



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 18.

15. September 1904.

4. Aarg.

### Lokomotiver paa Udstillingen i St. Louis.

Af H. W. Hanbury.

Af de mange smukke og imponerende Bygninger paa St. Louis Udstillingen, der fortjener Omtale, kommer vel i første Række den, der kaldes »Bygningen for Transportmidler«. Den mangler maaske arkitektoniske Prydelser, i Modsætning til andre af Udstillingens Bygninger, men dens massive Proportioner og højthvævede Portaler — i Udseende ikke ulig en statelig Jernbanestation — gør den til en imponerende Bygningskonstruktion og overgaas kun i Størrelse af den landøkonomiske Udstillingsbygning. Den dækker et Areal af 15½ Akres (over 11 Tdr. Land) og er 1300 Fod lang og 525 Fod bred. Der er ialt anlagt 6,4 Kilometer Skinnevej i denne Bygning, der i sig vil indeholde en af de sirligste Samlinger af Lokomotiver og andet af Jernbanernes Udstillingsmateriel, der nogensinde er set. Det har været Hensigten ved Udstilling at vise Lokomotivets Historie gennem de hundrede Aar, det har eksisteret Verden over.

En særlig Interesse ikke alene for Lokomotivmanden, men for alle i Maskinindustrien, vil knytte sig til det Prøveanlæg for Lokomotiver, der installeres af Pensylvaniens Jernbaneselskab. Det ligner i flere Henseender det, der for nogle Aar siden var i

Brug ved Purdue-Universitetet. De der indvundne Erfaringer i Forbindelse med forskellige vigtige Forandringer og Forbedringer vil blive overført paa dette Anlæg. Det er Selskabets Hensigt at lede disse Forsøgsrækker paa bedste videnskabelige Grundlag, og man venter derfor at opnaa Resultater af blivende Værdi. Det første Forsøg vil gaa ud paa at sammenligne de forskellige Lokomotivers Nyttetvirkning, og vi antager i Løbet af nogen Tid at være i Stand til at beskrive Anlægget i Detailler, og til lige den hvert Lokomotiv underkastede Prøve. Af stor Interesse er Baltimore og Ohio Jernbaneselskabs Udstilling; der udstilles en næsten komplet Samling af deres Lokomotiver og Lokomotivmodeller, hvert visende et Led i Kæden af Forbedringer, der stadig er bleven indført lige fra Begyndelsen af forrige Aarhundrede og op til den sidste Tid.

Planen var, at Maskinerne skulde drives ved komprimeret Luft, men blev snart opgivet. Det eneste Lokomotiv, der vises i Bevægelse, er et Persontogslokomotiv, bygget til Cleveland, Cincinnati, Chicago og St. Louis-Linien, almindelig kaldet »The Big-Four«. I dette Tilfælde drives det ved Elektricitet. Denne Maskine er opstillet i Midten af Bygningen og er anbragt paa en 10 Fods Forhøjning, i hvilken en Drejeskive er nedlagt, der ogsaa drives ved Elektricitet. Vi haaber i en nær Fremtid at kunne give en detailleret Beskrivelse, ledsaget af Illustrationer af saadanne

Maskiner og Dele deraf, som er af særlig Interesse og forbedret Konstruktion. Som det kunde ventes, er de Forenede Staters Fremvisning paa langt nær den største, og det maa siges, at den næsten indeholder en fuldstændig Samling; andre Lande, med Undtagelse af Tyskland, er i ringe Grad repræsenterede. De Forenede Stater, Kanada og Tyskland er de eneste Lande, der udstiller Lokomotiver. Af andre Udstillere kan nævnes England, Frankrig, Italien, Danmark, Japan, Brasilien og Meksiko, der er repræsenterede ved Tegninger og Modeller samt Ting hørende til mere særlige Konstruktioner af Banernes Materiel.

Vi vil nu begynde med en Besigtigelse af de Forenede Staters Udstilling. En af dette Lands største Udstillere er »American-Lokomotive-Company«, der er repræsenteret ved mere end et Dusin Maskiner, som viser deres egen Praksis paa nogle af de vigtigste amerikanske Baner. Den første Maskine i denne Gruppe er »Nr. 525«, en »Consolidation«-Maskine, bygget paa Richmond-Værkstederne til »Chesapeake and Ohio« Jernbaneselskab med et Spormaals af 4' og 9". Det er en almindelig Maskine med Cylinderne udvendig paa Rammepladerne, hvilke har en Diameter af 22" med 28" Stempelslag. Gliderne er Stempelglidere og er 12" i Diameter. Kedlen, der er beregnet til et Arbejdsstryk af 200 Pd. pr. Kvadrat-Tomme, er af den udvidede »Wagontop-Type«, er 70" i Diameter og har en total Hedeflade af 3,024 Kvadrat-Fod, af hvilke 2,867 er Rørenes og 157 Kvadrat-Fod Fyrkassens Hedeflade. Murbuen i denne Kedel bæres af fire Vandrør, der udgaar fra Fyrkassens Rørvæg til Dørpladen. Disse har Heldning i Fyrkassen, den ene Ende gaar ind i Rørvæggen lige under Rørsektionen og den anden i Dørpladen lige over Fyrdøren. Dette giver en livlig Vandcirkulation. Kedlens Røsehuller er skrueskaarne og forsynede med Pløkker af Kanonmetal.

Fyrkassen er 90" lang og 75" bred, med et Ristestareal af 46,87 Kvadrat-Fod. Driv- og Kobbeltjul er 56" i Diameter over Sporkransen. Hovedakslernes Dimensioner er 9½" i Diameter og 10" brede, medens de øvrige er henholdsvis 9" og 10".

Røgkammerdøren paa denne Maskine er af

Støbejern og er usædvanlig lille, kun 24" i Diameter. Den er uden Hængsler, men fastholdes til Røgkammeret af 8 Tapper og Møtrikker. Skal omfattende Reparationer udføres i Røgkammeret, er det naturligvis nødvendigt at aftage hele Dørpladen. Den Ulempe, der opstaar herved, ser man bort fra, da Døren giver et overordentlig net Udseende, og denne ikke springer fra ved stærk Ophedning, hvad der hyppigt er Tilfældet med Døre af almindelig Konstruktion. Førerhuset er særdeles rummeligt og hensigtsmæssigt indrettet med Sæder for saavel Fører som Fyrbøder.

Tenderens Rammeplader er af amerikansk Type, den bæres af to firebulede Bogser. Tanken er beregnet til et Rumfang af ca. 22 Kubikmeter Vand, tillige et Kulrum af 10 Tons.

I det følgende gives nogle af de vigtigste Maal:

Total Hjulstand af Maskine 25' 3".

Total Hjulstand af Maskine og Tender 55' 2½".

Antal af Kedelrør 370.

Diameter af Kedelrør 2".

Længde af Kedelrør 14' 9".

Maskinens Vægt i tjenstfærdig Stand	83,14	Tons
Tenderens	—	—
	—	53,25
		Totalvægt 136,39

Det næste Lokomotiv i denne Gruppe er »Nr. 2499«, ogsaa af »Consolidation«-Typen, men noget sværere bygget end »Nr. 525«. Det er konstrueret til de tunge Godstog paa New-York Central and Hudson River Railway-Company Linien og er bygget paa Schenectady-Værkstederne. Maskinens Spormaals er 4' 8½". Kedlen, der har en bred Fyrkasse, har et Damptryk af 200 Pd. pr. Kvadrat-Tomme. Den er forsynet med 2 ovale Fyrdøre og har en total Hedeflade af 3,901,94 Kvadrat-Fod, af disse er 3,693,29 Rørenes og 208,65 Kvadrat-Fod Fyrkassens Overflade. Diameter af Rundkedlen er 81⅝", medens Rørenes Antal er 458, 2 Tommer i Diameter og 15' og 6" lange. Fyrkassen er 105⅛" lang og 75¼" bred. Restarealet er 54,9 Kvadrat-Fod. Rammen paa denne Maskine saavel som den foregaaende er af Støbestaal, hvilket i de senere Aar hyppigt finder Anvendelse. Cylind-

derne er 23" i Diameter, med 32" Stempelslag og er forsynet med Stempelglidere. Hancocks pneumatiske Cylinderudblæsningshaner anvendes, tre paa hver Cylinder. Maskinens Vægt i tjenstfærdig Stand er 97,32 Tons, 10,27 Tons bæres af Trucken og 87,05 af Driv- og Kobbelhjul. Tenderen, hvis Vægt i tjenstfærdig Stand er 61 Tons, er af noget større Rumindhold end den, der hører til »Nr. 525«, men ellers af samme Konstruktion. Den er beregnet til at rumme ca. 26 Kubikmeter Vand og 12 Tons Kul.

En tredje Maskine i Gruppen er »Nr. 695«. Kedlen har en bred Fyrkasse, næsten firkantet i Tværsnit og maaler 85" i Længde og 84" i Bredde. Den totale Hedeflade er 3,597 Kvadrat-Fod, hvoraf 3,413 Kvadrat-Fod er Rørenes og 184 Kvadrat-Fod Fyrkassens Overflade. Ristarealet 48,5 Kvadrat-Fod. Rørenes Antal er 344 med en udvendig Diameter af 2" og en Længde af 19' og  $\frac{1}{2}$ ". Fyrdøren, der har en mindre Dør, der kan bevæges om sin Midte, og som Følge heraf kaldes en dobbelt Fyrdør, er anbragt til Fyrkassen. Denne Form af Fyrdør bruges hyppigst i Amerika, hvor Maskiner med brede Fyrkasser er i Brug. Den større eller ydre Dør bruges kun ved særlige Lejligheder, f. Eks. under meget stort Dampforbrug, hvor en mere omhyggelig Fyring er nødvendig. Den indre Dør er derfor den, der oftest bruges.

Rammepladerne er af Støbestaal, og hver Plade bestaar af to Stykker, der er samlede bag ved de bageste koblede Hjul. Forpartiet er af almindelig Form og afgiver Plads til de koblede Hjuls Akselkasser, medens den bageste Del er en almindelig Støbestaalsplade, der bærer Truckens Akselkasser. Cylinderen er 20 $\frac{1}{2}$ " i Diameter og har 11" Stempelglidere. Stephenson's Gliderbevægelse er overordentlig praktisk arrangeret paa den ringe Plads, der er givet til Ophængning.

Den femte Maskine i Rækken er »Nr. 1123«, Fig. 1, udstillet af det amerikanske Jernbaneselskab. Den er anbragt foran et Tog, bestaaende af fire Vogne, udstillet af en amerikansk Vognfabrik og Jernstøberi og er bygget til Missouri Pacific-Railway-Co. Det er et Persontoglokomotiv med 6 koblede Hjul, 69" i Diameter, med en firehjulet Boggie foran og et Sæt Løbehjul, 49" i Diameter. Fyrkassen

har radial Afstivning, er 78" lang og 80" bred. Dens Ristareal er 42,9 Kvadrat-Fod, Hedefluden 152 Kvadrat-Fod. De 256

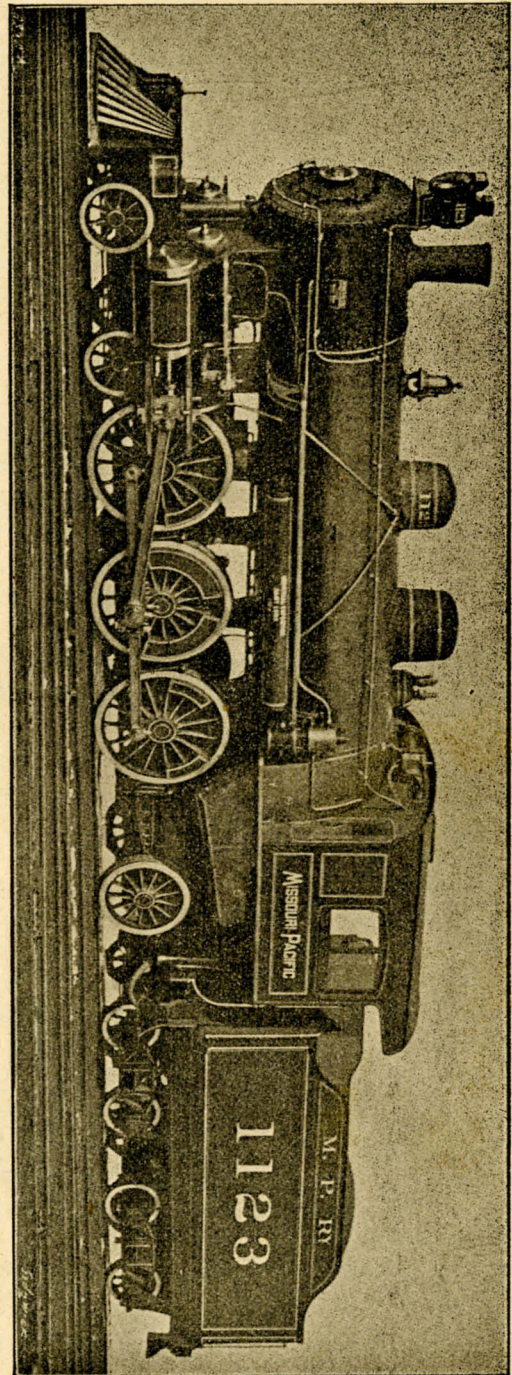


Fig. 1.

2 $\frac{1}{2}$ " Rør har 2,778 Kvadrat-Fod Hedeflade, ialt 2,930 Kvadrat-Fod. Rundkedlen er 64" i Diameter, og er beregnet til et Damptryk af

200 Pd. pr. Kvadrat-Tm. Som det vil ses af Illustrationen, understøttes Rundkedlen af fire Tværforbindinger. Fødevandet tilføres gennem to Injektorer, anbragt paa højre Side, den ene under den anden. De to Klapventiler er støbt i et, med en enkelt Indgang til Kedlen. Rammen er af sammensat Type og enkel byg. I denne Maskine er Vægten fordelt ligelig, og Balancerne mellem de bageste Kobbelhjul og Løbepulene er forsynede med tre Boltehuller ved Midten og danner Støtte eller Omdrejningspunkter, omkring hvilke de bevæges for at give mere eller mindre Vægt paa de koblede Hjul. Maskinens Vægt i tjenstfærdig Stand er  $81\frac{1}{2}$  Tons.

Cylinderen er 20" i Diameter med 26" Stempelslag. Gliderne er Stempelglidere, 11" i Diameter, med Stephensensk Gliderbevægelse, og bevæges gennem en Vuggeaksel. Armene paa denne Vugge- eller Styringsaksel er anbragt paa samme Side, i Stedet for modsat hinanden, under en Vinkel af 180 Gr. Denne Konstruktion har blandt andre Fordele den, at der opnaas Pladsbesparelse, og af den Grund er en Fordel i praktisk Henseende, da i mange Maskiner af amerikansk Fabrikat, hvor Gliderbevægelsen har været anbragt i sammentrængt Form, betydelige Vanskeligheder er opstaaet.

Efter amerikansk Skik har Askekassen ingen Dæmpere, derimod er der anbragt en Skyde- eller Falddør for Rensnings- og andre Øjemed. Dens Mangel er praktisk set en Nødvendighed paa Grund af den store Mængde Træbroer, der findes paa amerikanske Baner, da Gmster eller brændende Smaakul kan antænde disse. Man har derfor indrettet Luttiltøreselen paa forskellig Maade. I nogle er der med regelmæssige Mellemrum i Siderne, foran og bag lavet Huller, og for at forhindre Udkastning af Gløder, er der foran disse anbragt Fletværk af Jerntraad. Dette Arrangement i Forbindelse med Faldklap er anvendt paa denne Maskine. Klappen er styret saaledes, at naar den åbnes, tømmes Askekassen af sig selv. Maskinen er udstyret med Turbine og Dynamo til Frenbringelse af elektrisk Lys; de er anbragt Side om Side paa en lille Platform foran i Førerhuset. Tenderens Vandindhold er ca. 19 Kubikmeter og har Plads

til 9 Tons-Kul, Vægten i tjenstfærdig Stand er  $47\frac{3}{4}$  Tons.

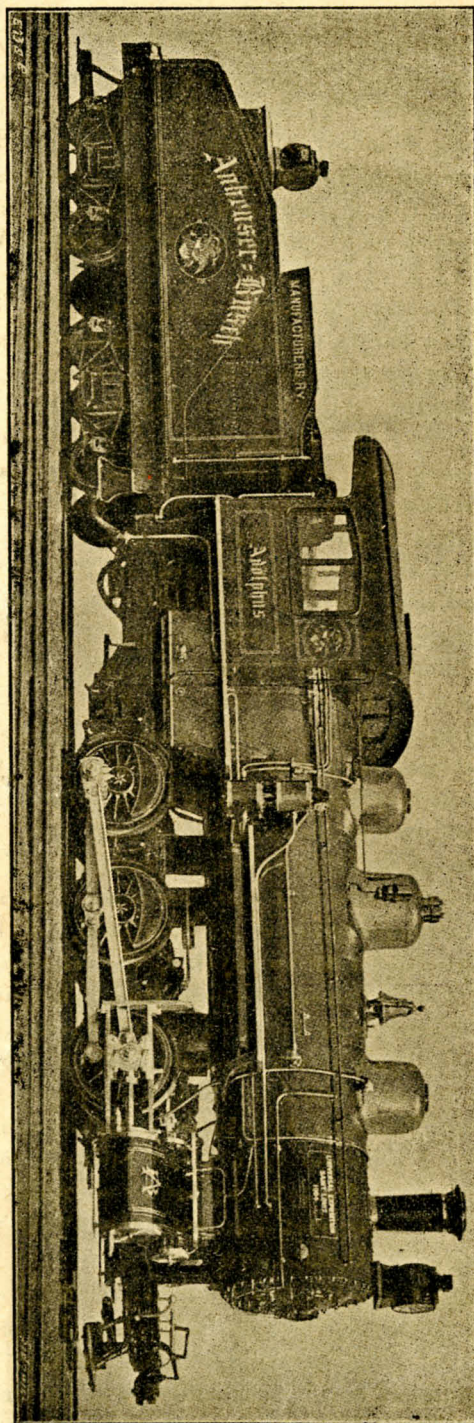


Fig. 2.

Lokomotiv til »Anheuser Brewing Corporation«, konstrueret af »American Locomotive-Company«.

Vi kommer nu til en sekskoblet Maskine,

Fig. 2, af omtrent 60 Tons Vægt. Den er bygget til Anheuser Busch Bryggerierne. Denne Maskine fryder sig med Navnet »Adolphus« og er, hvad udvendig Udseende angaar, det omhyggeligst forarbejdede Lokomotiv i Udstillingsbygningen. Det er malet med kostbar, karmoisinrød Farve med forgyldt Staffering og dekoreret paa Førerhus og Tender med et mægtigt Monogram i Sinober, sort og Guld. Løbestængerne er af poleret Messing, og alt, hvad der har været muligt at fornikle, Kedelbeklædning, Døsen, Sandkassen, Klokker og Kedelarmaturen, præsenterer sig i blændende Skin.

Den resulterende Virkning af denne ødsle Udfoldning af — lad os sige Kunst — kan man bedre forestille sig end beskrive, og set fra Lokomotivmandens Standpunkt er Smagen vel tvivlsom; men man kan sikkert gaa ud fra, at det vil være en udmærket R. klame for Bryggeriets Øl, hvilket vel ogsaa har været den egentlige Hensigt. Som afsluttende Bemærkning om denne Fremtoning skal anføres, at Ekscentribøjlerne er ægte forgyldt. Vi har ikke til Hensigt at give en Beskrivelse af Maskinens Detailler, men førend vi gaar til den næste, kan vi ikke afholde os fra at henlede Opmærksomheden paa Konstruktionen, for saa vidt det angaar det store »Overhæng« bag paa Maskinen; det er ikke mindre end 10', maalt fra Centrum af Drivhjulet.

(Fortsættes.)

## Calais — Dover.

At skabe en Turistforbindelse, i det Hele en Trafikforbindelse mellem England og Fastlandet uden at benytte Søen, er et Problem, hvormed i de sidste halvthundrede Aar baade Teknikere og Diplomater har beskæftiget sig.

Siden i 1857 den franske Ingeniør Thomé de Gamond udarbejdede Planerne til en Jernbanetunnel under Kanalen, er der flere Gange gjort Tilløb til Løsningen af Problemet. Fra fransk Side har der været Lovforslag fremme om at bevilge de nødvendige Midler, og Gladstone har i sin Tid forelagt det engelske Parlament et Lovforslag, som tilstræbte at føre Sagen igennem. Den er imidlertid gentagne Gange strandet paa de engelske

Militæravtoriteters Ængstelser. De har været bange for, at en Tunnel, der mandede ud i England, skulde være farlig for Ørigets Sikkerhed.

Teknikerne lod sig imidlertid ikke afskrække heraf. Efter Tunnelprojektet fulgte Projektet af en Bro, der rakte fra den franske til den engelske Kyst. Men denne Ide maatte opgives paa Grund af internationale, diplomatiske Betæneligheder. Nogle Mil fra Kysten tilhører Søen og Havet i samme Grad alle Nationer, og der kan ikke slaas Bro, blot fordi England og Frankrig er enige om det, efter som Anlægget af en Bro vilde berøre Skibsfarten i Almindelighed. Kanalen er ved sin Snæverhed og Taage vanskelig nok at passere i Forvejen, den mest befærdede af alle Skibsveje, som den nu engang er.

Dog nu er der dukket en hel ny Plan op, som synes at have Betingelser for at kunne samle alle Anskuelser om sig og besejre de Indvendinger, der tidligere er rejste.

Det ny Projekt skyldes Ingeniør Bunau-Varilla, som støtter sig til alle de Erfaringer, man hidtil har indvundet paa Højbaner og underjordiske Baner.

Bunau-Varilla kombinerer Tunnelen og Broen. Fra Calais skal en Tunnel paa 27 Kilometers Længde føre Banen under Havet indtil tre Kilometer fra den engelske Kyst. Her anlægges en kunstig Ø, som bliver Støttepunktet for en tre Kilometer lang Bro, paa hvilken Toget suser videre, højt hævet over Bølgerne. De tekniske Vanskeligheder, der frembyder sig ved Overgangen fra Tunnelen, er allerede overvundne i adskillige Jernbaneanlæg, i hvilken en underjordisk Bane gaar over til at blive en Højbane.

Fordelene ved det ny Projekt er de let indlysende, at Skibsfarten ikke berøres, da  $\frac{9}{10}$  af Strækningen mellem Dover og Calais vil blive indtaget af Tunnelen, og at Broen naar som helst kan tilintetgøres af Engländerne og med den deres nervøse Frygt for en fjendtlig, militær Landgang.

Da, som det tidligere er meddelt, franske og engelske Handelskamre er forenede i Ønsket om, at den faste Forbindelsesvej mellem Frankrig og England maatte blive til Virkelighed, har maaske Bunau-Varillas Plan større Chancer end nogen af de foregaaende.

Spørgsmaalet om det hele Foretagendes Rentabilitet er jo forlængst tilfredsstillende besvaret gennem Tal, der synes beskedent og forsigtigt opstillede.

## Generalforsamling.

Efter Bestemmelsen afholdt »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« Generalforsamling i Odense — Hotel »National« — den 29de Avgust.

Formanden, Lokf. Christiansen, bød den ikke meget talrige Forsamling Velkommen og spurgte, om der var nogen, der havde noget at indvende imod Dagsordenen (dette var der ingen, der havde) samt om Forsamlingen anerkendte, at Generalforsamlingen var lovlig indvarslet (Spørgsmaalet besvaredes bekræftende).

Derefter gik man over til første Punkt paa Dagsordenen: Beretning om Foreningens Virksomhed. Formanden oplæste Beretningen; af denne fremgik det, at der var ført en meget stor Korrespondance, dels indenfor Foreningen, dels til de Baners Personale, som endnu ikke har indmeldt sig, samt med Forretningsudvalgene for de nye Baneanlæg og flere Baners Bestyrelser. Punkt a. godkendtes.

Punkt b. Kassereren, Lokf. R. Petersen, Odderbanen, fremlagde Regnskabet, men da Foreningen jo ikke har bestaaet ret længe, kunde der selvfølgelig ikke være Tale om, at der fandts særlig store Summer i Kassen. Regnskabet godkendtes.

Punkt c. Formanden oplæste Forslaget til Regler for Samarbejde mellem D. L. og L. F. og D. P. L. og L. F. — Dette Forslag var paa et Møde, som afholdtes i Fredericia den 28. Maj d. A., blevet tiltraadt af de respektive Foreningers Repræsentanter. — Generalforsamlingen godkendte Overenskomsten.

Punkt d. Forslag fra Vejle Afdeling angaaende Oprettelse af en Hjælpekasse Efter en Del Diskussion vedtoges følgende Udtalelse: »Hvorvel Tanken om en saadan Kasses Oprettelse har Forsamlingens Sympati, finder man dog, at Foreningen ikke i Øjeblikket magter denne Op-gave.

Punkt e. Forslag fra Bornholms Afdeling om fælles Uniformsreglement. Hr. Andersen, Bornholm, udviklede nærmere, hvorledes de havde tænkt sig denne Sag ordnet, men mente forøvrigt, det var bedst at afvente, hvorledes Uniformssagen vilde spænde af ved Statsbanerne. — Dette vedtoges.

Punkt f. Valg af Agitationsudvalg. Til dette Udvalg valgtes Lokfrb. Lennø, Aalborg, Lokf. Ove Nielsen, Odder, Lokf. E. Jakobsen, Kolding, og Lokf. Larsen, Rønne.

Punkt g. Skal Foreningen søge Samarbejde med de andre Privatbane-Organisationer? — Formanden oplyste, hvorledes man havde tænkt sig denne Sag ordnet, hvis de andre Foreninger vilde gaa med dertil. Forslaget lyder saaledes: Hver af de tre Foreninger vælger to Mand af deres Hovedbestyrelse, og disse 6 Mand danner et Fællesudvalg, som har Ret til at konstituere sig som de selv finder for godt. Til dette Udvalg sendes alle Sager, vedrørende hele Etaten, som skal forelægges enten Bestyrelsen for Banerne eller Ministeriet og Rigsdagen, ligesom Udvalget ved personlig Forhandling hos de forskellige Avtoriteter søger at fremme de eventuelle Sager saa hurtigt og godt som muligt. — Forøvrigt er denne Tanke om Fællesudvalg hentet fra Statsbanernes Organisationer, og de, der tidligere var Medlemmer af D. L. og L. F., har jo Erfaring for, at et saadant Udvalg arbejder udmærket. — Det vil fra vor Organisations Side blive stillet som Betingelse for Sammenslutning, at de Lokomotivmænd, som staaer som Medlemmer af Privatbanernes Forening, skal, for at vedblive at være i Foreningen, tillige være Medlemmer af deres egen Organisation. — Efter at flere Medlemmer havde udtalt deres Tilslutning til Forslaget, bemyndigedes Formanden til paa Privatbane-Foreningens Generalforsamling i Vejle den 25. September at forhandle om en eventuel Sammenslutning paa Grundlag af det ovenfor citerede.

Punkt h. Til Revisorer valgtes Lokf. Madsen, Vejle—Vandel Banen, og Lokf. Thuesen, Vejle Give Banen.

Punkt i. Formandens Dispositioner med Hensyn til Indskud og Kontingentbetalinger godkendtes. — Det vedtoges at udsætte Omvalg af Bestyrelse til næste Aar, da den nu-

værende Bestyrelse kun havde fungeret kort Tid.

Da Dagsordenen dermed var udtømt, sluttede Formanden Generalforsamlingen med Ønsket om, at Foreningen maa gaa fremad til Held og Lykke for Standen.

---

## Medlemslisten.

Aalborg Afdeling.

Lokomotivfører I. S. Jacobsen indmeldt 1. August.

Lokomotivfyrbøder 264 Jensen indmeldt 1. September 1904.

---

## Forskelligt.

### Den ny Brooklyn-Bro.

Den Forbindelse mellem de to Storstæder, som her er Tale om, er ikke den nylig fuldførte Brooklynbro Nr. 2. men en tredje, som netop nu er færdig-konstrueret, som skal paa-begyndes med det første og menes at kunne staa færdig i 1909. Omkostningerne ved dette tredje Brobyggnings Kæmpeværk er beregnet til omtrent 40 Mill. Kr. Den skal strække sig fra Canal-Street i New-Yorks Sydende til Myrthe-Avenue i Brooklyn og vil blive uhyre rigt udstyret. Saaledes skal der f. Eks. anbringes hængende Haver omkring Bropillerne, 120 Fod over Floden; de vil blive brugt som Udflugtssteder om Sommeren, da man her oppe fra faar et glimrende Blik ud over New-Yorks befogede Havneliv.

### De ny jyske Baner.

Thisted - Fjerritslev Jernbane ventes aabnet for Driften den 15. September og Holstebro - Herning Banen den 1. Oktober.

### Fyrstinde Chimay,

der i sin Tid vakte Opsigt ved at forlade sin Mand for en Zigøjnermusikant Rigos Skyld og ved at optræde i levende Tableauer paa Pariservarietæerne, har nu ogsaa givet Rigo

Løbepas for en italiensk Lokomotivfører Guillermo Ricardos Skyld og har i disse Dage haft Bryllup med Ricardo i London.

Før Brylluppet overrakte en Repræsentant for Bruden Rigo 10,000 Kr. paa Betingelse af, at han frafaldt alle yderligere Krav paa Fyrstinden. Rigo, som med Glæde gik ind paa Betingelsen, har nu engageret et Kapel og skal give Koncerter med det i Berlin.

De Nygifte tilbringer Hvedebrødsdagene i Paris. Hr. Ricardo har opgivet sin Stilling som Lokomotivfører, da hans Kone har Penge nok.

---

## At „faa Ord“ paa sig.

»Aa, ham, det er jo ham, der er saa - « (her følger en nærmere Angivelse af en misrekommenderende Egenskab).

»Hvorfra ved Du det? Kender Du ham?«

»Nej, det er bare noget, jeg hørte.«

»Er det længe siden, Du hørte det?«

»Ja, det var rent tilfældigt, han kom paa Tale for længere Tid siden, tror jeg. Det kan jo hænde, det er Snak alt sammen. Men Du forstaar, naar man hører en Sag om et Menneske - «.

»Jeg kan bekræfte, at det er bleven fortalt. Jeg kender Vedkommende. Det kan godt være, kære Ven, at han ved et Tilfælde har faaet Skinnet en Saule imod sig; men det berettiger aldeles ikke til at sige: »det er ham, som - «. Der findes intet Menneske, som ikke har sine svage Øjeblikke.«

»Ja, men han har nu engang faaet Ord paa sig «

»Faaet Ord! Ja, det er just det. Jeg skal sige Dig en Ting, der findes ingen Handling, som ikke det bedste og største Menneske kan »faa Ord paa sig« for, takket være Skvalderen, i hvis Tjeneste Du netop virkede. Man kan f. Eks. være saa hæderlig og flittig som det bedste Menneske og alligevel give Anledning til Snak, saa kan et saadant Tilfælde stemple en Mand til hans Dødsdag. Han bliver det aldrig kvit. Det er en afskyelig Uretfærdighed. Jeg kender Mennesker — udmærkede Mennesker —, som er bleven ruinerede derved, aandeligt talt. Under-

tiden kan Folkesnakken vække op hos dem en Mistillid, der gør dem bitre og moralsk drager dem ned.«

»Ja, det er sandt!«

»Ja, er det ikke! Og derfor skal Du og dine Ligestillede, som temmelig sikkert ikke er en Smule bedre, lade være at kaste Mistænksomhed over et Menneske paa Grundlag af en Samtale eller Episode, som I ikke kender nærmere og ikke har haft Lejlighed til at prøve om er sand. Sif.

## Verdens Undergang.

»Jeg havde en forfærdelig Drøm den anden Nat,« sagde George Freeman fra New-York i et Selskab af Venner forleden Aften.

»Fortæl os, hvad det var?« sagde en.

»Vel, jeg drømte, at jeg var paa mit Kontor og saa ned paa Broadstreet, hvor der var en usædvanlig Bevægelse paa Fortovet. Jeg lænede mig ud ad Vinduet og spurgte:

»Hvad er der i Vejen?«

»Verden er ved at gaa under,« sagde en eksalteret Mand og løb for at frelse sit Liv.

I det samme spadserede William H. Wanderbilt (Milliardæren) forbi. Jeg spurgte ham:

»Billy, hvad kan Du gøre for at redde os?«

»Oh, thats all righth, stol paa mig; ser Du, jeg vil faa den himmelske Jernbane ført igennem til New-Yorks Central, og naar det afgørende Brag kommer, vil vi stige ind i et Særtog, og det Hele vil blive all righth.«

»Lad Toget vente et Øjeblik, til jeg faar sendt Bud op i Byen efter min Hustru og mine Børn.«

»Skal ske,« sagde William, og jeg kaldte derefter paa min Søn, der saa helt desperat ud, og intet Under, thi hans Hoved, syntes det mig, var dækket af svampagtige Udvækster af Form som Skakbrikker, Knægte, Dronninger, Konger og Bønder, spredt over hele Hovedet paa en mærkelig Maade.

»Hvor har Du faaet dem fra?«

»Det ved jeg ikke, de kom pludselig sidste Nat.«

»Well, nøver mind, gaa hen til Din Moder og Familie og før dem straks hened.«

Faa Minutter efter havde jeg telefonisk Forbindelse med min Søn, der sagde: »Moder er hos Macy's (et Modemagasin), hvad skal jeg gøre?«

»Store Himmel,« skreg jeg, »hun er altid hos Macy's, hent hende,« tordnede jeg, og begyndte at samle mine Værdipapirer. I Mellemtiden gik William H. og kastede urolige Blikke op til Himlen. »Ah,« mumlede han, »der kommer det.«

»Hvad kommer?« spurgte jeg.

»Toget fra Himmelen!« svarede han gudhengivent.

Jeg saa op, og omtrent hundrede Mil borte i Zenith observerede jeg et langt Tog med Pulmann Sovevogne faae igennem Rummet med en kometlignende Hastighed. Toget stoppede, og adskillige Balloner daledede ned paa Hjørnet af Broad og Wallstreet. Der var stor Rift om at faa Plads, men William H. havde reserveret sig en hel Afdeling for ikke at komme sammen med Mængden. Min Hustru kom med sine Pakker, vi steg ind i Toget og lod det afgaa. William H. fik den passende Bestilling at give os gennemgaaende Billetter, og vi susede kort efter gennem Rummet med en Hastighed af 42,005 miles pr. Sekund. Da det første Sekund efter Afgang var forløbet, hørte vi en hvislende Lyd, som naar man skyder en vaad Kineser af, og da vi saa ned mod Jorden, var den virkelig gaaet under; den lignede en afskudt Torpedo. Vi fortsatte imidlertid Rejsen, men da vi havde den himmelske Port i Sigte, hørtes et skrækkeligt Brag, og det Hele indhylledes i Damp. Kedlen var eksploderet. Jeg greb ganske instinktmæssig min Hustru i Haaret for at redde hendes Liv, men vi faldt begge som Raketstikke gennem Luften. Det næste, jeg hørte, var min Hustrus Stemme, der sagde: »George, hvad bestiller Du der paa Gulvet? Kom i Seng igen og lig ikke der og spil tosset Mand.« Jeg krøb i Seng igen, men jeg erindrer, at Lagenet var oversaaet med Gaasefjer, og jeg havde en væmmelig Smag i Munden. (The Locomotive).

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.

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.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.