

Elisabeth Coulson:

Fljúgandi bændur.

Hellirigning hafði streymt úr loftinu í Oklahoma, vöxtur hlaupið í allar sprænur og vatnið fossað fram í öllum giljum. En þennan morgun var himininn heiður á ný.

L. S. Chambers, sem er bóndi þar í sveit, var að ljúka við morgunverð og leit yfir börðið til konu sinnar. Hann þurrkaði sér um munninn og ýtti aftur á bak stólnum sínum.

„Heyrðu, góða mín, — það er líklega bezt að eg gái að því, hvort nokkur spjöll hafa orðið á jörðinni. Eg gæti trúað því, að eitthvað af kvigunum, sem við keyptum í vikunni sem leið, hefði orðið til í einhverju dýnu í þessum óskaplega vatnagangi.“

Að svo mæltu tók hann hattinn sinn ofan af snaganum í eldhúsinu og rólti út að flugskýlinu. Þetta er ekki mismæli. Út að flugskýlinu. Því að L. S. Chambers frá El Reno er virkur félagi í National Aeronautic Association, fyrstu deild hinna „fljúgandi bændur“, sem stofnuð var í Oklahoma 22. október 1944.

Félagarnir í þessari deild eru þrjátíu og átta. Niu þeirra eru konur bændur, sem einnig eru sjálfir félagar. Hinir eru bændurnir. Öll hafa þau flugskirteini og eiga flugvélar.

Þau eru ekki að gera nein- ar tilraunir með flugvélar og ekki hafa þau þær heldur sem skemmtifaratæki. Þau eru að færa sér í nyt „fræði“, sem flug-sérfræðingar hafa verið að prédika um langt skeið.

Vélar notaðar til alls.

Þau nota flugvélar til að sækja fólkið, sem vinnur að uppskeru á hveitiókrum, og flytja það í „matin“ heima á bæjunum um miðjan daginn, til þess að sem minnstur tími fari til ónýtis þegar uppskeruarnir eru mesar. Þau fljúga til næstu birgðastöðva eftir varahlut- um, þegar eitthvað brotnar eða bilar í landbúnaðarvélun- um. Þeir hjálpa jafnvel upp á nágranna sína með pósti, matvæli og meðal, þegar veg- irnir verða ófærir eða brýr tekur af ám, sem oft kemur fyrir í þessu sendna landi, þar sem uppblástur lands er sífellt áhyggjuefni.

Þau nota öll litlar flugvélar svo sem: Piper-Cubs, Stinsons, Luscombes, Ercos, Taylorkraft og Aeroncas, sem eru ekki dýrari en bifreið, fara 50 mílur á klukkustund og nota minna benzin á mílu en bifreið.

Þau hafa flugvélastýli heima við og sumir nota gamlar hlöður. Þeir nota alfa- alfa akra fyrir flugvelli. Og loks veita þeir sléttuálfa í flugvélu.

Fékk vélin á uppboði.

Tökum til dæmis Chambers-fjölskylduna. Hjónin eru frá Fort Reno. Þau fljúga bæði, og eins börnin tvö, Stuart, 22 ára, og Carol, 17 ára.

Þessi bóndi keypti sína vél á uppboði, sem stjórinn lét halda á nokkrum slíkum vélum í fyrra. Þessar vélar þörfuðust mikillir viðgerðir

og viðgerðirnar eru dýrar. En hann er hagsýnn og hagar þessi bóndi, og vildi gera við sína vél sjálfur. Vélirnar var dregin inn í hlöðu og síðan sóttur vélamaður, sem var kunningi bónda og hann beði- inn að líta á „skipið“. Þegar hann var búinn að athuga það vandlega, samsinnti hann bónda í því, að hann myndi geta gert við það heima hjá sér, með lítillsháttar tilsoðum. Var þá skrifað til flugvéla- eftirlitsins í Washington, og beðið um leiðbeiningar, sem veittar voru fúslega. Var svo tekið til starfa. Og það gekk eins og í sögu. Hreyfilinn var farið með í vélaverkstæði og þar var hann gerður sem nýr. Aftur annað gerðu þau sjálf heima í hjáverkum.

Fyrir skömmu flaug Cham- bers til Florida með kunn- ingja sinn. Þaðan símaði hann konu sinni, að sér stæði til boða flugvéla kaup, — hann gæti fengið „þriggja sæta“ vél fyrir sína „tveggja sæta“. Oklahoma-bændunum er braskið í blóð borið, og þeir geta ekki stílt sig um „hnifakaup“ þó að þeir séu orðnir flugmenn. — Hann spurði konuna hvort hana gildi einu. Mrs. Chambers sagði: „Láttu bara ekki snúa á þig“. Þau langaði hvort sem var bæði til að geta haft dótt- urina með sér í „skipinu“.

Flýgur milli jarðanna.

Cecil W. Neville er annar fljúgandi bóndi. Hann býr í Chickaska, þar sem hann hefir 700 ekra land og ræktar fódur handa nautpeningi sínum. En nautgriparæktina hefir hann í Beecham og Har- mon-sýslum og hefir þar 7 þúsund ekrur lands. En 200 km. vegalengd er á milli jarðanna.

Neville hefir byggt sér flugskýli með nýtsku sniði heima hjá sér á alfa-alfa velli, þar sem þrýðileg skil- yrði eru til að lenda og hefja sig til flugs í öllum vindátt- um.

Neville hefir einnig þann sið, að fljúga yfir lendur sín- ar að afstöðnum ofsarign- ingum, til þess að líta eftir því, hvort nokkuð hefir orðið að nautgripunum. Hann flýgur yfir girðingunum, til þess að aðgata, hvort þær séu í lagi og hann athugar í leiðinni, hvar jarðrask hefir orðið. Úr lofti eru slíkar skemmdir á jarðveginum, ýmist af vatnagangi eða sandfoki, líkastar því, að ferleg glórhungruð tröll hafi þar verið á ferð, og glefsað í jarðvegin og tætt úr hon- um heilar torfur. Það liggur við að sjá megi tannaförin. Landið gjörbreyttist að útliti. Neville hefir strengt þess heit, að hann skuli aldrei kaupa land, fyrr en hann sé búinn að fljúga yfir það þvert og endilangt.

Þegar Neville er búinn að athuga hvað það er, sem úr lagi hefir gengið á beiti- landinu, flýgur hann heim til sín og sendir verkstjóra andi, til þess að ráða bót á og menn með honum, rið- því, sem hann hafði skrifað hjá sér. Í gamla daga var engin leið til þess að riðandi eftirlitsmenn á 7000 ekra

beitarlandi, kæmust yfir að bjarga nautgripum, sem lent höfðu í ófærum í vatna- gangi.

„Kartöflukóngurinn“.

Clyde Keller í Custer County er kunnur um öll Suður-rikin sem „sæt-kar- töflu-kóngurinn“. Hann hefir notað flugvél við sinn at- vinnurekstur í fjögur ár. Árið 1944 sáði hann 6000 skeppum (bushels) af sæt- um jarðplum og er talinn stærsti framleiðandi þeirrar vöru, af einstaklingum í Bandaríkjunum.

Hann flýgur á markaðinn og hann flýgur í samninga- erindum til staða, þar sem eru sölumiðstöðvar. Og hann flýgur yfir kartöfluakrana til þess að grenslast um land- skemmdir. Hann hefir skræ- setta flugstöð, „Kel-air-port“ á búgarði sínum. Uppskeran var röklega 100 þús. doll- ara virði síðastliðið ár.

Flugvélar gegn sléttuúlfum.

Forrest Watson er smá- bóndi að visu og hefir frem- ur lítið um sig, en þau hjón- in hafa átt flugvél síðan 1941. Þau nota gamla hlöðu sem flugskýli og flagga á því hreykin með nýjum vind- sokk. Og þau hafa á hendi það opinbera starf, að skyggjast eftir og segja til um það, þegar sléttuúlfar eru á ferðinni þar um slóðir.

Tvær aðferðir eru hafðar við að veiða þessi skaðræðis- dýr. Watsons aðferð er þann- ig, að hann hefir tíu eða fleiri bifreiðir, hverja mann- aða bifreiðarstjóra og skot- manni. Þessum bifreiðum er skipað í hring umhverfis til- tekið landsvæði. En Watsons- hjónin sveima yfir þessu svæði og gefa bifreiðunum merki, þegar þau sjá til dýr- anna og eru þau þá elt og skotin.

Þá er að geta Henry Bom- hoffs, merkiskarls, sem fyr- ir löngu hefði átt að vera orðinn þjóðkunnur. Hann hefir aðra aðferð við þrjú- úlfadráp. Hann er ekki mikill fyrir mann að sjá, talar mál- lýsku Suðurríkjanna og dregur seiminn, en málhreifurinn er þýzkukennur, enda er Bomhoff af þýzku bergi brotinn. En sagan um það hvernig hann byggði sjálfur fyrstu flugvélin sína, fyrir fimm árum, er raunar sögu- legur atburður.

Bændaforseti — flugvélasmiður.

Henry er forseti hinna „fljúgandi bændur“. Kona hans er lítill vexti en kotrosk- in og hún hefir ekki haft á- stæðu til að kvarta yfir til- breytingarleysi í aldarfjórð- ungs sambúð sinni við Henry.

Henry segir: „Eg segi við sjálfan mig, rétt sí-sona: Það sem þig vanhagar um, er flugvél. Svo að eg bara skrifa þeim og fæ um hæl kynstar af skrání og smíða úr flugu. Eg þurfti þó að skrifa þeim aftur, einu sinni eða tvisvar, til að fá frekari leiðbeiningu. Það tók mig tvo eða þrjá mánuði.“

Henry þagnar snöggvást, og hvílir sig í vinstra fæti. Hann hefir gaman af að

segja þessa sögu. Það færir fjör í fölbla augun og hattur- inn mjakast aftur í kollinn, á úfnu, glöðjörtu hárinu, sem tekið er mjög að hærast. Hann kemst allur á loft, þeg- ar hann minnist fyrstu flug- vélarinnar sinnar, sem hann hafði síðan skirt „Polla- stiklu“.

„Svo var það loksins, einn daginn, undir kvöld, að eg skoðaði „fleytuna“ mína, í krók og kring, og uppgötv- aði það samtímis, að eg var búinn að nota upp hvern ein- asta hlut, sem eg hafði til hennar fengið. Eg spigspor- aði í kring um hara og gat ekki betur séð, en að hún væri alveg eins og flugvél. Við hreyfilinn hafði eg fitl- að ofurlitið, einu sinni eða tvisvar, til þess að sjá, hvort hann gengi. Já, segi eg, það er bezt að eg bregði mér upp í hana og aki henni ofur- litið um völinn.“

Þetta gerði eg. Fyrst ók eg löturhægt, en áður en mig sjálfan varði, svei mér þá, var eg farinn að herða ferð- ina, og svo veit eg ekki fyrr til, en eg farinn að fljúga. Já, eg er þarna í bannsettri hönk. Þarna er eg farinn að fljúga, — en kann það ekki. Bannsett kvikindið er í bezta lagi. En hvernig á eg að fá hana til að leita jarðarinnar aftur?“

Nú hafði Harry að visu ekki farið ýkja hátt. Sann- leikurinn var sá, að hann hafði rétt aðeins smogið yfir girðinguna á milli engjanna sinna og hveitiakurs bróður sins.

Erfitt að komast heim.

Að visu var Harry að einu leyti betur settur en flestir flugmenn, sem fljúga „sóló“ í fyrsta sinni. Hann hafði sett „fluguna“ saman og kunni utanbókar allt það, sem „leiðarvisirinn“ hafði um það sagt, hvert hlutverk hverjum „takka“ og snerli væri ætlað.

Hann reyndi nú, með hálf- um huga þó, fáein þessara galdratækja, og með heppni barnsins og sakleysisins sett- ist flugvélin í hveitiakrinum miðjum.

„Jæja“ — Harry hlær við og strýkur hendini um höku sér, — „þarna sat eg. En hvernig kem eg henni nú heim aftur? Eg skrifa út og rölta í kringum hana. Hún virðist hanga saman eins og vera ber. Harry, segi eg, úr því að þér tókst að hafa hana strax á loft, ættir þú að geta gert það aftur. Og þér er betra að hafa þig heim sem fyrst, því að annars verður hún gamla mín galin. Nú, — og svo voru auðvitað kvöld- verkin.“

Svo að hann fór að ýta á fleiri takka, endurtók þau handbrögð, sem hann hafði gert í fyrra sinnið, og losn- aði við jörðina öðru sinni.

En þá komst hann í nýj- an vanda. Því lengur, sem hann flaug, því lengra barst hann frá bænum sínum, og í hvert sinn, sem hann reyndi að snúa við, hélt hann að vélinni myndi hvöfva. En með því að beygja með ákaf- lega mikilli gætni og fara hring, sem svaraði tuttugu mílna vegalengd, tókst hon- um loks að ná stefnu á kotið og lenda þá rslsalaust á bála.

Hann játar það sjálfur, að hann hafi klípið sig í hand- léggina, þegar hann steig fæti á jörðina, til þess að ganga úr skugga um, að

þetta væri nú allt saman sannleiki. Það reyndist svo vera, svo að hann fór „uppi“ aftur, og nú tókst honum að hafa hringinn þrengri og lenda með þrýði.

Hvernig á að fljúga eftir eina klukkustund?

„Í annað skiptið sem eg lenti, var kelli mín komin á vettvang. „Þú, þinn gamli jötunuxi,“ sagði hún, „hvað kemur til, að þú skyldir ekki getað halsbrotið þig?“ — En svo lengi, sem eg ekki hals- brotna, gengur þetta þrýði- lega hjá mér, svo að eg gef þessum „módel-A“ hreyfli ofurlitinn vatnssopa, og eyði síðan því sem eftir er daggins til kvöldgegninga, í það að æfa mig í að hefja ferjuna til flugs og lenda henni. Þegar komið er að gegningatíma, er eg orðinn leikinn í að beygja á aðra hönd, en aðeins á aðra. Daginn eftir flaug eg aftur stundarkorn og brátt fór eg að ráða sémilega við vélin.“

Ekki leið á löngu, að Harry hefði flogið svo mikið, að nágrannar hans töldu hann æði slyngan flugmann og „feran í flestan sjó“. Um það leyti voru sléttuúlfarn- ir að stráðrepa kalkúnastofn ekkju einnar í nágrenninu.

Sem góður nágranni og hjálpfús, reyndi Henry að skjóta vargana. En slíkum hugvitsmanni og honum reyndist það að sjálfsgöðu allt of lítilvirk aðferð, að rölta einn með byssu, upp á gamla móðinn. Hann bauð til sín kunningja sínum í borg- inni, sem stundum hafði fengið að skjóta fugl í landi hans, og tók hann með sér upp í flugvélinni. Þann dag- inn drápu þeir marga úlfa, þ. e. Henry var við stýrið, og þetta reyndist hin bezta skemmtun.

En svo kom að því, að þessi kunnigi hans hafði ekki tíma til að fara með honum. Og Henry, sem þá var búinn að fá leyfi til að fljúga í allt að 500 feta hæð, í því augnamiði, að bana úlfum, tók sjálfur byssuna, hóf sig til flugs og fór á úlfaveiðar einn síns liðs.

Hefir skotið 600 úlfa.

Nú áætla stjórnarvöldin, að hver úlfur muni að með- altali valda tjóni sem nemur 500 dollurum á áfinni. Um- boðsmaður Beaversýslu, Walter Schmettle, segir, að bændur í Mocane-sveitinni, sem ekki eru ýkjarmargir, hafi einir misst 92 kálfa, 8 kindur og 500 kalkúna og hænur á einu missiri, af völdum úlfa.

Ef þetta er rétt, þá er Henry, sem notað hefir flug- vélin sína til úlfadráps, bú- inn er að bana meira en 600 dýrum, og hefir einn drepíð 132 þeirra á síðastliðnu ári, og hefir þannig bjargað verð- mætum, sem nema 300 þús. dollurum fyrir kunningja sína, bændurna.

Þegar Henry er á þessum veiðum einn, flýgur hann í 15—20 feta hæð frá jörðu og skyggist um. Þegar hann kemur auga á dýr, setur hann fast stýrið, leggur byssuna á „pytt“—brúnina, miðar og skýtur. Síðan losar hann aft- ur um stýrið. Vitanlega er Henry hinn eini „fljúgandi bóndi“, sem notar þessa veiðiaðferð við dýradráp. Hinir nota aðferð Watson's.

Framh. á 6. síðu.

VÍÐSJÁ

UMSATIN UM MONTE CARLO.

Sagan, sem nú skal sögð, gerðist fyrir um það bil 70 árum, þegar Monte Carlo og spilavítin þar voru enn á bernskuskeiði.

Dag nokkurn, þegar sól um það bil að seljast, kom herskip siglandi inn á flóann fyrir framan borgina og varpaði akkerum skammt frá landi. Þegar dimmdi voru ljós öll kveikt í borginni og einnig í spilahöllinni, sem var öll uppljómuð og tælendi.

Skipherrann á herskipinu fór upp á þiljur eftir kveldmat og tók þá eftir ljósadýrðinni í landi. „En hvað það er leiðinlegt að missa af öðru eins tækifæri og þessu, til að græða of fjár“, sagði hann við sjálfan sig. „Ef eg hefði bara nóg af peningum, til þess að geta farið í land og freistað gæfunnar...“

Honum flaug allt í einu í hug, að hann hefði undir höndum allmikið fé — nákvæmlega 20.000 franka — en hann átti þá bara ekki sjálfur, því að ríkisstjórn hans hafði fengið honum fé þetta til að greiða skipverjum mála þeirra. En skipherrann gat ekki hætt að hugsa um það, hvílikt tækifæri hann hefði þarna til að verða auðugur maður. Loksin tók hann peningana úr peningaskáp sínum og lét róa sér til lands.

Hann hélt þegar inn í spilavítið, keypti spilapeninga og byrjaði að spila. Hjólið snérist og stöðvaðist — en ekki við númer skipherrans. En hann var hvergi hræddur, veðjaði enn stærri upphæð og enn var heppinn á móti honum. Þegar tvær klukkustundir voru á enda, var hann búinn að tapa öllum peningunum.

Hann stóð upp örvilnaður og gekk til dyra. Hvað var nú til bragðs að taka? Fara til káetu sinnar og skjóta sig? Nei, slíkt væri hin mesta heimska því að hann langaði ekki til að deyja og ællaði sér ekki að gefast upp við svo búið.

Allt í einu flaug honum ráð í hug. Hann gekk ákveðinn í skrefi til skrifstofu spilavítisins og krafðist þess að fá að tala við forstjóra fyrirtækisins.

Eftir skamma stund fékk hann áheyrn og hann kom strax að efni, er hann hitti forstjórann, sem sat við stórt borð innan um aðstoðarmenn sína.

„Eg var að tapa 20.000 frönkum í spilavíti yðar og eg krefst þess að fá féð endurgreitt. Eg átti það ekki — það var eign ríkisstjórnar minnar.“

Forstjórinn svaraði óstínt: „Hvernig getið þér ætlað til þess, að við bætum yður tapið?“

„Eg heima þá“, svaraði skipherrann reiðilega. „Ef þér viljið ómaka yður til að líta út um gluggann, þá sjáið þér þar ljósin á skipi mínu. Það er herskip, búið fjöldi fallbyssna. Með einni breiðsíðu mundi eg geta lagt þetta hús í rústir og eg mun gera það, ef eg fæ ekki greidda 20.000 franka.“

Fljúgandi bændur —

Framh. af 2. síðu.

Þeir bændur í Grant-sýslu, þeir Kenneth Johnson í Medford, John J. Krittenbrink og Ralph Beggs í Jefferson, slógu sér saman um flugvél. Krittenbrink var búinn að fljúga röskar 100 klukkustundir í hernum, þegar herlæknir úrskurðaði hann óhæfan til flugþjónustu. Hann fór þá heim til bús síns aftur. Hann taldi hina tvo bændurna á að ganga við sig í félag um flugvélarkaup. En þótt sá félagsskapur hafi að öllu leyti verið hinn þryðilegasti og samvinna þeirra félaga verið með ágætum, þá eru þeir þó farnir að hugsa til þess, að eignast sína flugvél.

Sameignarflugvél.

Bændur í Kiowa-sýslu hafa sérstaklega mikinn áhuga á flugmálum, og eiga átta þeirra flugvélar og stjórna þeim sjálfir, en ritstjórar ýmsra blaða þar í sýslu hvetja mjög til þess að flugvélar séu notaðar í þágu landbúnaðarins, þeirra á meðal Ferdie Deering, ritstjóri Farmer Stockman.

„Hollenzki“ Leonard, sem á tvo búgarða, annan í Carnegie, en hinn í Hobart, flýgur á milli jarðeigna sinna í eigin flugvél, og hefir lendingarskika sinn á hvöru beitilandinu. Hann segir, að

Forstjórinn varð órólegur. „En — guð minn góður — gerið þér yður ljóst, hvað mundi verða um yður? Þér munduð verða dreginn fyrir herrétt.“

Skipherrann brosti: „Mér er það fullkomlega ljóst, en þar sem eg hefi þegar brotið mikið af mér, þá gerir ekkert til, þótt eg bæti þessu við — síðan mun eg skjóta mig. Eg fer nú til skips og minn láta skjóta á spilavítið hafi eg ekki fengið peningana eftir hálf tíma.“

Að svo mæltu fór hann, en þegar hann kom til lands, fóru að vella, því fyrir sér, hvort maðurinn mundi vera geðveikur eða hann mundi standa við orð sín. Allt í einu varð þeim lítið út um gluggann og þá sáu þeir, að miklu fleiri ljós sáu á skipinu en áður. Þá var forstjóranum alveg nóg boðið, hann lét koma með 20.000 franka og síðan lét hann róa sér út að skipinu.

Þegar hann kleif um borð, sá hann að búið var að hlaða allar byssurnar og miða þeim á spilahöllina. Sjóliðarnir slóðu viðbúin byssurnar og á miðju þilfari stóð skipherrann með úr silt í annari hendinni og beið þess, að fresturinn væri liðinn.

Forstjóri spilavítisins gekk auðmjúklega til hans og rétti honum pakk — 20.000 franka í seðlum. Síðan gekk hann frá borði, án þess að mæla orð frá vörum.

Þegar hann kleif niður í bátinn, heyrði hann skipherrann gefa nýjar fyrirskipanir, sigri hrósandi röddu. Þegar forstjórinn kom aftur til skrifstofu sinnar var verið að vinna upp segl á skipinu og það stefndi til hafs.

Umsátinni um Monte Carlo var lokið.

fyrir bragðið sé meiru komið í verk á búgördunum á miklu skemmri tíma en áður var. Hann er bara að hlaða eftir því, að styrjöldinni ljúki, svo að hann geti fengið sér fimm farþega vél og geti haft með sér í henni allt sitt fólk. McCurdy-fjölskyldan biður líka færis til þess að eignast „fjölskylduflugvél“.

„Eg býst við, að við kaupum ekki fleiri bílana“, segir frá McCurdy, sem er ungkona og glæsileg. „Flugvélin okkar er hentugri en nokkur bifreið.“

Landeftirlit í flugvélum.

Nú þegar flugvélarnar eru að verða hversdagsleg farartæki, svifa húsfreyjurnar um „loftin“ og heimsækja kunningjakonur sínar í fjörutíu og fimmtíu mílna fjarlægð, til þess að drekka hjá þeim eftirmiðdagskaffi og fá sér „bridge-slag“. Jim Rosoner er einn jarða-umboðsmaðurinn, sem á sína eigin flugvél. Hann er brautryðjandi í því að nota flugvél í þarfir starfa sinna fyrir landbúnaðinn. Hann fer fljúgandi í eftirlitsferðir yfir lönd sýslunnar, til þess að athuga landsþjöll af vatnavöxtum, og hann flýgur yfir akurlöndin til þess að gera yfirlit um uppskeru- horfur og grenslast um, hvað búpeningnum líður á beitilöndunum.

„Manni finnst sem ekki sé lengra síðan en í ger“, segir hann, „sem myndir komu í öllum blöðum af fyrsta jarða-efirlitsmanninum, sem eignaðist bifreið. En nú er það aðalviðfangsefni mitt, að fá sem flesta bændur til að gera hjá sér lendingarstaði fyrir flugvélar. Og margir bændanna „minna“ eru nú að gera flugvelli á jörðum sínum, hvort sem þeir eiga flugvélar eða ekki, til þess að kunningjar þeirra geti heimstótt þá.“

Áður en langt um liður, vonast eg til að geta fengið mér hljóðnema og hátalara í flugvélinna mína, svo að eg geti útvarpað fundarboðum og öðrum tilkynningum til hvers bónda í mínu umdæmi, um leið og eg flýg yfir. Og þegar bændapiltarnir fara að koma heim úr stríðinu, eftir að vera búinir að fljúga yfir mestan hluta hnattarins, þá eru þeir visir til að láta gera flugvelli, þar sem fedur þeirra hafa þybbast við því.“

Þeir munu fljúga yfir Osage-sveitirnar, þar sem villtir Indíánar eltu uppi villinaut, þeysandi á fákum sínum, og ógnandi hinum hvítu landnemum. Nú má svo vera, að hinir fljúgandi „fákar“ hvítu mannanna skjóti Indíánunum skelk í bringu.

(Lauslega þýtt úr The Colliers).

Verndið heilsuna.



MAGNI H.F.

Frá Hæstarétti.

Fyrir nokkru var kveðinn upp dómur í málinu Jóhann Bárðarson o. fl., gegn fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs.

Mál þetta var svo tilkomið, að 12. maí 1942 birti viðskiptanefnd auglýsingu um það, að framvegis fengjust ýmsar járn- og stálvörur, þar með taldir naglar, ekki keyptar í Ameríku nema fyrir milligöngu nefndarinnar. Bæri því að koma pöntunum á slíkum vörum til nefndarinnar og skyldi hver pöntun vera minnst 100 smástestir. Jóhann Bárðarson pantaði þá nagla ásamt öðrum. Þegar naglar þessir komu til landsins og farið var að selja þá með því verði, sem heimilt var samkvæmt gildandi reglum, kom í ljós að naglar Jóhanns reyndust dýrari en saumur annarra aðila, sem nagla fengu með sama hætti fyrir milligöngu viðskiptanefndarinnar. Við athugun kom í ljós að verðmunur sá, sem hér var um að ræða, stafaði af því, að kostnaður áfrýjanda var hærri en annarra, vegna meiri flutningskostnaðar frá verksmiðjunum, sem framleiddu þessa nagla.

Jóhann taldi nú, að þar sem kaupin hefðu gerzt fyrir milligöngu opinberra stjórnarvalda bæru þau ábyrgð á því, að hann sætti ekki verri kjörum en aðrir, og ættu því að bæta sér það tjón, eða það hagnaðartap, sem hann hafði beðið af þessum sökum. Höfðaði hann því mál gegn fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs og krafðist bóta, að upphæð ca. 1.700.00.

Stefndur mótmælti bóta-kröfu Jóhanns og bar fram að viðskiptanefnd hefði aðeins tekið við pöntuninni. Innkaupin hafi síðan verið gerð af innkaupanefnd ríkisins í Ameríku hjá ríkisstjórn Bandaríkjanna, sem ein ráði frá hvaða verksmiðjum varan sé afgreidd. Hámarksverð sé á vörum frá verksmiðjunum, en þar sem misjafnlega langt sé frá verksmiðjunum til þess staðar, er vörurnar eru teknas í skip, geti varan orðið misjafnlega dýr vegna mismunandi flutningskostnaðar. Neitaði stefndi því að hafa tekið á sig nokkura ábyrgð af þeim sökum, og kvaðst ekki heldur hafa neina heimild til verðjöfnunar, þar sem hann verzladi ekki á neinn hátt með þessar vörur.

Í héraði urðu úrslit málsins þau að ríkissjóður var sýknaður. Sú niðurstaða var og staðfest í hæstarétti. Var hún á því byggð að stjórnarvöld þau, er með mál þessi fóru, hafi aðeins annazt fyrirgreiðslu á pöntunum, en yfirvöld í Bandaríkjunum ráðið því, hvaðan hver einstök pöntun var afgreidd. Ekki var heldur talið að Viðskiptanefndin hefði tekið á sig sérstaka ábyrgð út af kaupum þessum, enda kom það upp í málinu að beinlínis hafði verið tekið fram af hennar hálfu að ekkert væri hægt að segja um hvaða verð yrði á vörunum, en að sama innkaupsverð yrði fyrir sömu vöru. Var talið að sýnt hefði verið frá upphafi að óvissa var um ýmsa kostnaðarliði. Var því talið að ríkissjóður bæri ekki ábyrgð á því þótt Jóhann hefði orðið fyrir einhverju tjóni, auk

Bæjarfréttir

I.O.F. 5. = 12712278½ =

Nætlæknir er í Læknarvæðstofunni, sími 5030.

Nætlæknir er í Ingólfs Apóteki.

Nætlæknir annast B.S.I., sími 1540.

Hjónaband.

Gefin voru saman í hjónaband á Þorláksmessu af síra Jakob Jónssyni, ungfrú Guðrún Mariasdóttir og Sigurður Einarsson útvarpsvirki, bæði til Heimilis á Njálsgötu 11.

Eldur í Höfðaborg.

Á aðfangadag kl. 14.56 kom upp eldur í Höfðaborg nr. 56. Hafði komið eldur í barnarúm, og er slökkvilið kom á vettvang, var búið að ráða niðurlögum eldsins. Skemmdir urðu litlar.

í morgun

Klukkan 10,29 kom upp eldur í bragga nr. 126 á Skólavörðuholti. Talsvert tjón varð á eignum af bruna þessum og varð fólk, sem í bragganum býr fyrir tilfinnanlegu tjóni. Um upptök eldsins er ekki kunnugt.

Útvarpið í kvöld.

Kl. 19,25 Þingréttir. 20,20 Útvarpsþljómsveitin leikur (Þórarinn Guðmundsson stjórnar). a) „Helg er jól“ eftir Arna Björnsson. b) Lög eftir íslensku höfunda. 20,50 Gömul íslensk leikrit: Þáttur úr skólapiptaleikriti frá Bessastöðum (Lárus Sigurbjörnsson, Ingibjörg Steinsdóttir, Friðfinnur Guðjónsson o. fl.) 21,35 Erna Sack syngur (plötur). 22,00 Fréttir. Létt lög (plötur). 22,30 Dagskrárlök.

Kristján Guðlaugsson

hæstaréttarlögmaður

Skrifstofutími 10-12 og 1-6

Hafnarhúsið. — Sími 3400.

Bjarni Guðmundsson

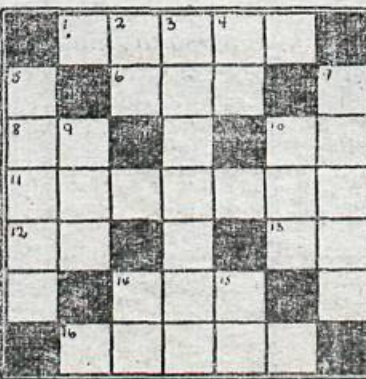
lögiltur skjalapýðari

(enska).

Heima kl. 6—7 e. h.

Suðurgötu 16. Sími 5828.

Krossgáta nr. 181



Skýringar:

Lárétt: 1 Ekki til sölu, 6 fiskur, 8 tveir eins, 10 kný, 11 piltur, 12 tveir eins, 13 tala, útl., 14 tölu, 16 langra. Lóðrétt: 2 Öðlast, 3 ófullur, 4 tveir eins, 5 leysir, 7 skenkir, 9 ýta, 10 kona, 14 á fæti, 15 þyngdareining.

Ráðning á krossgátu nr. 180

Lárétt: 1 okkar, 6 alt, 8 ek, 10 tá, 11 fressið, 12 ná, 13 na, 14 far, 16 Márar. Lóðrétt: 2 K.A., 3 klossar, 4 at, 5 gefna, 7 báðar, 9 krá, 10 tin, 14 fá, 15 Ra.

Þess sem ekki væri sýnt að hann hefði orðið fyrir neinu tjóni.

Hrl. Garðar Þorsteinsson flutti málið af hálfu Jóhanns, en hrl. Gunnar Möller af hálfu fjármálaráðherra.