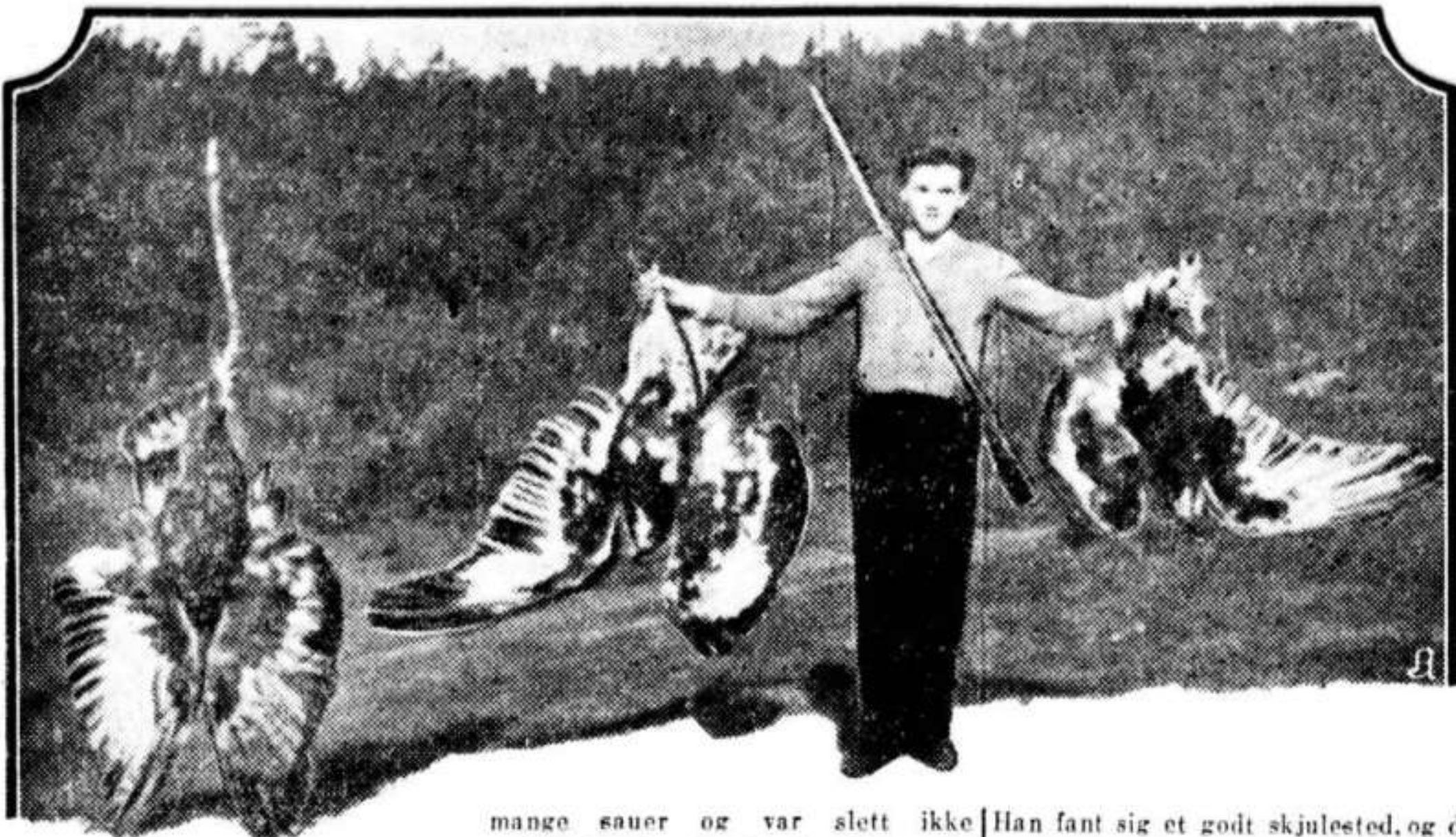


Skjøtt 3 ørner på en eftermiddag.



Ved Otta er et lite fjellvann som heter Høsetertjern. Her har der i sommer opholdt sig mange kongearner som var til stor plage for seterierne omkring der. Ørnene optrådte som oftest parvis, drepte

mange sauer og var slett ikke reddede for å vise sig for folk midt på dagen.

Forleden dag gikk den 17-årige Ola Hauzen inn i fjellet for å lete efter nogen sauer som var borte — og til sin forskrekkelse fant han dem revet i stykker av ørnene.

Han fant sig et godt skjulested, og da ørnene kom og skulde holde måltid igjen — var Ola ikke sen med sin gamle enkeltphagle — og skjøtt tre ørner, derav to hunnørn. Hver målte over to meter mellom vingene.

Tapte all erstatningsrett.

På grunn av assuransesvik.

Avtving, bosetning og gårdsskade på en gård i Vestfossen var forsikret i Storebrand for tilsammen 25.000 kroner, da utbrenne i desember 1925 blev ødelagt ved brann. I en skadeopgave, som blev undertegnet av eierinnen, fru S. svigersønn, blev skaden opgjitt til kr. 25.362,60, og i en annen skadeopgave, undertegnet av angivelig fru S. og hennes svigersønn, blev skaden opgjitt til samme beløp. Fru S. og svigersønnen blev satt under tilfalle for assuransesvik og forsøk på bedrageri. Fru S. blev frifunnet, mens svigersønnen blev kjent skyldig i assuransesvik ved å ha opgjitt gjenstander som dels ikke eksisterte og dels ikke var brent. Han blev frifunnet for bedrageri ved å ha opgjitt for høi verdi på diverse gjenstander. De gjenstander som dels ikke eksisterte og som dels ikke var brent, men allikevel var medtatt på skadeopgaven, androg til kr. 2254,20. Fru S. forlangte efter dette en erstatning stor kr. 23.008,40. Da selskapet ikke vilde betale anla hun sak.

Byretten, hvis dom nu foreligger, bemærket, at en frifinnelse og i straffesaken ikke var avgjørende for det civile krav. Ved det oplyste, bl. a. forklaringer under straffesaken, anså retten det godtgjort at fru S. hadde medvirket ved istandbringelsen av skadeopgaven på en sådan måte, at hun i civilrettslig henseende var ansvarlig for riktigheten av dens innhold, uansett at hun ikke skrev under opgaven. Det var på det rene at opgaven inneholdt gjenstander som ikke eksisterte og som ikke var brent, til en samlet verdi av kr. 2254,20. Under disse omstendigheter fant retten å måtte gå ut fra, at det for fru S. vedkommende forelå civilrettslig sving. All erstatningsplikt for innstevnte er derfor bortfalt i henhold til forsikringsvilkårene.

Storebrand blev frifunnet.

80 år.

Imorgen fyller den kjente norsk-amerikanske komponist Alfred Paulsen 80 år. Det er særlig hans stemningsfulle melodier til «Når fjordene blåner» som har gjort hans navn kjent i de videste kretser.

Alfred Paulsen er født i Oslo, hvor hans far var kjøbmann. Hans bror Axel Paulsen var i sin tid berømt som skøitløper. Den vordende komponist fikk pianoundervisning hos Edvard Grieg og Winter-Hjelm og studerte harmonilære hos L. M. Lindeman. Så drog han til Leipzig, hvor han var ved konservatoriet i flere år, og derefter blev han organist og sangdirigent i sin fødeby.

I 1888, drog Paulsen til Chicago, og i denne by har han nu i 40 år været en av lederne i nordmennes musikkiv. Han har været organist i flere norske kirker og i en årrekke dirigert flere av de norske sangforeninger, han har gitt undervisning i musikk og skrevet en hel rekke komposisjoner.

JB. THAU



Elektra komfyren er blitt enu bedre!

Nikkel stekeovn med kortere oppvarningstid.

„Fool-Proof“ (idiot-sikker). Solid tvers igjennem.

Deres leverandør fører ELEKTRA!

FABRIKANT $\frac{1}{3}$ Per Kure

Affæren på "Ceres".

Den landsatte passager, som blev skibets reder.

Som sakfører for hin passager som 1. august 1928 blev satt av «Ceres» ved Ormsund, så han stupte med hodet mot stenbryggen i vannet etc. og senere ved dom er tilkjent erstatning, vilde det personlig ikke være mig imot å gå inn på saken i dens fulle bredde. Det kunde denne meget omskrevne og omtalte sak i og for sig fortjene, og hr. L. J. Vogts artikkel i «Aftenposten» 2. ds. kunde være en foranledning.

Min part fikk ved det skjebnesvangre fall brudd på hjernen, har hatt 2 hospitalophold og er erklært 70—80 prosent arbeidsudyktig. Han tåler ikke den oprivende spenning ved en fortsatt pressediskusjon, som jeg må be ham fritatt for. Derfor må jeg efter hans ønske putte mitt ferdigskrevne svar i papirkurven, og for ikke å fremkalle ytterligere diskusjon, innskrenke mig til å gi følgende faktiske opplysninger:

1. Ingen av de mange vidner, enn ikke skibets folk eller den kronkede passager har forklart eller kunnet forklare, at min part har gitt nogen foranledning til å bli kastet av. Straks han skjente det blev uregie, fjernet han sig til en plass på akterdekket, og satt også her stille og rolig, likesom han gikk pent med skibets folk.

2. Blant annet under henvisning til «Ejedyktighetsloven av 9. juni 1903 § 104 og forskrifter av 22. mai 1906 § 17 er båtselskapet dømt til å betale erstatning ved enstemmig dom av Akers herredsrett, dommer og 2 domsmenn. Selskapet som har hatt den beste juridiske assistanse, og i hvis styre hr. L. J. Vogt sitter, har derefter vedtatt dommen.

3. Det nye rederi, som ikke gjør sig nogen illusion om å erholde det fulle erstatningsbeløp, kr. 15.000, har besluttet å selge «Ceres». Jeg er åpen for forhandling.

Oslo, 7. oktober 1929.

Martin Nielsen, overrettsassakfører.

Omkommet under jakt.

Kristiansund, 7. oktober.

En ung mann, Magnus Søyset fra Kvande på Nordmøre, er omkommet under jakt. Da han hadde været borte i flere dager drog endel ungdom fra bygden ut for å lette efter ham og de fant hans lik i en ur under en berghammer. Man antar at mannen hadde skutt en fugl og at han da han skulde gå efter den har glidd på nysneen og er falt utfor fjellet fra omtrent 200 meters høide. Liket var fryktelig tilredt og mannen er antagelig straks avgått ved døden.

Han var 24 år gammel og ugift.

Tvangsauksjonene.

Hr. A. H. K.

Til Deres inserat i «Aftenposten» for igår skal jeg bemerke, at det ikke kan være riktig hvad De skriver, at man ikke får annet varsel ved en tvangsauksjon enn annonsen i «Kunnskapsbladene». For det første holdes der skattemøte som bekjentgjøres i god tid i forveien, hvor skatteydeuren kan møte og betale omkostningsfrist. De fleste lensmenn sender vel også regning til de debitorer, som ikke betaler ved skattemøte, og vedkommende gis en frist for å betale uten annen ekstravgift enn et avskrivningsgebyr på 15 øre. For auksjonen kan holdes må der være fornytt auksjonsvarsel med en bestemt frist for mindelig ordning. Først efter utløpet av denne frist kan tvangsauksjon tillyses. Debitor får således varsel nok.

Jeg har i årenes løp sett mange klager av heromhandlede art fra skattedebitorer, som mente å være påført unødige utgifter. Men i de fleste tilfelle har det ikke manglet på krav om betaling.

Hvad selve skattene angår bemerkes, at lensmennens for flere år siden har foreslått at slike småbeløp av skatter skal kunne inløses i likhet med grunnbyrde efter den geistlige lønningslov, men spørsmålet er ikke så helt enkelt å løse. Hvis De vil sette Dem inn i spørsmålet, skal De se at det er innviklet nok, hvis man da ikke vil stryke alt som heter matrikkelskatt. Det er jo en meget enkel løsning.

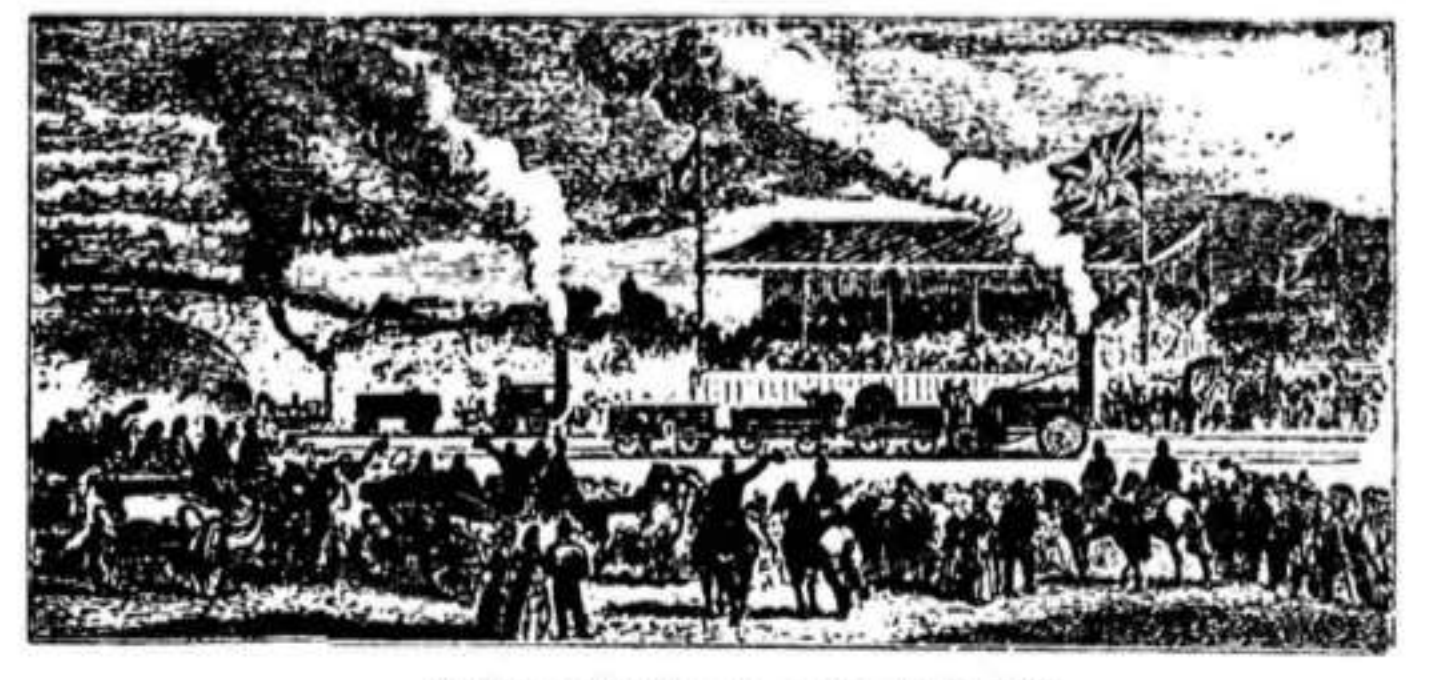
Lensmennenes Landsforening, Tune, 4. oktober 1929.

Erbediget

H. Strømsæther, l. t. formann.

Et stort hundreårsminne.

Av forhenværende distriktssjef Just Broch.



Lokomotivlaget ved Rainhill.

Den 6. til 8. oktober for hundre år siden var nogen av de største merkedager i historien. For da stod lokomotivslaget ved Rainhill i nærheten av Liverpool i England. Og i det vant jernbanen sin endelige store avgjørende seier. Seierherren var, som vi vet, George Stephenson på sin «The Rocket» (raketten). Ved egen kraft hadde George Stephenson arbeidet sig frem fra fattig gjetergutt og kullrensers til maskinmester ved kullgrubene i Killingworth nær Newcastle. Og ved ihrdig, utholdende selvstudium like fra attenårsalderen, da han lærte sig å lese og skrive og regne, arbeidet han sig frem jevn-sides tidens beste mekanikere. Fullt rustet kunde han ta fatt på det som skulde bli hans livs storverk.

Han var blitt ingeniør ved den banen som byggedes mellom Stockton og Darlington i en av Nord-Englands rikeste kullgegrner. Den var tenkt som hestebane, men Stephenson fikk satt igjennem at der blev benyttet lokomotiver som han konstruerte og bygget på det verksted han grunnla i Newcastle. Apningsdagen for Stockton—Darlington-banen den 27. september 1825 — det var den første jernbane for almen ferdsel — var vel en vakker seiersdag for George Stephenson. Men avgjørende var den ikke.

Året efter blev han kalt til å planlegge en lokomotivjernbane mellom de to store midtpunkter for Englands handel og industri, storbyene Liverpool og Manchester. Der var blitt bygget en kanal mellom byene, men den maktet ikke mere tilfredsstillende å klare den store og livlige samferdsel som hadde utviklet sig. Da så et aktieselskap søkte om koncession på jernbanen byene imellem, blev kanalene bange. Den nye konkurrent kunde bli farlig for dem. Derfor slo de sig sammen med andre motstandere av dette nye påfunn til en voldsom kamp mot George Stephenson, i flyveskrifter, tidsskrifter, aviser; å ville kjøre med damp, sa man, istedetfor med hester, som dog Gud hadde skapt ene og alene i det omede, det var en oppfinnelse av djevelen som dermed vilde friste menneskene til det onde. Reiser med jernbane vilde bli i høieste grad livsfarlige. Verre var det dog at hvor disse fele maskinene for frem med sin helvedeslarm vilde av redsel kreaturene holde op å gresse og hane-ene å legge egg osv., osv.

Der var vel dem som i det store og hele holdt med Stephenson, men selv de ivrigste av dem tok sine forbehold. Det ansatte tidsskrift Quarterly Review, som varnt anbefalte saken, skrev: «Hvad kan vel tenkes dummere og latterligere enn det å påstå at lokomotivet skal kunne gå dobbelt så fort som en almindelig deligence. Vi tror at innbyggerne i Manchester heller vilde reise avsted på en braun-trakk enn å komme med i slik en skyss.»

Det lyktes dog motstanderne å få aktieselskapet til å ta andragend om koncession på en lokomotivjernbane tilbake. Men det søkte isteden om koncession på en sporvei uten å nevne noget om

trekk-kraften. Nu gikk saken igjennem i parlamentet, efter stor motstand forresten. Et høit ansett palamentsmedlem sluttede en større tale med å si: «Jeg vil ikke gi mitt samtykke til at enkers og umyndiges eiendommer lider overlast likeså litt som til at man gjør narr av folk som har ofret penger på anlegg og vedlikehold av landeveier. Har mine herrer vel tenkt på alt det jern som vil bli forbrukt? Jernprisene vil i kort tid stige hundre procent, og til sist vil dette nyttige metall helt forsvinne. Kort sagt: jeg vil ikke gi mitt samtykke til noget som helt vil tilintetgjøre menneskenes bæde legemlige og åndelige vel-ferd.»

Alt det George Stephenson strevte med bygningen av banen, som bod på utallige vanskeligheter som blev løst ofte på en rent genial måte, glemte han dog ikke lokomotivet sitt. Han fikk lov til å gjøre forsøk med ett som trakk arbeidstog. Det gikk undermerket. Men allikevel var der uenighet i banestyret om hvad slags trekk-kraft man skulde bruke under driften. Nogen holdt som det sig sommet eldre, erfarne direktører på det gamle systemet med hester. Dem var man da sikker på å komme frem med. Andre vilde ha faste dampmaskiner som skulde hale togene fra stasjon til stasjon. Det var bare Stephenson som holdt på lokomotiv. Og han gav sig ikke alt hvad de andre sa. Utholdenhet hadde alltid været hans løsen. Da han var så godt som ferdig med banen fikk han styret til å sette op en premie på 9000 kroner for den som bygget det beste lokomotiv for den. Med god hjelp av sin sønn Robert — den senere så navngjetne jernbaneingeniør — konstruerte og bygget han et nytt lokomotiv på verkstedet i Newcastle. Da det var ferdig blev det døpt «The Rocket» og blev så fort til Liverpool for å være med i kapprennet ved Rainhill nær ved byen.

Det var en mengde tilskuere ved dette kapprenn mellom damphester. Ethvert kaprenn i England er jo en folkefest. Foruten «The Rocket» var der med i rennet tre andre lokomotiver; deriblandt «The Novelty» (nyheten) av den berømte svenske ingeniør John Ericsson.

Alt fra begynnelsen av viste «The Rocket» at den var helt overlegen. Den blev spent foran en vogn med 30 personer og dampjet avsted med en fart som den jublende mengde fant rent utrolig. Dagen derpå blev den underkastet en endelig og avgjørende prøve sammen med konkurrentene sine. Men de falt rent igjennem mot «The Rocket» som nu trakk et tog med vogner på 26 tonn med en gjennomsnittlig fart av 30 og en største på 50 km. i timen. Da var jubelen uten ende. Så fortsette «The Rocket» frem for dommertribunen og under høie leverop blev den tilkjent prisen.

Mange, mange var de som gikk derfra med en følelse av at, som Max Maria von Weber, den navnkjente tyske jernbanemannen, har sagt, mot den veddekamp som de nu hadde overværet var de vedde-

(Forts. 4. side).

Gratis nøkkelen i døren.

Det har hendt engang før her i Oslo, at et teater — slik som utsiktene nu utmales rosenrødt for Folketeatret — at man fikk et byggverk med alle fornødne nøkler i dørene overdratt gratis og gjeldfritt. Vi sikter til Nationaltheatret.

Ivorledes det siden er gått Nationaltheatret i dens 30-årsperiode vet vi alle. Man har hatt en bitter kamp for eksistensen i mange forskjellige faser, og sluttresultatet er blitt en forjeldelse som truer med å bringe teateret i en for tidlig grav. I den grad synes Nationaltheatrets stilling å være fortvilet, at bærer av Folketeatrets idé ikke engang har villet reflektere på tilbudet om å få Nationaltheatret med nøkler og alt tilbehør gratis mot å overta rettigheter og forpliktelser.

Man kan ikke kalle fruktene av 30 års ærefullt arbeide omuntnetræ. Men allikevel ruller Folketeatrets glødende lava videre og truer med å opluke all levende kunst i byen og gjøre ørken omkring sig. Mange har vanskelig for å forstå motivene til og logikken i dette. I særdeleshed da scenekunsten for sieblikket gjennomgår en krise, som verden enu aldri har sett maken til, en krise så alvorlig, at ingen vet om den i det hele tatt kan overlevs. Man ser da også, at det ikke er den urrygellige tro på scenekunstens evig iboende kr., som driver folketeaterideens fremme, men håbet om å kunne se den livnære sig i stillhet på en prosaisk ting som byens og byens oplands grønhandlere, slaktere og småhandlere i mange forskjellige grener.

Hvis Folketeatrets idébærere er av den opfatning, at de aldri blir gift hvis det i dag ei skjer, har de en god anledning til å skaffe folket den kunst som det hungre efter på en meget enkle og billigere måte enn å bygge en kjempetomt med et kjempemus vrilmende av butikker og kontorer. På Torshov har man et kinolokale, som heter Soria-Moria. Det er et staselig lokale, tipp-topp moderne, utrustet med svære vestibuler, storstilte publikumsgarderober, en nydelig salong som rummer ca. 1000 mennesker, en vakker scene, adskillige kunstnergarderober etc. Med all husets prakt, midt i hjertet av et stort folkelig beboelsesstrøk har det hittil gått litt trått med å få kinogjengerne til å søke til Soria-Moria. Hvorfor ikke på stående fot gjøre dette lokale til et folketeater? Det kunde skje uten store foranstaltninger. Er det sceniske arrangement ikke tilstrekkelig, kan der ved litt tilbygning skaffes mere plass. Det

H. Aschehoug & Co.: Gunnar Heiberg: «I frihetens bars» «Tidsskrift for rettsvitenskap», 3. hefte. Windju Simonsen: Charles Nordhoff: «Det drivende vraks.»

Fredrik Jensen i et Holberg-stykke på Det Kongelige?

Spesialtelegram til «Aftenposten».

Kjøbenhavn, 8. oktober.

Ifølge «Ekstrabladdet» forhandles der i disse dager om et gjestespill ved Det Kongelige Theater, som vil vekke almindelig opsikt. Da den kjente revy-skuespiller Fredrik Jensen i forrige uke spilte som gjest i Odense, mottok han et brev fra direktør Norrie ved Det Kgl. Theater, hvori denne forslø ham å medvirke som gjest i en eller flere av teaterets Holberg-forestillinger. Fredrik Jensen drog straks til Kjøbenhavn for personlig å drøfte saken. Det endelige resultat av hans forhandlinger med direktør Norrie foreligger enu ikke, men man mener at engagemetet vil gå i orden, således at man allerede for jul, bl. a. på Holbergs fødselsdag den 2. desember, vil få Fredrik Jensen å se i et Holberg-stykke på den kongelige scene.

Gårdbruker drept ved kjøreluckye.

Spesialtelegram til «Aftenposten».

Mysen, 8. oktober.

Gårdbruker Ludvig Oustorp og Johannes Vortvet, Rakkestad, var søndag utsatt for en kjøreluckye, idet hesten av en uforklarlig grunn løp ut. Begge falt av vognen og kom til skade. Især gikk det ut over Vortvet, som i bevisstløs tilstand bragtes til nærmeste gård. Senere på eftermiddagen kom han til bevissthet, men var da delvis lam. Igår eftermiddag avgikk han ved døden. Vortvet var over 70 år gammel. Han mistet sin bror ved en bilulykke i Rakkestad for et par år siden.

Nye bøker.

H. Aschehoug & Co.: Gunnar Heiberg: «I frihetens bars» «Tidsskrift for rettsvitenskap», 3. hefte. Windju Simonsen: Charles Nordhoff: «Det drivende vraks.»

21 omkomne kjennes. 6 lik funnet.

Bergen, 8. oktober.

Konsul Thv. Halvorsen opplyser nu at det ialt må regnes med 21 omkomne fra «Haakon VII». Det må befryktes at tallet vil bli enu høiere, men forhåpentlig ikke over 27 eller 28.

Efter de siste meldinger fra Fløys er det nu funnet seks lik.

De passagerer fra «Haakon VII», som er kommet hit, forklarer at akterskipet sank meget hurtig. Selv på første plass stod vannet en fot over gulvet for passagerene var kommet ut av kjøiene.

Tilbød «Namsos» sin assistanse eller ikke?

Som man vil ha sett av det intervju i «Aalesunds Avis» har hatt med befalet på «Namsos», forklarer kaptein Grenne, at han foresklet «San Lucars» med «Haakon VII» og trodde at det grunnstøtte skib var et lasteskib.

I en samtale med vår Trondhjems-korrespondent idag gjentar han denne opplysning, men meddeleer samtidig at det ikke blev signalisert fra hans skib til «San Lucars», om det trengtes nogen hjelp. Hans utsagn står, såvidt man kan se, i motsetning til styrmannens uttalelser til «Aalesunds Avis».

Når «Namsos» ikke gikk inn til «Arnfinn Jarle», så skyldes det — efter hvad kapteinen opplyser — at farvannet på dette sted var svært urent og at det ikke var fare på ferde.

Bergningsarbeidet.

Fløys, 8. oktober.

Jasons ventes ikke tilbake fra strandingstødet før i eftermiddag. Den vil idag måtte innskrenke sig til dykkerundersøkelser. Så lenge vinden holder sig på syd er der ingen fare for «Haakon VII», men dreier vinden over til vest eller nordvest ligger strandingstødet meget utsatt. Vraket må i tilfelle søkes løftet som det ligger, og et bergningsarbeide vil bli meget vanskelig.

Aftenposten's aftenutgave er nu å få kjøpt i kioskene i centrum og hos avisselgerne på gaten for kl. 4 om eftermiddagen.