



— ♦ Søndagen den 11. September 1870. ♦ —

### Ildsvaaden i Malmø Straffeanstalt.

I Søndags Morges sattes Malmøes Indbyggere i Skræk ved den Efterretning, at der var udbrudt Ild i Slottet, det gamle Malmøhus, hvor der hensad omtrent 800 Straffefanger. Slottets vestlige Fløi stod først i lys Lue, og derfra udbredte Ilden sig i Gaarden, hvor der fandtes store Tømmeroplag. Det lykkedes dog for saavidt at blive Herre over Ilden, at foruden hele den vestre Fløi kun Halvdelen af den søndre Bygning ødelagdes. Fangerne anvises Plads paa Fæstningens Volde, der ere omgivne med en bred og dyb Grav, og bevogtedes paa Broerne af Militair med skarpladte Geværer. Endel af Fangerne ydede Hjelp ved Slukningsarbeidet, men de mere urolige Hoveder, som det nyde Brændevin gjorde endnu mere ustyrlige, maatte under strengere Bevogtning, hvorfor der fra Nabobyerne strax blev forlangt yderligere militair Hjelp. Uagtet Slukningen lededes med Dygtighed, indtraf dog det Uheld, at to Straalemestre mistede Livet og tre andre Personer saaredes ved en Skorstens Nedstyrt. Gjen- tagne Gange brød Ilden atter løs, hvor man troede at have faaet Bugt med den, og med Nød og neppe kunde man holde de Fanger i Ave, der om Aftenen igjen indesluttedes i den af Ilden ikke berørte Del af Bygningen, men som senere atter vare trængte ud i Borggaarden. Dagen derpaa transporteredes 400 af Fangerne til Landsrona og flere nærliggende Fæstninger. Ilden formodes at være paaat af Fangerne selv.

over de opnaaede Resultater fører os undertiden, som det vel ofte pleier at skee i Livet, for vidt. Vi ere ofte tilbøielige til at gjøre Krav paa Opfindelser og Indretninger som vor Tids udelukkende Eiendom, medens de i Virkeligheden tilhøre en tidligere Epoche og igjen ere vakte til Liv fra den Dødssovn, i hvilken de laac hensunkne, ved det oplivende Pust fra en rastløs, daadkraftig Verden.

Saaledes betragte vi Omnibussen som en Indretning, vi have det nittende Aarhundredes praktiske Forstand og organisatoriske Talent at takke for, medens den i Virkeligheden allerede for syv Aar siden har feiret sin tohundredaars Fødselsdag; den har haft en meget berømt Fader og en kongelig allerhøieste Velynder.

En skjøn Martsdag i Aaret 1662 havde Paris nemlig det festlige Skuespil, at see den første Omnibus løbe af Stabelen. Den berømte Pascal havde udtænkt den og stod tilligemed Hertugen af Roanes og flere Herrer af den høieste Adel i Spidsen for Foretagendet, og Kong Ludvig XIV gav ved et efter alle Formaliteter affattet Decret sit Samtykke til Oprettelsen af en Omnibuslinie samt forordnede, at Vognene, hvis Antal først beløb sig til syv, og som hver var indrettet for otte Personer, daglig til fastsatte Timer, ligemeget om tomme eller fulde, skulde køre fra Stadens yderste Endepunkter, til Nytte og Gavn for alle dem, som havde lang Vei til at gaac, eller vare sygelige og ikke havde Midler til at anskaffe eller leie sig egne Vogne og Bærestole. Omnibussen var, som dens latinske Navn siger,

»for Alle«, og vakte saameget større Henrykkelse hos Paris' Befolkning, som Prisen for en Hyrevogn i Virkeligheden var overordentlig høi, medens de fem Sous, som en Tour i Omnibussen kostede, saa temmelig let kunde bestrides af Enhver. »Carrosses à cinq sous« var da ogsaa dengang det langt hyppigere brugte Navn for denne nye Indretning.

Aabningen af den første Omnibuslinie fandt Sted med stor Høitidelighed. Tre Vogne afgik fra Porte St. Antoine, fire fra Luxembourg. Paa enhver af disse Pladser var opstillet Afdelinger af Militair og Borgerskytter, og Commissairer for den øverste Domstol i Paris, i deres Embedsdragt, oplæste det kongelige Decret, formanede det talrig forsamlende Folk til at holde Orden ved Kjørserne og beklædte Kudskene med lange blaae Kjoler, paa hvis Bryststykke Kongens og Staden Paris' forenede Vaabener vare broderede. Ludvig XIV gjorde selv den første Tour i Omnibussen. En Tidlang forbleve hine »carrosses à cinq sous« Dagens Begivenhed, hvortil Alle trængte sig, og som Enhver maatte have seet eller benyttet. Længere Tid synes disse Omnibusser at have bevaret deres Anseelse selv for den fornemme Verden i Paris, der ivrigt benyttede dem. Men senere betragtede man en Fart i Omnibus som uførelig med god Tone; lidt efter lidt fulgte de ringere Classer de høieres Exempel, betjente sig sjældnere deraf, og saaledes kom Indretningen i Forfald og tilsidst i Forglemmelse.

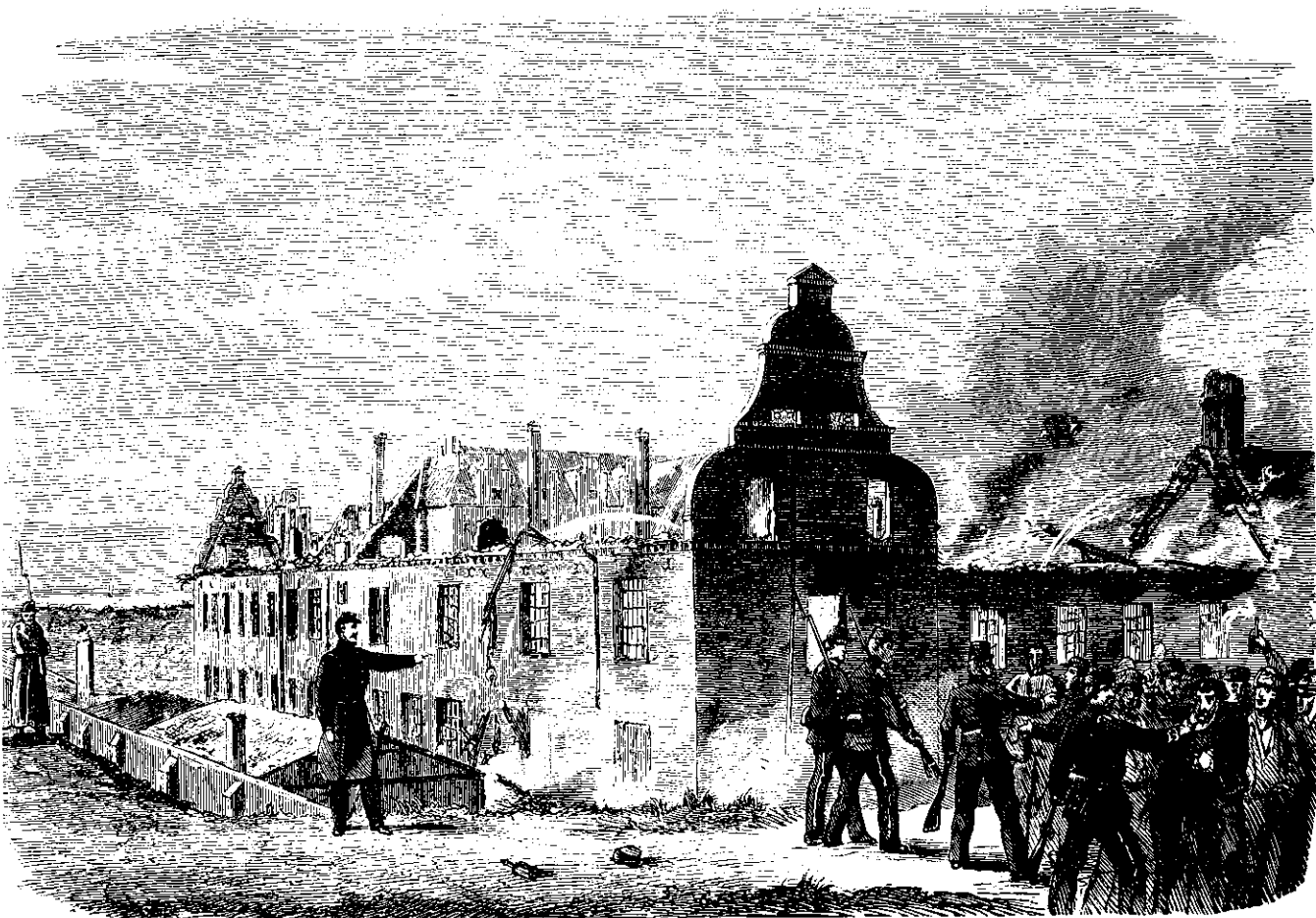
Der blev vel af og til gjort Forsøg med lignende Foretagender, men alle strandede paa Mangelen af en virkelig forhaandenværende Nødvendighed.

Først med de hurtig voxende Stæder, med Jernbaner, Dampskibe og den derved forøgede og befordrede Reiselyst erholdt Omnibus - Institutionen, der i Aaret 1820 i London feirede sin Opstandelsesfest, Livskraft og Betydning. Siden den Tid har Omnibussen udbredt sig over alle blot nogenlunde betydelige Stæder i Europa og Amerika, er bleven et vel temmelig ube- kvemt, men dog uundværligt Samkvemsmiddel, og kan nu, efter sin hele Indretning og Benyttelse, trods sin ældre Oprindelse, dog med Rette kaldes et Barn af det nittende Aarhundrede.

### Blandinger.

— Det engelske Postdampskib »Scotia« har i Sommer foretaget to usædvanlig hurtige Reiser, fra Liverpool til New York og tilbage. Til Hjemreisen brugte det nemlig ni Dage, ni Timer og fem Minutter, og til Hjemreisen otte Dage og nitten Timer.

— Det er fuldberegtiget, naar vi med Stolthed see paa alle de Scire, Menneskeaanden har afvundet Naturkræfterne, paa alle de Fremskridt, som Konst og Industri med hvert Aar have gjort og endnu staae i Begreb med at gjøre. Men denne velbegrundede Følelse af Glæde og af Tilfredsstillelse



Ildsvaaden paa Malmøhus. Skizze af Bernhard Olsen.