imellem, men der var ogsaa noget, som ikke saa godt ud.

Vi Fiskere kan straks afgøre, hvor i Danmark de forskellige Fiskerbaade-Typer er bygget, og hvilken Skibsbygger, der har bygget dem. En af Baadene havde, som jeg har beskrevet før, 4 Stolper med Glas rundt om det hele. Lastlugen var 4 Gange saa stor, som vi ellers bruger dem, og saa tynd i

Træet, at hvis man stod og hoppede paa den, kunde man let risikere, at man faldt igennem — og mere af den Slags. Jeg udtalte dengang, at saadan et Skib burde have sin Tumbleplads mellem Thyborøn og Aalborg. En anden af Kutterne havde hveranden Lønningsstøtte skarret. Det maa have været meget smaa med Træ hos den Skibsbygger, der vilde sætte et saa lille Stykke, som en Støtte i Virkeligheden er, sammen af to Dele. Kutterne var bygget under Lloyds Opsyn, og jeg kunde ikke forstaa, at Lloyds vilde godkende saadant Arbejde, men senere er det blevet mig fortalt, jeg ved ikke, om det passer, at Lloyds ikke følger et Skibs Bygning længere end til Dækket. Det, der er ovenfor Dækket, har de ikke noget at gøre med, og det danske Skibstilsyn synes heller ikke at interessere sig for saadanne Ting.

Skipperen og Rederen har ikke noget at skulle have sagt. Saa har Skibsbyggeren frit Spil, men at han lader lave mere, end han har haardt nødig, kan man ikke vente sig.

En indtrængende Appel.

Jeg vil slutte med at sige, saa indtrængende som jeg kan, at der maa gøres Forbedringer paa alt opstaende paa Dækket af de danske og færøske Kuttere. Jeg har befaret Vesterhavet og de nordlige Have i 45 Aar, og jeg ved, hvad det gælder.

Spaniastrid'ð.

Eftir M. Eg. Jón, vora meim langur fyri, at Spaniastrid'ð hevði fingið eina avgerandi vend til frama fyri uppreisnarmenn. Men nú tykist at vera slógur kominn í, ikki bert á leiðini frá Malaga eystur við strondini, men eisini á øllum øðrum stríðsvøllum. Vegurin til Valencia til Madrid, ið uppreisnarmennir høvdu áskorið og brotið samferðsluna á, er nú aftur heilt í valdi stjórnar-líðsins. Við Madridleiðina hava stjórnarmennir eisini brotið hinar á bak mangastaðni og tikið ymisk stóð av avgerandi strategiskum týðningi. Inn í Oviedo sigst stjórnarmennir eisini at vera komnir. Hesin býur var á sinni tíkin av uppreisnarmennum við eitt ræðuligt blóðbæð. Nú, meðan hesar reglur skrivast eru teir við at missa hann aftur av hondum.

Um úrslitið er ikki gott at spáa kortini. Eydnan hevur verið ymisk, stundum við og so aftur við hørðum sipum innóti. Í Valencia var um dagarnar eitt enskt herskip rakt av eini bombu frá fløgumaskinu hjá uppreisnarmennum — tveir officerar doydu.

300 fiskimenn til Suðrhavið.

Tíðindi ganga av, at keypm. G. Mortensen hevur fingið í upp-gávu at biðja 300 Føroyingar til hvalaveiðu við Týskum til Suðrhavið.

Lønin sigist at vera 200 kr. um mánaðin og 10 oyru av fal-inum og frian kost. Menn, ið fara, sigist at noyðust at binda

seg til at vera har í 3 ár. Teir sleppa tó heim ímillum.

Gassforgiftning.

Harri Fridtlef Johannesen í Havn var í gjár úti fyri einum óhappi, sum kundi haft kostað honum livið. Hann arbeiddi uppá ein bil í eini garasju. Har varð gassforgiftaður. Hann varð til alt held funnin so skjótt, og fæddur á sjúkrahúsið, at hann má ætlast at vera ullafrýri fara.

Málaraforrættning.

Papp, tapet, møbelpolitur, alt málaraafakunum viðvíkjandi! Best, bfiligast. — Ordrar frá bygnum ekspederast umgangandi.

M. P. Jacobsen, Tórshavn.
Telef. 323.

Máling

Tapet

Linoleum

Tlf. 81. Poul Arne Poulsen.

Lad Deres Dynere og Fjær rense hos os.

Vi rensar: Overdyner for 4 Kr.
Underdyner for 3 Kr.
Hovedpuder for 1 Kr.

Fjær renses for 1 Kr. pr. indleveret kilogram. Mindstetakt 3 Kr.

A/S Thorshavns Dampvaskeri.

Alle Husmødre køber

kun den færø-ske Margarine



som er den bedste der faas

A/S THORSHAVNS MÆLKEFOR-SYNING OG MARGARINEFABRIK

Lýsið í „Føroya Social-Demokrat“.

GOTT OG BILIGT
KOL og KOKS

FÆR EIN HJA

Cl. Clementsen,

— TELEFON 319. —

Bryggeriet Stjernen

Bryggeri, Malteri og Mineralvandsfabrik

Hetta um alt Danmark gitna virki eiga
arbeiðararnir í Danmark.

Allir arbeidsmenn eiga at styðja hvønn annan.
Hetta er ein lóg, sum hvør upplýstur og ment-
aður arbeidari ikki á nakran hátt vil bróta.

Tú, upplýsti føroyski arbeidismaður og slitmaður,
eigur tí hvørja ferð tú skalt hava eina øl, at
krevja at fáa arbeidara ølina:

„Stjernen“.

Útgevarar: Javnaðarvænnumaleg.
Hjálðstjórar: P. M. Dam, Tveroyri, ábyrgðsmaður.
P. K. Mouritsen, Tórshavn.
Prentsmíðin B. Z. Jensen, Tórshavn.