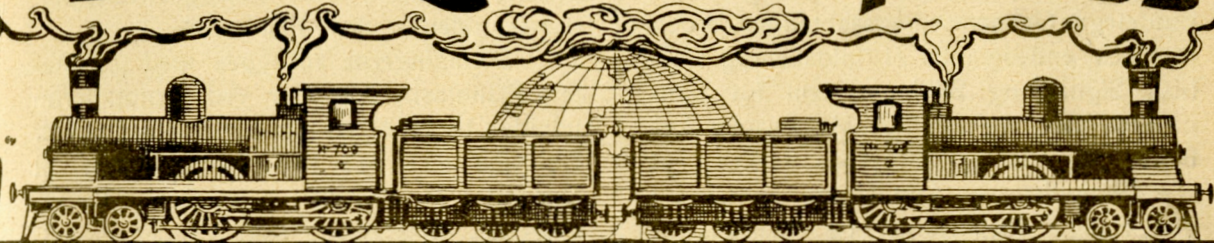


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 2.

15. Januar 1909.

9. Aarg.

Masnødø=Broen.

Svingbroen, hvis teoretiske Spændvidde er 107 Meter, indrettes straks for Dobbeltspor og har 4 Hoveddragere, 2 for hvert Spor. Hoveddragerne ere Gittere med vandret Underdel, medens Overdelen kun paa Midten har et kort horizontalt Parti og paa Fløjene er formet efter en Parabel. De to udvendige Hoveddragere have en indbyrdes Afstand af 11 Meter fra Midte til Midte, de to indvendige, som ere forbundne indbyrdes, af 1 Meter; deres Højde paa Midten er c. 16 Meter og ved Enderne c. 6,25 Meter. Imellem Over- og Underdel findes et System af stive Vertikaler og Diagonaler, som stige mod Bromidten. Broen deles herved i 16 Fag à 6 Meter og 2 Fag (paa Midten) à 5 Meter, mellem hvilke sidste er indskudt en meget stiv 1 Meter bred Midtvertikal. I de to midterste Fag, som have eh fra de øvrige afvigende Konstruktion, findes krydsende Diagonaler og vandrette Baand. Imellem Hoveddragerne er der baade foroven og forneden anbragt Vindgittere samt ovenover det frie Baneprofil lodrette Tværafstivninger mellem hvert Vertikalpar. Tvædragere ere forbundne med Vertikalerne i

hvert Fag og bestaa af 90 cm. høje Pladejernsdragere. Imellem Tværdragerne og i 1,6 Meters indbyrdes Afstand anbringes to 65 cm. høje Pladejernsdragere som Skinnedragere, der foroven forbindes ved et vandret Vindgitter.

Svingbroen hviler i lukket Stilling paa Understøtninger paa Sving- og Anslagspillerne, medens dens Vægt under Drejningen overføres gennem svære Pladejernsdragere til en Krans af Ruller paa Svingpillen. Drejningen sker ved to Drev, som indgribe i en paa Svingpillen fastgjort Tandkrans, idet Broen samtidig styres ved en Staaltap, som er forankret i Svingpillens Centrum. Motorerne saavel til Drejningen som til Frigørelsen af Broen m. m. have deres Plads i Svingpillens Hulrum, og det hele dækkes mod Fugtighed og Smuds med en Blikkappe. Som Bevægkraft benyttes Elektricitet, der udvikles i et ved Broens Ende indrettet Maskinrum og føres ud til Svingpillen ved Hjælp af et undersøisk Kabel.

For Bropersonalet findes der foroven imellem Hoveddragerne paa Midten et Hus, hvorfra der haves Udsigt over Farvandet, og hvorfra alle Bromekanismerne kunne styres. Til Brug under Gennemsejlinger er der tillige midt paa Broen rejst en Signalmast med Kurvesignaler, som i Forbindelse med Portaltaarnene og Svingbroens

særlige Form paa en meget tydelig Maade kendetegne Gennemsejlingsaabningen. Broen forsynes endelig med et fuldstændig elektrisk Signal- og Sikringssystem for Jernbanetrafikken, og samtlige Mekanismer forbindes og aflaaes indbyrdes saaledes, at alle Manipulationer kun kunne foretages i den rigtige Rækkefølge, og saaledes at Togsignalerne kun, naar Broen er i lukket og aflaaet Stilling, kunne fjernes fra »Stop« Stillingen.

Alle de øvrige Brospand have hver to Hoveddragere med 5 Meters indbyrdes Afstand og ere konstruerede som Gitterbuer med vandret Trækbaand forneden til Ophevelse af Horizontaltrykket. Den teoretiske Spændvidde af Brospandet over Orehovedløbet er 119,7 Meter og Dragerhøjden paa Midten ca. 18 Meter, ved Enderne ca. 8 Meter. For de normale Brospand ere de tilsvarende Dimensioner henholdsvis 81 Meter, ca. 12,5 og ca. 6,25 Meter. Gitterstængerne bestaa af Vertikaler og Diagonaler, som indele Brospandet over Orehovedløbet i 19 Fag à 6,3 Meter, og de øvrige i 15 Fag à 5,4 Meter. I det midterste Fag af hver Brodrager findes krydsende Diagonaler, medens hvert af de øvrige Fag kun har en enkelt Diagonal, som falder mod Bromidtten. Trækbaandet bæres af Hængestænger, en for hver Vertikal i Gitterbuen. Dragerne ere afstivede mod hinanden, dels ved to Vindgittere, et krumt foroven og et vandret forneden mellem Trækbaandene, dels ved lodrette Tværafstivninger mellem hvert Vertikalpar i Gitterbuen. Tværdragerne ere befæstede til Hængestængerne umiddelbart over Trækbaandet; baade de og Skinnedragerne ere konstruerede som Pladejernsdragere med samme Højde som i Svingbroen og forbundne paa lignende Maade.

Brodækket bæres overalt af Skinnedragere, hvortil der fastboltes Tværsveller af Heltømmer. Paa Svellerne anbringes Skinner og Kontraskinner med Underlags-

plader; mellem Skinnerne lægges Riffelplader og udenfor dem Plankedæk.

Dæmningerne anlægges med 9,5 Meters Planumbredde, der ved Landpillerne udvides til 11 Meter som vist paa Plan 4. De ville da være tilstrækkelig brede til Optagelse af et senere 2det Spor. Skraaningerne, hvis Anlæg over Vandet er 1,3, beklædes med Stenglacis op til 2 Meter over daglig Vande. Ved Foden af Glaciset nedrammes en Spundsvæg, og Dæmningerne beskyttes yderligere af en Stenkastning. I Land udføres Banens Underbygning ligeledes for Dobbeltspor, medens Overbygningen baade her og paa Dæmningerne kun anbringes for Enkeltspor. Orehoved Havn berøres saa godt som ikke af de nye Anlæg, og Orehoved Station vil fremdeles kunne benyttes næsten uforandret for Lokaltrafikkens Vedkommende, idet den gennemgaaende Trafik ledes langs Vestsiden af Stationen, som i den Anledning maa udvides noget i Bredden.

Ifølge det som Bilag 1 vedhæftede Overslag maa Udførelsen af den projekterede Broforbindelse paaregnes at ville medføre en Udgift af 9,580,000 Kr., hvortil endvidere vil komme et forholdsvis ubetydeligt Beløb til Grunderhvervelsen. Udgifterne herved forudsættes afholdte af de ved Finanslovene under § 27 II. B. a. og B. b. givne Bevillinger henholdsvis til »Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg« og til »Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger og Taksationer m. v. vedrørende Statens Jernbaneanlæg«.

Ekspropriationen af de til Anlægget fornødne ubetydelige Arealer foreslaas foretaget efter Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845.

De sædvanlige Begunstigelser, som indeholdes i de nyere Love om Statsbaneanlæg, er ligeledes foreslaaet indrømmet overfor nærværende Anlæg.

Bilag 1.

OVERSLAG

over

Bekostningen ved Anlægget af en fast Bro mellem Masnedø og Orehoved
med Dæmninger og Anlæg i Land.

A. Broen.

	Kr.	Kr.	Kr.
1. Underbygningen.			
Landpiller, 6 Stk. med Endeportaler	390,000		
Almindelige Mellempiller, 20 Stkr.	2,296,000		
Piller ved Enderne af de smaa Brospand, 2 Stkr.	458,000		
Anslagspiller, 2 Stkr.	562,000		
Svingpille, 1 Stk.	200,000		
Lede- og Friholderværker m. v. omkring Sving- og Anslagspiller	100,000		
		4,006,000	
2. Overbygningen.			
Faste Brospand, 81 m. Spændvidde, 23 Stkr.	2,775,000		
Fast Brospand, 119,7 m. Spændvidde, 1 Stk.	245,000		
Faste Brospand, 32 m. Spændvidde, 2 Stkr.	60,000		
Svingbro, dobbeltsporet, 107 m. Spændvidde	555,000		
Sveller, Plankedæk og 45 kg. Spor	190,000		
		3,825,000	
			7,831,000

B. Dæmningerne og Anlægene i Land.

1. Jorrdæmninger med Glacis m. v.	735,000		
2. Fremstilling af Planum m. v. for Dobbeltspor i Land	47,000		
3. 45 kg. Overbygning for Enkeltspor paa Dæmninger og i Land	70,000		
4. Orehoved Holdeplads	25,000		
			877,000

C. Administration og uforudsete Udgifter.

ca. 10 pCt. af 8,708,000 Kr.		872,000	
		Ialt...	<u>9,580,000</u>

Bilag 2.

Sammenligning
mellem
de aarlige Udgifter ved Driften af Strækningen Masnedø-Orehoved ved
fast Jernbanebro og ved Dampfærger.

1. Udgifter ved Driften med en fast Bro.	
a. Udgifter ved Vedligeholdelse og Betjening m. m. af Broen	48,000 Kr.
b. Udgifter ved Vedligeholdelse af den nye Holdeplads ved Orehoved.....	2,000 —
c. Driften af Strækningen Masnedø-Orehoved.....	25,000 —
	Ialt ca.... <u>75,000 Kr.</u>
2. Udgifter ved den nuværende Drift med Dampfærger.	
a. Vedligeholdelse og Drift af 3 Dampfærger.....	209,000 Kr.
b. Vedligeholdelse og Drift af 4 Rangerlokomotiver i Masnedø, Masnedund og Orehoved.....	56,000 —
c. Udgifter til Personale, der kan inddrages, naar Færgefarten ophører:	
under Maskinafdelingen	17,000 Kr.
under Trafikafdelingen	60,000 —
	77,000 —
d. Vedligeholdelse af Anlægene i Masnedø og Orehoved	18,000 —
	Ialt ca.... <u>360,000 Kr.</u>

Broanlægget vil altsaa medføre en aarlig Besparelse paa 360,000 Kr. ÷ 75,000 Kr.
= 285,000 Kr.

Fagpressens Betydning.

At det redaktionelle Arbejde ved et Fagblad indenfor en Organisation under Stat eller Kommune, og hvor dette udføres af Personalet selv, i Almindelighed er vanskeligere end i det private Erhverv, er en bekendt Sag. Den ansvarshavende eller de Medarbejdere, der vier deres Kræfter ved saadanne Blade, er ofte nødsagede til i enhver Linie, som skrives, at udvise den største Forsigtighed, men netop denne Omstændighed afføder ofte en mangelfuld Deltagelse i de respektive Organer. Selv om Ønskerne angaaende Fremdragelsen af ret væsentlige Anker hyppig forekommer, opvejer disse i flere Tilfælde dog ikke Frygten for en Forløbelse og paafølgende Konsekvenser, idet Aarsagen til Dels maa søges i Modviljen mod hele Fagpressen, som fra forskellige Autoriteters Side giver sig til Kende, hvor Medarbejderne findes som Underordnede indenfor de betræffende Virksomheder, idet disse direkte eller indirekte formener at blive udsatte for personlig Forfølgelse, muligvis med Forsættelse til ringere Arbejde, evt. formindskede Indtægter. Indrømmes skal det dog, at Tidernes Udvikling ogsaa har haft en gunstig Indflydelse paa dette Omraade idet det efterhaanden er gaaet op for de forskellige Myndigheder, at Fagpressen ikke blot er til for Kritikens Skyld, men tillige er et Led i det internationale Oplysningsarbejde indenfor alle Fag, og at faa den knæsat eller muligvis helt afskaffet kun vil være et Sisylusarbejde.

Som Dagspressen er Organet, hvori Publikum udvikler deres Tanker, stiller Krav og retter sine Bebrejdelser eller Anker, saaledes er Fagpressen det Talerør, hvorigenem ikke alene Kritik eller Lovord udtales, men hvor alle Organisationer tillige staar i indbyrdes Korrespondance med hinanden. Det er Organet, hvori Medlemmernes Anskuelser og Tanker omformes i Ord for senere gennem Forhandling at blive frugt-

bringende for hele Organisationslivet og gennem dens Spalter erholder Medlemmerne tillige de sidste Nyheder paa Fagets Omraade. Om denne Presses Betydning finder vi i et af de senest udkomne Numre af »Deutschen Juristen Zeitung« en for alle Tjenstmænd og andre ansatte ret læseværdig Artikel, hvis Forfatter er en Professor von Bahr, Lærer i Retsvidenskab i Göttingen.

Professor von Bahr anser det for rigtig, at en Funktionær eller Embedsmand maa tage Hensyn til Udtryksformen og benytte denne, som det sømmer sig for ethvert anstændigt Menneske. Derimod kan en skarp, saglig, selv med Ironiens Vaaben, benyttet Kritik af bestaaende Tilstande, saafremt denne holder sig indenfor de sømmelige Grænser og ikke er ondsindet, eller hvori der benyttes eller fremsættes falske Beskyldninger, ikke betragtes som et Forhold, der karakteriserer den Ansatte som uværdig til at indtage den tjenstlige Stilling, hvori han fungerer. Derved bliver det mindre betydningsfuldt, om de Personers Mening, der staar i Spidsen for de betræffende Myndigheder bekæmper, ja endog om Administrationsgrundsætninger, som man til Dels faktisk har været vant til at anse som gammelærværdige, angribes, thi Ufejlbarlighedens Grundsætninger gælder ikke for Statens Love, derfor i langt mindre Grad en Administrationspraksis. Ligeledes berettiger en Forfatters Offentliggørelse af personlige Oplevelser gengivne efter Fantasien ikke til disciplinariske Straffe.

At efterforske en anonym Hjemmelsmands Offentliggørelse, saafremt der ikke for Offentligheden er prisgivet en Tjenstemmelighed eller det omhandlede Angreb paa Personer, er bedømt fra et disciplinarisk Synspunkt som Regel urigtig, og urigtig vil det ogsaa være altid i Anonymiteten at se et Tegn paa, at Forfatteren ikke har Mod til personlig at staa til Ansvar for sine Meninger, at han altsaa af den Grund skulde være mindre værdig til at nyde sine Medansattes Agtelse.

Anonymiteten ved en Artikkels Offentliggørelse er tværtimod ofte et Hensyn,

som Forfatteren tager overfor Foresatte, Kolleger og Underordnede men aldrig overfor Publikum. Den bidrager stærkt til at modstridende Anskuelse eller skarpe Udtalelser i de kollegiale Omgangskredse endog lettere ignoreres, og at man derigennem selv bliver i Stand til at erfare eller anerkende, hvem Forfatteren er. Den kan tillige forhindre, at der i Offentliggørelsen findes personlige Hentydninger eller Angreb.

Emil Alsborg.

Paa Tillægsbevillingen

for Finansaaret 1909—1910 er Lokomotivførernes Antal foreslaaet forøget med 15 udover de i Forvejen forlangte 20.

Togsammenstødet ved Jebjerg.

Angaaende det den 21. f. M. om Eftermiddagen ved Jebjerg stedfundne Togsammenstød har vi modtaget følgende Oplysninger:

Tog 1165 fra Skive holdt paa Stationen og afventede Særtog 6162's Ankomst. Tog 6162 kørte imidlertid til Trods for det højeste Stopsignal, frem paa det Spor, hvor det ordinære Tog holdt, og der skete et ret voldsomt Sammenstød, der dog blev formindsket en Del ved, at Faren opdagedes saa betids af Lokomotivfører Jørgensen, der førte Tog 1165, at han kunde faa sit Tog sat i tilbagegaaende Bevægelse. Lokomotiverne blev ikke videre beskadigede, men den forreste Kupe i den Lokomotiverne nærmestværende Vogn i begge Tog knustes. Flere Vogne ramponeredes stærkt, og 2 rejsende blev forslaaede; en Dreng fik Hovedet læderet, en Dame brækkede et Ben, og Lokomotivfører Jørgensen fik baade Ryg og Ben stærkt beskadiget. Læge Krohn fra Roslev forbandt de saarede.

Hjælpetoget fra Struer ankom til Jebjerg Kl. ca. 9, hvorefter Rydningsarbejdet

paabegyndtes. Trafikbestyrer Larsen og Trafikinspektør Weirum fulgte med Toget, og Maskinbestyrer Dorph ledede Optagelsen. Sporene var fuldstændig spærrede, og Togene saavel fra Skive som fra Glyngøre maatte returnere efter at have udvekslet Passagerer.

Stations-Semaforen, som har sin Plads for den ene Ende af Stationsbygningen et godt Stykke indenfor Stationsmærket, viste »Stop« mod det kommende Tog. Lokomotivfører Gehlsen, som førte Tog 6162, har imidlertid under den herskende tætte Taage ikke set dette Signal, som maaske ogsaa har været skjult af Røg fra Tog 1165's Maskine, men har derimod under Indkørslen til Stationen bemærket et grønt Lys fra en Sporskifteviser, som staar ved den anden Ende af Stationsbygningen, og hvis Lys under almindelige Forhold ses over Et med Semaforens Lys, naar Togene kører ind paa Stationen.

Lokomotivfører Gehlsen saa ikke Faren, før han blev opmærksom paa det holdende Togs Lokomotivlanterne, og da var det for sent, uagtet han nok har gjort, hvad gøres kunde for at forhindre Sammenstødet.

Det paastaas, at Knaldsignal ikke har været udlagt, men forøvrigt er det jo muligt, at Forhørene vil bringe andre Momenter frem til Sagens rette Bedømmelse.

Jernbane, Automobil og Luftskibe som Befordringsmiddel i Nutiden.

I Tidsskriftet »der Umschau«, Frankfurt a. M., har en Ingeniør von Palle beskæftiget sig med Spørgsmaalet Jernbane, Automobil og Luftskibe som Befordringsmiddel, hvilket vi af Pladshensyn gengiver i en noget sammentrængt Form. Von Palle skriver:

For 30 Aar siden kørte et lltog med 6 Vogne næppe hurtigere end 50 Klm. pr. Time og Lokomotivernes Maksimalhastighed naaede kun lidt over 65 Klm. Kørslen fra

München til Nürnberg, der er 199 Klm., varede $4\frac{1}{4}$, fra Nürnberg til Berlin, Afstanden beløber sig til 500 Klm., fordrede 13 Timer. Nu kører man fra München til Nürnberg i 2 Timer 40 Min. og fra Nürnberg til Berlin i 7 Timer, medens man fra Berlin til Rom, en Strækning, som beløber sig til 1700 Klm. kun bruger 32 Timer. De nye Iltogsmaskiner fra Maffei har allerede naaet en Maksimalhastighed af 154,5 Klm. pr. Time.

En endnu hurtigere men ogsaa med større Omkostninger forbunden Kørsel er Automobilens. De første for 20 Aar siden af Daimler og Benz konstruerede Automobiler var kun i Stand til at præstere fra 7 til 15 Klm. pr. Time. I Aaret 1888 har der i hele Tyskland kun været ca. 100 Automobiler i Brug, men efter den amtlige Statistik findes der nu 25,000 Stk. og ved den internationale Vædekørsel i Aaret 1907 tilbagelagdes 95 Klm. pr. Time. Ja, ved Hurtighedsrekorden over en engelsk Mil (1,609 Klm.) opnaaedes der i Amerika 158 Klm. pr. Time, hvilket er 3,5 Klm. over Maffeis-Lokomotiverne.

De første Automobiler havde ganske vist kun fra 3 til 4 Hk., nu findes Maskiner indtil 150 Hk. Med Vognens og Motorens Størrelse vokser samtidig ogsaa samtlige Driftsomkostninger til Brændsel og Smørelse, Slitage paa Luftringene, Afskrivning o. s. v. Beregner vi, at et stort Automobil foruden Føreren indeholder 4 Siddepladser, saa koster hver Kilometer pr. Person 4,5 Pfenning, og deri er ikke indbefattet Chaufførens Løn eller Afskrivninger til Reparationer. Disse Afskrivninger udgør ved større Luxusvogne i Løbet af 3 Aar 50 %.

Rejser, som foretages i disse Vogne, bliver derfor dyrere end i en 2den Klasses med Iltogene. I de smaa Automobiler til 2 Personer stiller Forholdet sig anderledes, idet hver Klm. pr. Person kun naar 2,5 Pfg. Motorvognen maa nu absolut anses for at være det bedst kvalificerede Samfærdselsmiddel, hvor det gælder om at til-

bagelægge store Afstande i den kortest mulige Tid.

Konstruktionen af lettere Benzinmotorer begunstigede samtidig ogsaa Luftskibsfabrikationen og muliggjorde det i Øjeblikket indvundne Resultat. I økonomisk Henseende er Ballonerne paa Grund af den hyppige Fornyelse af Gassen betydelig dyrere end Jernbanetrafikken, hvorimod Farten med Flyvemaskiner vil blive billigere end Kørslen med Jernbanen eller Motorvognen er. Beregner man i ugunstigste Tilfælde Benzinforbruget for en 50 Hk. Motor til 400 gr. pr. Hk. i Timen, saa vil en saadan Motor, naar Prisen for Benzin ansættes til 40 Pfg. pr. kg. forbruge for 8 Mark Benzin pr. Time, men da en Flyvemaskine i en ikke saa fjerntliggende Fremtid sikkert vil kunne tilbagelægge 90 Klm. pr. Time, og Apparatet vel nok vil blive beregnet til 2 Personer, saa naar Prisen pr. Person og Klm. kun 4,4 Pfg. Hertil kommer som en yderst vigtig Faktor, at Luftskibene mellem 2 Punkter stedse kan gaa i lige Retning saaledes, at man bliver i Stand til at rejse hurtigere end med Jernbanen.

Luftlinien mellem Nürnberg og München udgør 150 Klm. Ved 90 Klm. Hastighed vil man altsaa med Tiden kunne foretage denne Rejse i $1\frac{3}{4}$ Time.

Jordens Kulforraad.

Det bekendte Tidsskrift »Stahl und Eisen« har for nogen Tid siden indeholdt nogle Opgivelser under ovenstaaende Titel, i hvilken det synes at se mere optimistisk end ellers er Tilfældet. Oversigten, der mere specielt angaar Tyskland, er for saa vidt beroligende, idet Tysklands Kullejer angives til 280,000,000,000 Tons (280 Milliarder Tons), hvilket, med det nuværende

Forbrug, vil være tilstrækkeligt i Tusind Aar, selv med et forøget Kulforbrug vil det i hvert Tilfælde slaa til, til vi skriver Kalenderaaret 3000. I Tilslutning hertil, mener Bladet, at der er nogen Grund til at antage, at Tysklands Kulforraad er undervurderet, saaledes at det virkelige Forraad er 415 Milliarder Tons.

De øvrige Steder i Evropa, hvor der findes Kullejer, skal efter »Stahl und Eisen«s Anskuelse være betydeligt ugunstigere stillet. Saaledes skal Storbritanien og Irlands Kulbeholdning kun beløbe sig til det halve af Tysklands eller omtrent 193,000,000,000 Tons, og da Englands Forbrug er dobbelt saa stor som Tysklands, maa England stoppe op om 350 Aar. Med Hensyn til de øvrige Lande angives Belgiens Beholdninger til 23 Milliarder Tons, Frankrig 19 Milliarder Tons, Østrig 17 Milliarder Tons og Rusland omtrent 40 Milliarder Tons. Europas samlede Kulforraad bliver saaledes 700 Milliarder Tons.

De nordamerikanske Kullejer antages at indeholde knapt saa meget som Evropa, nemlig 681,000,000,000 Tons, men selv disse gigantiske Tal svinder ind ved Siden af Asiens Kulverden, som det for Tiden er ganske umuligt blot tilnærmelsesvis at angive. Kina i Særdeleshed synes at være uudtømmelig, idet en tysk Videnskabsmand alene anslaa Provinsen Shansi til 1,200,000,000,000 Tons. Sibirien og Øen Saccalin indeholder ogsaa uhyre Kullejer, og alt ialt er der foreløbig ingen Udsigt til Kulmangel.

Russisk.

Fra Garziski i Sydrusland er der for nogen Tid siden tilstillet os en Meddelelse pr. Brev, der gennem vor Hjemmelsmands Paalidelighed fuldt ud bekræfter de af Dags-

pressen saa ofte fremdragne despotiske og og hensynsløse Tilstande, som findes i Rusland.

I 16 Dage var 5 Tog indesneet i den lille Kosaklandsby Garziski, cirka 180 Kilometer fra Rostow ved Don. Sneen laa saa højt, at den i Vindsiden ragede op over Vognenes Tag, og Døraabningerne maatte udgraves. Passagererne, der til Dels ingen Penge havde hos sig, var ganske henvist til Gæstgivernes Velvillie i Garziski, som vel gjorde, hvad de kunde, men ikke var belavet paa en Tilvækst af 200 Rejsende, og Telegrammer, der af forskellige afsendtes til Trafikministeriet og forskellige Dumamedlemmer, førte kun til det Resultat, at 1ste Klasses Passagererne daglig erholdt 1 Rubel, medens de 2den og 3die Klasses Rejsende kun erholdt henholdsvis 75 og 50 Kopek pr. Dag udbetalt.

For at berolige de indesneede Mennesker, erklærede Stationsforstanderen paa tredie Dagen, at der var 2000 Mand igang med at rydde Banelinien, men nogle Passagerer, der var taget ud med et Lokomotiv for at hjælpe til med Rydningen, konstaterede, at der kun var 170 Bønder i Gang med dette. Om en planmæssig Ledelse deraf var der ikke Tale, saa hele Arbejdet forblev resultatløst. Passagererne, der lidt efter lidt var blevne utaalmodige, afsendte nu atter et Telegram til Ministeren og nedlagde samtidig en Protest hos Stationsforstanderen, hvilket havde til Følge, at denne lod Ordføreren arrestere af Gendarmene.

Karakteristisk for Forholdene er ogsaa følgende Tildragelse. Ved en Aftenunderholdning, som Passagererne arrangerede den 5te Dags Aften i Garziski, foredrog en ung Russer et Digt om de russiske Borgeres Undertrykkelse. Hovedfiguren i Digtet var en Matros, som med afskudte Fødder vender hjem fra Kampen ved Port-Arthur, og der finder sin Moder skudt ved Pogram, sin Hustru arresteret, hans Barn er sultet ihjel, og hans Hus er udplyndret.

Et mægtigt Bifald fra Tilhørerne til den optrædende Deklamator maa i den Grad have bragt en tilstedeværende Officer

ud af Ligevægten; thi straks beordrer denne to Gendarmer til at anholde den unge Mand, der befandt sig midt i Salen. Først næste Dag løslodes han igen med Tilladelse til at rejse videre. De Passagerer, som havde deltaget i Bifaldet blev herefter skarpt identificerede.

Dampfærgerne til Sassnitz—Trelleborg-Ruten.

De til denne Rute bestemte 2 prøjsiske Færger, hvis Bygning er overdraget Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft »Vulkan« til Levering, erholder Dobbeltspor i en Længde af 80 Meter, svarende til en Last af 8 D-Vogne eller 16—18 Godsvogne. Samtlige Vogne anbringes i hele Færgens Længde i et lukket Rum, hvor de køres ind gennem Skibets Agterdel. Færgerne bygges som Dobbeltskrueskibe og erholder efterstaaende Hoveddimensioner: Total Længde 113 Meter, Længde mellem Perpendikulæren 108 m, Bredde 5,5 m og Dybgaende (lastet) 4,9 m.

Hastigheden skal være 16 Knob under ordinær Trafik, medens den ved en 4 Timers Prøvefart skal kunne opnaa 16,5 Knob. — Under almindelige Forhold skal Hovedmaskinerne ved 135 Omdrejninger udvikle 5000 Hestes Kraft. Den totale Hedeflade bliver 1470 m².

Skibene forsynes med talrige Skodder og deles derved i mange vandtætte Afdelinger, ligesom der anbringes Tankdæk i hele Længden.

Ved Skibenes Konstruktion er der lagt særdeles Vægt paa en tidssvarende og god Udsmykning ved den indvendige Montering. I enhver Henseende er der for de rejsende sørget for den største Sikkerhed og Bekvemmelighed. Under Vogn-dækket er der paa den bageste Del af Mellemdækket indrettet elegante Kamre for ca. 70 første og anden Klasses Passagerer og tillige en stor

Salon; agter findes Kamre for ca. 24 Bane-, Post- og Toldfunktionærer. Paa den forreste Del af Mellemdækket er projekteret 2 store Sovesaloner for 40 tredje Klasses rejsende samt en stor Spisesal, saavel som Lukafer til Besætningen og Restaurationspersonalet.

Fra Vogn-dækket kan man ved hensigtsmæssigt anbragte Trapper komme til Galleripromenadedækket, som er anlagt i Siderne og i Vogn-dækkets halve Højde; derfra kan man atter komme til Hovedpromenadedækket, som findes over Vogn-dækket.

Paa den forreste Del af Promenadedækket er anbragt en stor Spisesalon for 1ste og 2den Klasses rejsende med ca. 100 Siddepladser samt Sterrids og Anretnings-salon. Fra Spisesalonen kan man gennem elegant udstyrede Forværelser naa ud til den paa Promenadedækket beliggende og kunstnerisk udsmykkede Selskabsalon, Rygesalon og Luksuskabinetterne. Derfra kommer man atter gennem en stor, elegant Nedgang til Sovekabinetterne, som findes paa Mellemdækket.

Vaske- og Klosetrummene er i rigeligt Antal fordelt paa Vogn-, Mellem- og Hoved-dækket. Overalt bliver Skibene forsynede med Nutidens bedste Belysningsanlæg. Paa saavel den agter som forreste Kommandobro bliver opstillet elektriske Lyskastere for derved at sikre Indsejlingen i begge Havne ved Nattetid og i taaget Vejr. Tillige anbringes 6 store og 2 mindre Redningsbaade paa Promenadedækket.

For at opnaa den mindste Omdrejningsradius under Skibenes Svajning findes saavel et For- som Agterror.

Overalt er indlagt Centralvarme, ligesom Skibene er forsynede med alle for en første Klasses Passagerdamper nødvendige Indretninger og Hjælpemaskiner, Ildsluknings- og Pumpeindretninger. Stævnen erhoder særlige Afstivninger for derigennem bedre at kunne modstaa Isens Virkninger.

For yderligere at forhøje Sikkerheden i Søen, bliver der i Forskibet anbragt et undersøisk Kløkkesignalapparat i Lighed med Gjedserfærgernes.

Begge Færger skal kontraktmæssig afleveres i Juni 1909; dog tror Firmaet allerede at kunne faa dem færdige i Midten af Maj, saaledes at Aabningen af Ruten med stor Sikkerhed kan ventes at finde Sted næste Sommer.

Telefonen

som

Sikring for Jernbanetog.

Fra New York skrives der til Tidskriftet »Information«: Jernbaneforvaltningerne har anstillet nogle Forsøg, som forudsat, at de svarer til Forventningerne, vil bevirke, at Tog kan befordres med fuld Fart; selv under de mest usigtbare Vejrforhold, hvor ellers alle Signaler er ukendelige.

Hele Apparatet er egentlig kun et Supplement og Gentagelsessignal fra Strækningen til Førerhuset, hvorved al udvendig »Spejden« efter Signalet fra Lokomotivførerens Side overflødiggøres. Det bestaar af en lille Signaltavle paa omtrent $\frac{1}{4}$ Meter², som er anbragt foroven i Førerhuset, og en imellem Køreskinnerne beliggende Ledningsskinne af ca. 100 Meters Længde, der staaer i Forbindelse med den udenfor Skinnerne staaende Semafore og gentager dennes Signal.

Den elektriske Signaltavle er indrettet saaledes: Paa den øverste Del findes en elektrisk Klokke, under denne en hvid Glasskive og derunder, men ved Siden af hinanden, 4 Lamper, den første og tredje med røde, den anden og fjerde med grønne Lys; dernæst to kvartcirklede Glasskiver med matte Glas, bag hvilke Semaforenes Stilling bliver synlig. Paa den inderste Del af Tavlen ligger et Telefonhørør.

Nærmer et Tog sig nu Signalmasten, og dette naar hen over den midterste Skinne,

saa træder Kontakten mellem Lokomotivet og Skinnerne i Funktion; i samme Øjeblik ringer den elektriske Klokke og samtidig tændes et hvidt Lys bag den ene Glasskive. Det er Tegnet til Lokomotivføreren, at han skal have sin Opmærksomhed henvendt paa Apparatet. Nu oplyses den tilhøjre beliggende Glasskive, og paa det matte Glas bliver en lille Semaforearm synlig. Føreren har, alt eftersom Armen viser en vandret Stilling eller skraat nedefter, d. v. s. om der er »Stop« eller »Fri Bane«, hvorved ogsaa den røde eller grønne Skive oplyses, at sagtne Farten, til han naar Stationssignalet eller at fortsætte Kørslen. I det første Tilfælde gentager det samme sig ved Stationssignalet, dog med den Forskel, at Tavlens venstre Side oplyses. Viser Mastsignalet her »Stop«, ligesom det røde Lys tændes, skal Føreren straks bringe Toget til Standsning og vente saalænge, til at Signalarmen sænkes og Lysene veksles. Dette sker, saasnart Personalet i Blokhytten giver »Fri Bane«. Ved Hjælp af Telefonen er Lokomotivføreren i Stand til, hvadenten Toget er i Fart eller ej, at korrespondere med Signalposterne og omvendt, disse med ham.

Forskelligt.

De amerikanske Jernbaners Indtægter

afgiver som Regel et sikkert Bevis for de økonomiske Forhold i de forenede Stater. Ved Krisens Udbrud sidste Efteraar sank Banernes Indtægter betydelig. I Juni 1908 var hele Indtægten af 63 af de betydeligste Selskaber 20,997,000 Dollars eller 17,4 pCt. mindre end samme Maaned forrige Aar. Nettoindtægten var som Følge deraf 4,159,000 Dollars eller 11,2 pCt. lavere. I den senere Tid spores der dog lidt Fremgang, idet

Bruttoindtægten i Juli Maaned d. A. for 50 Selskaber i Landet kun var 11,232,000 Dollars eller 16 pCt. lavere end i samme Maaned 1907. Siden har Forholdene yderligere forbedret sig; thi efter en Statistik, som ganske vist kun omfatter 16 Jernbaneselskaber, udgjorde Mindreindtægten i den 2den Uge i August d. A. kun 549,000 Dollars eller 8,7 pCt. mod samme Tidsrum f. A. Den gode Høst i Amerika i Aar har sikkert ogsaa sin Andel i denne Fremgang.

* * *

Udkommen er:

Trafikassistent A. G. Johansen, Borup Station: »Jernbanebogen«, Pris 1 Kr. Tilsendt af Udgiveren.

Bogen indeholder foruden Almanak og nyttige Vink for det daglige Liv en Regnskabsbog. Ved at benytte denne kan man til enhver Tid konstatere, »hvor Pengene er blevet af«, et Spørgsmaal, der undertiden staar som en Gaade.

I denne Tid, hvor forrige Aars udstedte Fripas gøres op, vilde den Krones Penge, Bogen koster, have været velanvendt Økonomi for adskillige, idet den tillige indeholder en Noteringskalender for udstedte Familiefripas.

* * *

Lokomotivet som Tekedel.

Det russiske Lokomotivpersonale vil ikke gerne i deres Tjeneste undvære den russiske Nationaldrik, Teen. — Paa en ret sindrig Maade er de i Stand til under Kørslen at tilberede sig denne Drik. Lokomotivet maa tjene som Tekedel. Selvfølgelig kan Vandet i Kedlen ikke benyttes, men derimod Dampen. — Omtrent paa enhver russisk Maskine er der anbragt en Kedel, hvori Teen bringes i Kog gennem en Dampslangeforbindelse fra Kedlen.

* * *

I Følge Bekendtgørelse

fra Statssekretæren for de tysk-afrikanske Kolonier søges der Lokomotivførere til tysk Sydvestafrika. Efter Betingelserne for Ansættelsen fremgaar det, at Lønnen aarlig er 4200 Mark, stigende til 4700 Mark, samt fri Bolig og Lægebehandling. Desuden ydes der 600 Mark til Ekvipering foruden 700 Mark til Rejsudgifter.

Kontrakten er bindende for tre Aar.

* * *

Petroleum som Brændselsmiddel for Lokomotiver.

Den prøjsiske Statsbaneforvaltning omgaas med Tanken om til Brændselsmateriale for Lokomotiverne at anvende det saakaldte »Masut«, d. v. s. urensset Petroleum. I forskellige Lande, og i Særdeleshed i Rusland, er Anvendelsen af flydende Brændsel ret almindelig. For Prøjsens Vedkommende drejer det sig her mere om nogle Forsøg. Dog vil flere Lokomotiver i nær Fremtid blive omændrede til Fyring dermed.

* * *

Til Efterlignelse!

I Aaret 1907 har de prøjsisk-hessiske Statsbaner for Opfindelser og Forbedringer til Fordel for Driftssikkerheden eller andre i økonomisk Henseende betydelige Ideer udbetalt 20,000 Mark i Præmier til Arbejdere og Embedsmænd.

* * *

En let forstaaelig Ordre.

I Sygekassens Ordre Nr. 108 meddeles, at Tandlæge, cand. pharm. Adler Lund i Fredensborg, der er afgaaet ved Døden, ikke mere udfører Tandlægebehandling for den i de tidligere Bestemmelser anførte nedsatte Betaling.

Hvor kunde man dog ogsaa tvivle?

Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Efter Frokosten gik Turen til Engelsborg eller Castel St. Angelo, som ligger i Nærheden af Peterskirken paa den samme Side af Tiberen, det er en mægtig rund Bygning eller Ruin, i Grunden en uformelig Klump af mørke Peperinblokke, som umaadelig længe vil kunne trodse Tidens Tand. Det er opført af Kejser Hadrian og skulde have været hans eget Gravmæle, som i Størrelse langt skulde overgaa det i Halkarnas over Kong Mausolus opførte Gravmæle, der udgjorde et af Verdens 7 Underværker; men Hadrian fik det aldrig fuldført; Døden tog ham forinden.

Til Kollossen knytter sig mange af Roms store Minder, men det vilde her føre for vidt at fordybe os deri.

Sit Navn »Engelsborg« skyldes en anden Begivenhed. I Aaret 590 rasede Pesten i Rom. Pave Gregor den store var paa dette Tidspunkt valgt til Pave; han satte sig i Spidsen for en stor Procession for at bønfalde Himlen om Hjælp, da denne bevægede sig paa den Bro, som over Tiberen fører til St. Angelo, syntes Mængden at se Englen Michal fare ned over Hadrians Gravmæle; i Haanden holdt han et Flammesværd, som han bøjede ned ad som for at støde i Balgen, dette blev taget som et Varsel, om at Guds Straffedom nu skulde høre op.

Da Pesten derefter virkelig hørte op, byggedes der til Minde om denne Begivenhed et Capel ovenpaa St. Angelo. Over Capellet hæver sig en forgyldt Engleskikkelse med et Flammesværd i Haanden, alt støbt i Bronze og i overnaturlig Størrelse. Paa begge Broens Sider findes Statuer af Engle i forvredne Stillinger, hvilket skal illustrere de Kristnes Lidelser under Kejserdømmet, samt Statuer af Peter og Paulus paa Broens ene Ende.

Vi forlod Stedet og tog Retning efter

Piazza del Popolo, hvorfra »Pincio« med sine dejlige skyggefulde Haver hæver sig terrasseformet op. Der oppe vandrer man mellem plaskende Fontæner i Skyggen af dejlige Palmer, ægte Cedertræer, Stenege, Cypresser og Pinier, samt mellem prægtige Blomsteranlæg.

Her i Pincios Haver tog Møller mange Prospekter, mere og mindre vellykket, snart var der for megen Skygge og snart for megen Sol.

Gaar man hen til Terrassens Murværk med de mange Statuer og Friser, har man en vid Udsigt over Byen og Omegnen mod Nord, Vest og Sydvest. Lige under os og foran os ligger Piazzaen del Popolo, som vil være mange bekendt fra Læsningen af Vilhelm Bergsøes Bog »Fra Piazza del Popolo«.

Da Solen nærmer sig Horisonten for snart at forsvinde der ude bag Bjergtoppene, forlod vi denne dejlige Plet og vendte tilbage til Gadernes brogede og larmende Liv, for tilsidst at ende paa vore Værelser, fra hvis Vinduer vi havde Udsigt over Villa Borgheses store Palmehave, og der i Stillehed samle Dagens mangeartede Indtryk.

Næste Dag vilde vi aflægge Besøg i St. Calistos Katakomber. Den før omtalte Dame fra København gjorde os opmærksom paa, at Turen derud vilde blive alt for anstrængende til Fods, i hvilken Anledning vor elskværdige Værtinde vilde sørge for Køretøj til os, men kunde ikke komme til Enighed med Kusken, som efter hendes Mening forlangte alt for meget, hvorfor vi foretrak at gaa, men straks vi kom paa Gaden, blev vi raabt an af en anden Kusk, med hvem vi ved faa Ord og mange Gebærder gjorde Akkord om Køreturen derud og tilbage til Piazza di Termine for 2 Lire pro Persona, uanset den Tid det tog. Man skal altid med de italienske Kuske have en bestemt Aftale om Prisen før Turen begynder, ellers trækker de en op ganske artigt.

Saa kørte vi da forbi Banegaarden ad Via Cavour, forbi Colosseo, gennem Titusbuen ad Via di Gregorio og videre ad den gamle historiske Landevej »Vio Appia«, der

er bygget af Appius Claudius og er bevarret i Oldtidens Skikkelse, gennem Porto San Sebastiano ud i Kampagnaen. Langs Vejen staar store blomstrende Kaktus, mange af sjælden Skønhed.

Endelig standser Vognen paa et Sted, hvor Vejen paa begge Sider omgives af levende Hegn, til højre findes en Laage, gennem hvilken vi komme ind paa flad Mark, her er et lille Kapel, hvor man til Munkene erlægger hver en Lire for Besøget, herfor modtager man tillige et lille Vokslus og bliver af en Munk ført ned i de underjordiske Gange.

Vi sluttede os til et tysk Selskab, og Vandringen begyndte. Der er mørkt som i Graven, og det viser sig at være en hel Labyrinth af Gange med Grave til begge Sider, indhugget i Tufstenen, den ene over den anden, saa det i Grunden har Lighed med en lang Reol.

Munken, der har en Fakkell i Haanden, forklarer i et Væk, han kan sin Lektie udenad, men kommer i Forlegenhed, naar man stiller Spørgsmaal der ud over.

Katakomberne er tilvejebragte af kristne Rigmænd; her nede i disse mørke Gange og Huler søgte de Kristne Tilflugt og skjulte sig for Forfølgerne. Her holdt de deres Forsamlinger, og her begravede de deres Døde. Her findes endnu Mumier indsvøbt i Ligklædet, men de er uhyggelige at se paa ved dette flimrende Lys. Mærkelige Billeder og Inskriptioner pryder endnu adskillige Grave. Man føler Lyst til at sætte sig stille ned og tænke lidt tilbage over Livet, som det har formet sig under de grusomme Forfølgelser, men Munken farer fort og tillader ingen Drømmerier. Til sidst staar vi i en temmelig stor Hule, hvor der findes en liggende Marmorstatue af den hellige Cæsilie, som her skal være begravet. Det er meget farligt at vove sig ned i disse Gange uden Fører, der er Eksempler paa, at Turister har opholdt sig der nede i 3 Døgn, før de blev fundne, og andre, som ogsaa var gaaet ned uden Fører, fandt man aldrig, de blev dernede.

Vi stiger atter op ad den brede Trappe

og staar i det stærke Sollys; det varer lidt, inden Øjnene atter har vænnet sig til det efter Mørket dernede.

Efter Hjemkomsten aflagde vi Besøg i en af Roms Malerisamlinger, men da ingen af os havde nogen særlig Kunstforstand, ofrede vi ikke megen Tid derpaa, det er desuden omtrent det samme, man ser paa de forskellige Samlinger.

Samme Dag skulde der være Ballonopstigning og Flyveforsøg uden for Byen ved Tiberen paa Piazza di Armé. Da vi kom derud, vrimlede det allerede af Tilskuere paa begge Sider af Floden. Man saa de store Balloner svinge frem og tilbage som for at rive sig løs. Efter lang Venten gaar den ene Ballon op, snart efterfulgt af den anden. Vor Amatørfotograf klikker straks med sin Camera, og saa tager vi Ballonopstigningen med hjem. De stiger begge meget højt og forsvinde i nordøstlig Retning. Men med Flyveforsøgene, som havde samlet det meste af Roms Befolkning blev det, uvidst af hvilken Grund, ikke til noget, og Folk gik skuffede tilbage til Byen.

Paa Tilbagevejen passere vi »Qvirinallet«, eller Kongeslottene, de tager sig ikke synderlig imponerende ud med deres graa dagligdags Façader.

Kongen kommer lige hjem fra en Køretur, omgivet af stor Militær Eskorte, i den Anledning havde der samlet sig en stor Forsamling af Turister foran Slottet, hvor Herligheden var forsvunden.

Om Aftenen den 24. Kl. 10¹⁵ forlod vi den evige Stad og rejste til Neapel. Vor Tid tillod os desværre ikke at blive længere, skøndt Lysten dertil var stor hos os alle; naa vi rejste jo til nye Seværdigheder der nede i den smukkeste af alle Stæder.

Efter at have set Neapel skal man jo rolig kunne dø, i Bevidstheden om at have set det skønneste af alt paa Jord. Det vil jeg for min Part alligevel ikke skrive under paa. Nok er der usædvanligt smukt ved Neapel, men det er absolut ikke Byen i sig selv der fortjener den gængse Berømmelse, thi værre Svinehul, med Orlov sagt, skal

man lede om, og mere lazaronagtig Befolkning, taget som Helhed, finder man sikkert ikke i nogen anden italiensk By.

Da Rejsen derned foregik om Natten, saa vi ikke meget af Landskabet; først hen ad Morgenstunden hævede den Dis, som sammen med Mørket havde skjult Omgivelserne, og Bjergene begyndte at komme til Syne.

Solen sendte sine første Straaler ned over Toppene, og hvad er det? Man synes det ligesom damper deroppe, og ved at se nøjere til, opdager man, at det har sin Rigtighed; det er den frygtede Vulkan Vesuv, fra hvis Top, der hæver sig en hvidlig Damp, som fra en kogende Kedel. Vi er altsaa i Nærheden af Neapel. Banen løber ind til Byen i en Bue, og Kl. 6²⁰ er vi paa Banegaarden, med Sporvogn gaar det ud i den anden Ende af Byen til Rione Amedeo, hvor Fru Dinesen har en Filial af sit Romerpensionat, som bestyres af en italiensk Dame Signorine Mariette. Samme Dame kan saa nogenlunde forstaa men kun daarligt udtrykke sig paa dansk. Vort første Maal var Vesuv. Vi havde Fripas til Cooks Tandhjulsbane, som fører op til Bjærgets Askekegle, men der er ikke saa kort derud, og hvor vi skulde finde den Station, hvorfra der gaar Tog forbi Vesuv ud til Pompeji, havde vi ingen Anelse om.

Mariette var selv Fremmed i Neapel og kunde ingen Oplysninger give. Vi erindrede da, at der i Neapel bor en Dansker, som er Boghandler og hedder Mikalsen, ham søgte vi, men traf ham ikke i Forretningen, som ligger paa Via Chiatamone Nr. 13 ved Piazza Vittorie; vi fik da Øje paa Cooks Rejsebureau, der ligger paa samme Piazza. Her fik vi paa tysk alle ønskede Oplysninger, hvorpaa vi tog med Sporvogn til Corso Garibaldi, hvor den omtalte Station ligger.

Snart gaar der Tog til Pompeji, og vi staar af ved Stationen Pugliano, som ligger ved Foden af Vesuv. Her stiger man i en Vogn, som kører os op til det Sted, hvor Bjergbanen begynder. Denne er først en elektrisk Bane med temmelig stærk Stigning

op til Eremitagen, over hvilken den Bjergtop hæver sig, hvorpaa Observatoriet ligger. Herfra op forbi dette bliver det Tandhjulsbane, men fortsætter igen som almindelig elektrisk Bane paa det sidste Stykke Vej til selve Askekeglen.

Hele Egnen om Vesuv ned mod Havet og op ad selve Bjerget er som en eneste stor dejlig Have, hvor hvide Huse med flade Tage ligger i Skygge af Figen-, Oliven-, Appelsin- og Citrontræer og omgivet af yppige Vinstokke. Her er Appelsinen anderledes sød og saftfuld end den, man spiser her hjemme.

Der, hvor Askekeglen begynder, hører al Vegetation op, og her hører ogsaa Banen op.

Hen over Lavamarken kommer en hel Sværm Lazaroner travende og tilbyder sig som Førere. Hele Flokken ligner bogstavelig en Samling Cowboys eller Røvere. Vi afslog ethvert Tilbud fra deres Side og fulgte med Strømmen op ad den stejle Sti, der snor sig op om Keglen til Krateret. Munch var dog straks klar over, at han umuligt paa den Tid, vi havde til Raadighed, kunde naa derop, og forblev derfor, hvor Stien begynder. Vi andre tre masede paa. Men den Tur gør man kun en Gang. Jeg for min Part har aldrig i mit Liv været saa træt og udaset som efter den Tur i slig en bagende Sol. Hvert Øjeblik glider man tilbage og synker i Aske til Knæene, saa varm, at man næsten ikke kan tage derpaa. Hist ryger det ud af en Revne i Bjergsiden. Vi prøver at jage en Stok derind, og den forkulles straks i Enden.

Støvlerne faar alle Ulykker i al den Aske og alle de Slagger, der ser ud, som var de nys smidt ud af en Smedeesse. Jeg trak mine af og stak Fødderne i et Par Gymnastiksko, smøgede Benklæderne op til Knæene og søgte at indhente Møller og Nielsen. De var begge standsede lidt højere oppe og havde helt tabt Vejret; vi maatte alle puste ud og samle Kræfter.

Al den Møje lønner sig ikke for Kraterets Skyld, hvor man kun ser det dampe

op mellem Slagger og gennem Revner. Ud til Afgrunden kan man dog ikke komme.

Vender man derimod Øjet ud mod Havet og ind mod Neapel, saa ligger der for os et dejligt og storslaet Panorama. Det maa være herfra, Neapel er set af den, der har frembragt det kendte Mundheld: »Se Neapel og dø«. Der ligger den, badet i Sol, op ad Bjergsiden, spejlende sig i det blaa Vand. Ude paa Bugten møder Øjet Capris og Iscias høje Klipper. Jo, her er baade kønt og storslaet. Se, hvor Lavaen har pløjet dybe Furer og Kløfter ned ad Bjergets Side, taget alt med paa sin Vej baade Træer og Bygninger.

Det maa være frygteligt, naar Bjerget raser, og dog leve Beboerne tilsyneladende ganske sorgløse og er lige saa smilende som selve Landskabet. Gamle Kællinger, sort-haarede og snavsede Børn — alle med brune Øjne, gaar og falbyder Vin og Appelsiner, alt medens de traller en Vise. — Børnene er gennemgaaende af smuk Legemsbygning og har kønne Ansigtstræk, hvorimod disse gamle Koner er i højeste Grad modbydelige i deres lasede Klæder, snavsede som de er og næsten alle med røde, rindende Øjne.

Paa Bjerget forsynede vi os med Brudstykker af størknet Lava samt Pimpsten, der som bekendt danner sig af det Skum og Fraade, som samler sig oven paa Lavaen.

Vi ankom til vort Logis trætte og med en glubende Appetit. Appetitten fik Signorine Mariette imidlertid snart stillet, idet hun førte os til et velbesat Bord. Medens vi spiste, underholdt hun os paa bedste Maade og vi lo ustandseligt af hendes grinagtige Dansk. Jeg kom til at tænke paa min lille Pige hjemme, som just havde begyndt at udtrykke sine Ønsker og Meninger ved Ord; det lød omtrent ligedan; Mariette lo selv med, idet hun af og til udbrød: »Mig ikke godt dansk tale.«

Efter Middagen tog vi ud for at se lidt af selve Neapel. Den ejer ikke saa faa smukke Pladser, Gader og Bygninger; men som Helhed betragtet er det en griset og snavset By. Det gælder i særlig Grad den

Del, som ligger op ad Bjergsiden, med sine smalle og mørke Gader, hvor man hvert Øjeblik bliver attraperet af halvnøgne Unger; »une Soldi, Signore« klynker de og rækker Haanden eller Huen frem.

Lazaroner og gamle Kællinger ligger endog midt paa Dagen i Rendestenen og fordriver Tiden med Kort- og andet Spild, idet de bruger Fortovet som Bord. For at gøre det daarlige Indtryk fuldstændigt, staar der en ulidelig Stank af Hvidløg og andre Bestanddele ud af de aabne Døre.

Forholdsvis tidlig gik vi til Ro. Megen Søvn havde vi tilgode og var desuden meget trætte efter den anstrengende Tur.

Næste Dag vilde vi aflægge Besøg i Pompeji, som ligger temmelig langt udenfor Neapel paa den anden Side af Vesuv. Det var først vor Bestemmelse at tage med Banen derud; men da vi fra vort Pensionat gik over Piazza Amedeo, blev vi overfaldet af hele 20 Droschekuske, der alle ønskede at køre os, hvorhen vi vilde. Og Enden blev, at vi steg op i en Drosche, skønt Munch og Møller tvivlede om, at den kunde rumme os. (Droscherne der er i Grunden kun beregnede paa to Personer). Det viste sig ogsaa, det var umuligt at blive placerede i det Køretøj.

Da en af Kuskene havde fulgt vore haabløse Forsøg med stor Interesse og tilsyneladende overbevist om Udfaldet, ventede paa dette, førte han os under den første Kusks højlydte Protester hen til sit Køretøj, der viste sig at være mere rummelig, desuden underbød han den første Kusk med 50 Centesimi pro Person, saaledes at vi hver betalte 2 Lire for Køreturen frem og tilbage, skøndt hans Vogn var noget større, kneb det dog svært at faa Plads. Munch paa Bukken hos Kusken, jeg som den mindste paa det lille Sæde bag Bukken, medens Møller og Nielsen i den store Stol. Kusken paa den Vogn, vi forlod, havde fulgt vore Bevægelser med bister Mine, og da han saa det lykkedes at faa Plads, langede han med Pisken ud efter vor Kusk og raabte som en Gal; men denne var lige saa gesvindt til at piske paa Krikken og

med beundringsværdig Færdighed banede han sig Vej ud af Klyngen og rullede i skarpt Trav hen ad Gaden, medens vi hver for sig ærgrede os over at have indladt os med dem samt i vort stille Sind ønskede alle Neapels Droscher og Kuske der hen, hvor Pebret gror.

Situationen blev snart uholdbar, jeg sad helt sammenbøjet, medens Munch og Kusken delvis sad paa Ryggen af mig. Der maatte skiftes om mellem os af og til paa Vejen, og hver Gang lød der kønne Ord over slig forbistret lille Æske. Kun Munch følte sig oven paa og spurgte gentagende om vi kunde være i Vognen.

(Fortsættes.)

Forslag,

der ønskes behandlede paa Generalforsamlingen, maa være Formanden i Hænde senest den 15. Februar.

Chr. Christensen,
Jernbanevej 31,
Esbjerg.

Til Medlemslisten.

Struer Afdeling.

Indmeldt $\frac{1}{11}$ 08:

Lokfb. 636 Rasmussen
— 637 Sørensen.

I Nr. 15 f. A. er Struer Afd. ved en Fejltagelse bleven ombyttet med Esbjerg. Medlemsantallet, der staar anført ved Foden, 68, gælder for Struer Afd.

Red.

Personalialia.

$\frac{1}{1}$ 09.

Forfremmede til Lokomotivførere er efternævnte konstituerede Lokomotivførere:

Lokomotivfyrbøderne
J. A. Jensen, Fredericia, med Tjenst-Nr. 142 i Fredericia.
H. A. B. C. Ketelsen, Kbhvn. G. — 137 i Kbhvn. G.
H. Jensen, Esbjerg — 150 i Esbjerg.
A. P. M. Schmidt, Tisted — 346 i Tisted.
M. Mortensen, Esbjerg — 54 i Esbjerg.
E. P. C. Jespersen, Aalestrup — 75 i Aalestrup.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 412 J. Jørgensen, Kbh. G, til Kalundborg.
— 454 G. O. F. Lund, Kalundborg, til Kbhvn. G.
Lokomotivfyrbøder Nr. 100 M. E. Larsen, Aarhus H, til Langaa.

$\frac{28}{2}$ 09.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 25 C. P. Ræstrup, Nyborg, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

$\frac{31}{3}$ 09.

Afskediget er:

Lokomotivfører Nr. 196 L. S. Wodtland, Kbhvn. G, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

$\frac{1}{4}$ 09.

Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.
632 A. P. Andersen, Kbhvn. G, til Slagelse.
238 O. A. Petersen, Slagelse, til Kbhvn. G.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.