

Herolde der Colonia.

Funkenwacht.

Lokomotive.

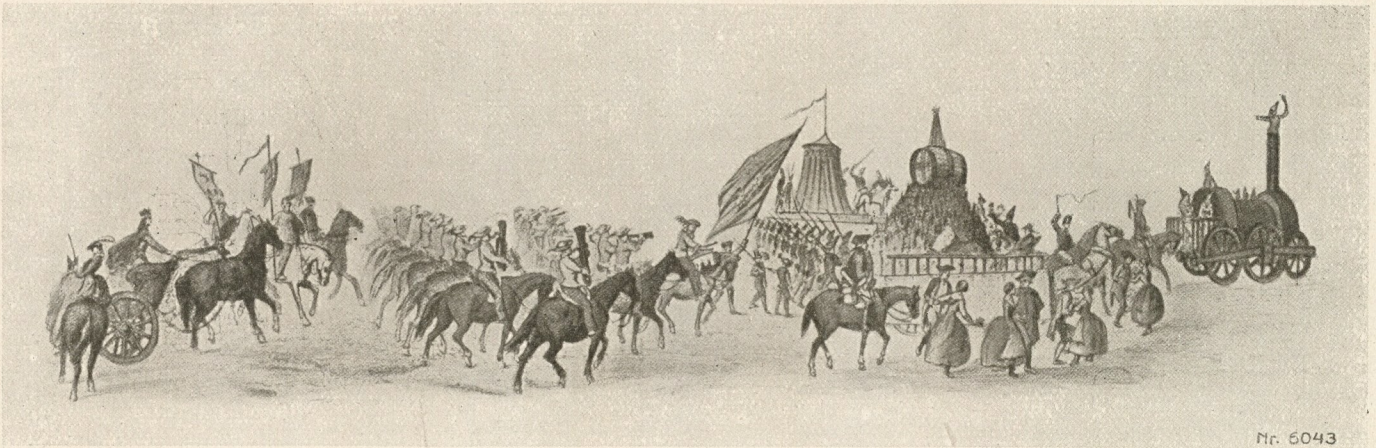


Abb. 87

Karneval in Köln.

(„Deutschland“ Nr. 2)

Witz und Humor in Wort und Bild.*

Die utzende Lokomotive.

David Bloch war durch seinen Handel in Lumpen (en gros natürlich) schwerreich geworden und kaufte sich ein Bergschlößchen in der Schweiz. Da aber Bergsteigen, namentlich wenn man wohlbeleibt ist, keine angenehme Sache ist und Bloch fürs Technische Neigung hatte, so ließ er sich eine kleine Bergbahn mit Dampftrieb anlegen, um bequem nach seinem Schlößchen zu gelangen.

Keuchend schob das Lokomotivchen den elegant ausgestatteten Wagen bergauf, wenn Bloch und Gemahlin heimkehrten oder Verwandte und Freunde unten von der Bahnstation abgeholt werden mußten.

Als einer der besten Familienfreunde eines Jahres wiederkam, vermißte er sofort die Dampflokomotive. David Bloch hatte sich elektrischen Betrieb zugelegt.

„Aber David, was biste modern,“ sagte er oben angelangt, „kaum haste ein bißchen abgewirtschaftet das Dampflokomotivche, legste der zu elektrischen Betrieb, wirklich modern!“

„Gott wie haißt, modern,“ meinte David, „hab’ ich nicht können vertragen das ewige Geütze der Dampflokomotive. Gings bergauf, so schrie sie unaufhörlich: Bloch! Bloch! Bloch! . . . und gings bergab, so hörte ich nur immer: Davidl, Davidl, Davidl!“

* Wir verweisen an dieser Stelle auf die **Sondernummer der „Fliegenden Blätter“**, München, die diesem Werke beigeftet ist.



Abb. 88

6050

Ye railway station during ye holiday time in ye roman period.
(From a rare old frieze (not) in ye British Museum)
(„Mr. Punch's Railway Book“ S. 186)

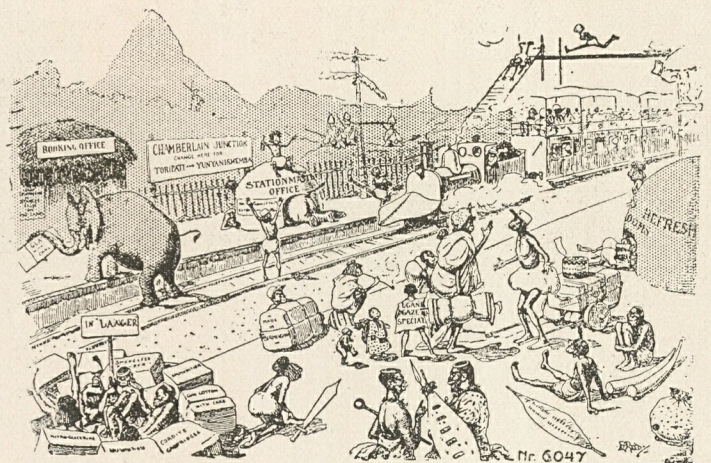


Abb. 89

A new race in Africa.

6047

Arrival of the Uganda express. (Twenty minutes ahead of time)
(„Mr. Punch's Railway Book“ S. 88)

Liebe Jugend!

Der erste Zweifel an der elterlichen Allwissenheit und Aufrichtigkeit ergriff den dreijährigen Heinz, als er auf dem Bahnsteig mit Muße eine schnaubende Lokomotive beaugenscheinigte. Seine Frage: „Ist die Lokomotive labendig?“ wird ihm wahrheitsgetreu beantwortet. Da will es der Zufall, daß Wasser abgelassen wird, und triumphierend belehrt mich mein Sohn: „Und sie ist doch labendig!“ (Jugend 1918, Nr. 5)



Abb. 90

Baralong Bull mit dem Lokomotivbein.
(„Punch“ 1845, II/262)

Verfügung des Maschinenamtes.

Der Führer Müller und der Heizer Schulze sind mit je M 3,— Strafe zu belegen, weil sie während einer größeren Rangierpause auf dem Bahnhofe Bierstedt mit dem Regulatorhebel unter dem Arm die Lokomotive verlassen haben und in der Bahnhofswirtschaft sich dem Genusse geistiger Getränke hingegeben haben.

Auch ein Grund.

Erster Bauer: „Warum stellt sich denn dein Pferd immer auf die Hinterfüße, wenn ein Zug kommt?“

Zweiter Bauer: „Aus Hochachtung vor dem Dampf-
roß“.

Pf.

Wunder der Welt.

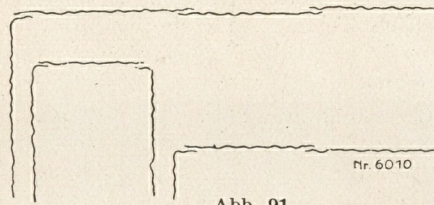
In Leipzig ist kürzlich ein Luxuszug ganz ohne Lokomotive eingefahren.

Er war nämlich bis auf den letzten Platz mit Schiebern besetzt.

(„Lustige Blätter“ 45, 1920)

Der Wellblechkessel.

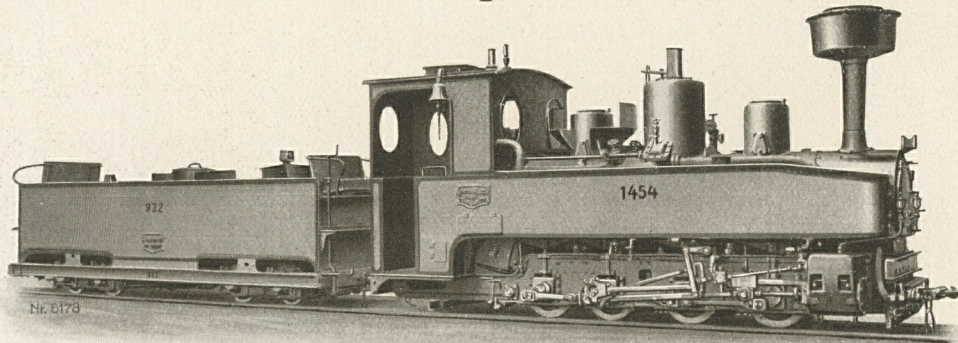
Eine wahre Geschichte. Ort: Hörsaal einer technischen Hochschule. Zeit 1894. Professor, Dozent für Eisenbahnmaschinenwesen zeichnet mit zittriger Hand einen preußischen Normalkessel an die Tafel. Ein Student (leise zu seinem Nachbarn): „Seit wann macht man denn die ollen Normalkessel aus Wellblech?“



Nr. 6010

Abb. 91

Von der Kriegs-Feldbahn.



Nr. 6179

Abb. 92

D-Hanomag-Feldbahnlokomotive.

6178

Am Fuße der Steigung 1:18 steht die kleine D-Feldbahnlokomotive und kann nicht mehr. „Warum kommen Sie nicht hinauf?“ fragt der Übungsleitende auf seinem Schlachtroß den Gefreiten auf der Maschine.“

„Die Steigung ist 1:18, Herr Major!“

„Das ist ganz egal, und wenn sie 1:1000 ist, — Sie müssen hinaufkommen!“

Heiteres von der A. T. E.

(Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft)

Von Aussig nach Teplitz (vor 60 Jahren)

Schultze: Na, da seh mal an, Müller. Eene Maschine von vier Eselkraft, des is merkwürdig. (Zu einem Kondukteur): Sie — wozu is denn des eigentlich?

Kondukteur: Schauns, wir fahren von hier aus fast immer bergan und da müssen wir Vorspann haben. Es geht freilich etwas langsam, aber herunter geht's noch viel langsamer.

Schultze: Ja, warum denn?

Kondukteur: Weil dann der Zug sonst leicht ins Laufen kommt und in Bodenbach statt in Aussig anhalten könnte.

Schultze: Na, nur keene Übereilung, is ne jute alte Regel.

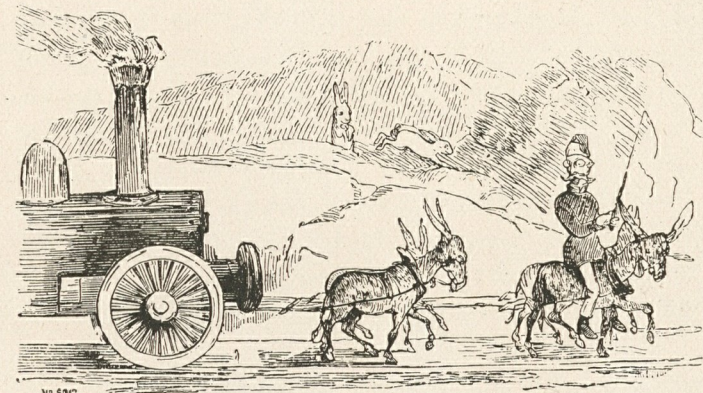


Abb. 93

6012

Ein Bauer am Wege: Herr Kondukteur, 's ham sich eben e paar hinten drufgesetzt.

Kondukteur: Wollt ihr runter, ihr Spitzbuben, alle Tage setzt ihr euch hinten druf — nich einmal Sonntags nehmt ihr ein Billet — rrrrrunter sag ich —! Nu wart! (Er holt eine Peitsche vom Wagen und läuft hinter. Die blinden Passagiere springen herab, laufen eine Strecke hinterher und setzen sich wieder auf, wie der Kondukteur im Waggon ist).

Ein Bauer, der nebenher geht, pocht ans Fenster und bittet Schultze um ein bißchen Feuer, was er erhält.

Kondukteur: Nun, lieber Freund, wollen Sie vielleicht einsteigen?

Der Bauer: Nee, mei guter Herr Kondukteur, 's tut mer leid, aber ich muß halt um Viere in Teplitz sein, und Sie kommen erst um Fünfe hin. — Ich will immer vorausgehn. — Ham Se vielleicht was zu bestellen?

(„Zeitschrift f. d. Bediensteten der A. T. E. G.“ vom 15. 7. 14)

*

Wie die Lokomotivpfeife entstand.

Kurz nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn in England im Jahre 1833 hatte ein dahersausender Zug das Unglück, einen mit einem Pferde bespannten Karren, der mit Butter und Eiern beladen zum Markte nach Leicester auf dem Wege war und dabei einen Bahnkörper

überfahren mußte, umzustürzen und völlig zu zertrümmern. Der Lokomotivführer hatte wohl mit seinem Horn, das er an seinem Halse trug, den Rosselenker auf die Gefahr aufmerksam gemacht, der Warnungsruf war jedoch nicht bis zu dessen Ohr gedrungen.

Dieser erste Unglücksfall auf der Eisenbahn erregte ein ungeheures Aufsehen, weshalb sich die Direktion dieser Bahn veranlaßt sah, an demselben Tage noch mit Georg Stephenson über diese unangenehme Geschichte Rücksprache zu nehmen. Es wurde hin und her überlegt, wie derartigen Unglücksfällen in Zukunft wirksam vorgebeugt werden könnte, doch wollte kein Vorschlag recht zusagen und befriedigen.

Da kam der Direktor der Bahn auf einen Einfall; er fragte, ob es nicht möglich wäre, an der Dampfmaschine ein hornartiges Instrument anzubringen, das durch Dampf in Tätigkeit gesetzt werden könnte. Stephenson, der als erfahrener Techniker sogleich den hohen Wert dieser Idee erkannte, erklärte sich mit diesem Vorschlag einverstanden und war gern bereit, sofort zur Ausführung eines Versuches zu schreiten.

Ein englischer Fabrikant von Musikinstrumenten stellte unverzüglich das Versuchsobjekt her, und die erste Probe fiel so günstig aus, daß der Verwaltungsrat beschloß, an allen Maschinen der Gesellschaft derartige Instrumente anbringen zu lassen.

Vor allen Dingen aber mußten die verlorenen Pferde, der zertrümmerte Wagen, 50 Pfund Butter und 80 Dutzend zerbrochene Eier vergütet werden. Und diesen 960 Eiern verdankt die Lokomotivpfeife ihr Dasein.

(Aus den „Stenographischen Monatsblättern“ vom März 1922, Heckners Verlag, Wolfenbüttel)

*

Die künstlerisch durchgebildete Lokomotive.



Abb. 94

6027

Non è uno scherzo:

Questo mostro elegantuccio come uno zucchero da quattro soldi, è il progetto di una locomotiva dell'avvenire disegnato da un valente artista inglese patrocinatore a ogni costo della diffusione dell'arte in tutte le forme della vita. Come si vede, lo stile liberty ha ancora i suoi fedeli.

„Corriere della Sera“, Letteratura (Febbraio 1906)

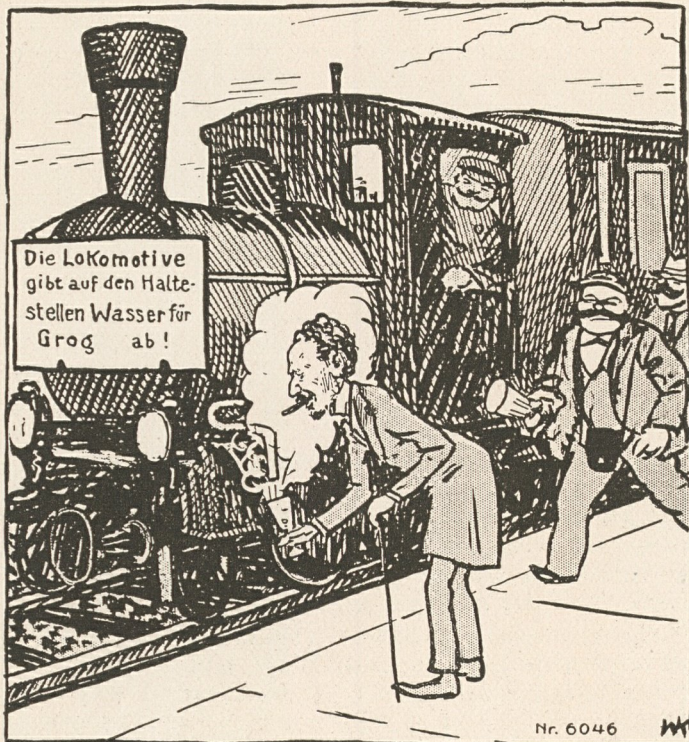


Abb. 95

Zur Hebung des Fremdenverkehrs nach Ostpreußen.
Lokomotive mit Grogahn.
(„Kladderadatsch“ Nr. 22 vom 31. 5. 1914)

Das Läutewerk.

Als Ende der siebziger Jahre bei den Lokomotiven der Nebenbahnen das Läutewerk eingeführt wurde, fragte ein an einem Sonntag nach S. fahrendes Bäuerlein einen Mitreisenden, was das Läuten zu bedeuten habe. Darauf wurde ihm erwidert, daß auf der nächsten Station für das gesamte Zugpersonal im Packwagen gepredigt würde.

Zugpflaster.

Auf dem Bahnhof W. einer Nebeneisenbahn „machte die Lokomotive keinen Dampf“, so daß die Abfahrt des Personenzuges sich erheblich verzögerte. Von den ungeduldigen Reisenden kam einer an die Lokomotive und erkundigte sich nach der Ursache der Verzögerung. Nachdem ihm diese bereitwilligst mitgeteilt worden war, reichte er dem Führer lächelnd zwei bedruckte Briefumschläge und sprach: „Kleben Sie auf jeden vorderen Pufferteller Ihrer Lokomotive den Inhalt dieser Briefumschläge, dann können Sie sofort losfahren, die Umschläge enthalten nämlich das berühmte spanische Fliegenpflaster der Firma Meyer & Co., das wie kein anderes in der ganzen Welt die größte Zugkraft besitzt.“

Die Lokomotive in ihrer Anwendung auf die freien Künste.

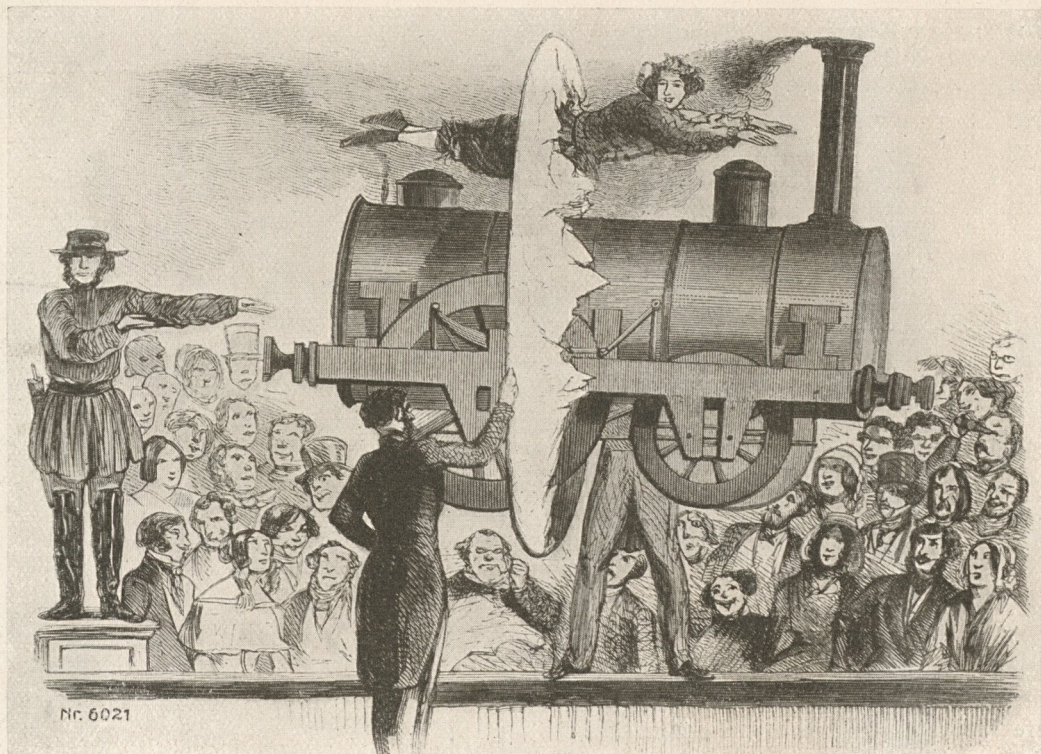


Abb. 96

Kunstreitergesellschaft. Der Sprung durch den Reifen.
(„Neue illustrierte Zeitschrift“ 1846, S. 118)

6021

Unsere Eisenbahn.

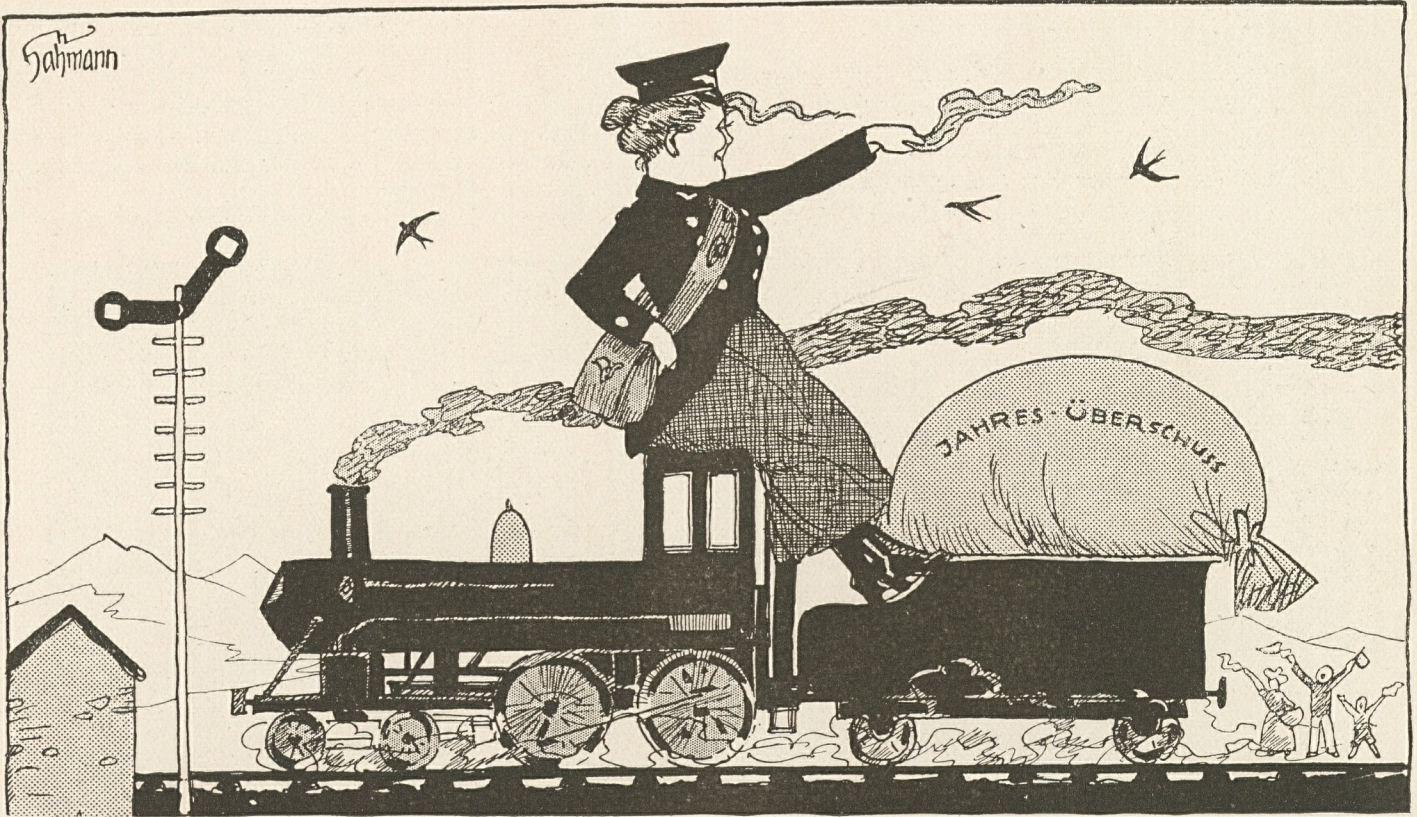


Abb. 97

Einst und

6024

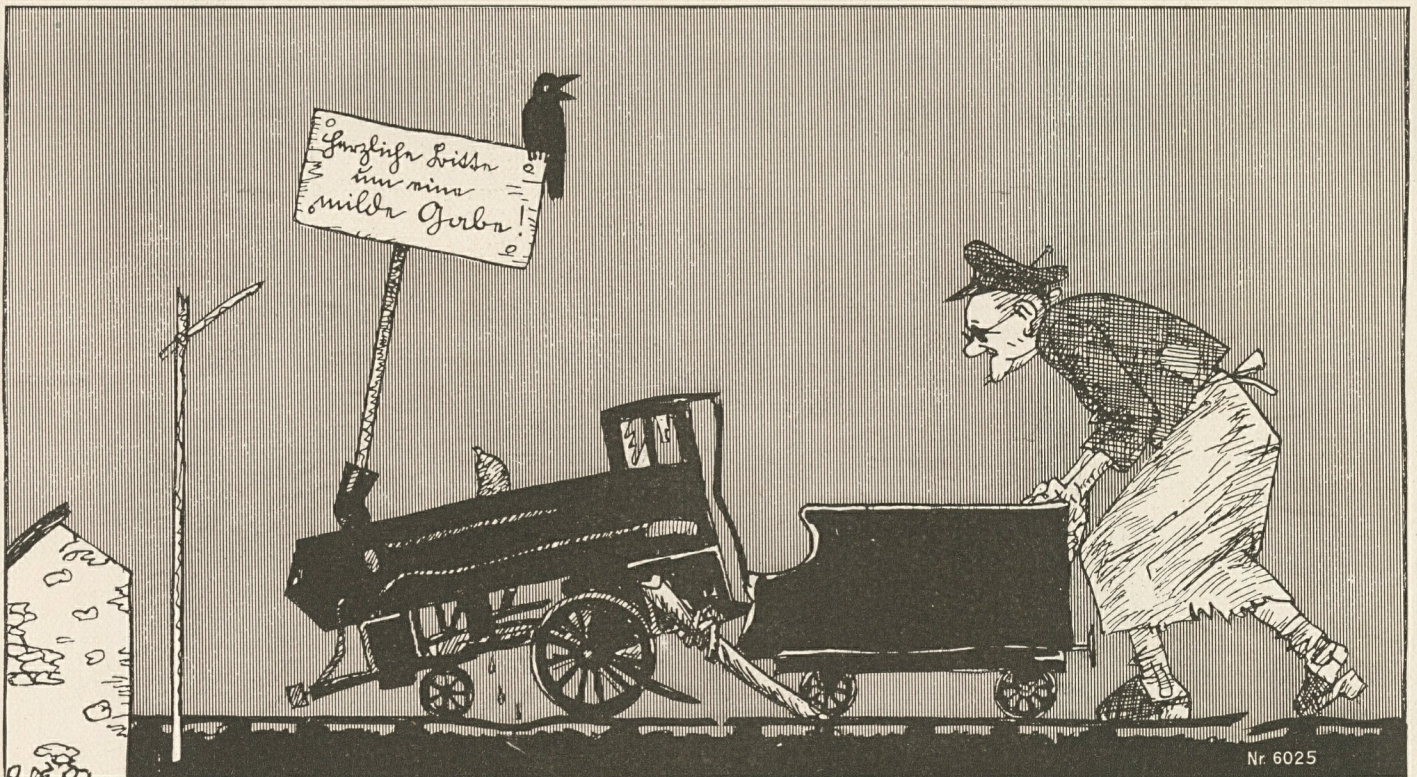


Abb. 98

jetzt.

(„Kladderadatsch“ Nr. 43, v. 26. 10. 1919)

Nr 6025

6025

Die Lokomotiven mit der geringen Zugkraft.

„Erinnern Sie sich noch der alten ungekuppelten Maschinen der Hinterpommerschen Bahn?“ fragte jemand einen älteren Führer.

„Oh ja,“ sagte dieser nach einigem Besinnen, „es waren ja ganz schöne Maschinen, laufen taten sie vor-

Pflichtgefühl.

Auf den englisch-indischen Bahnen versehen auf kleineren Stationen nur Eingeborene den Dienst, welche den strengen Auftrag haben, nichts ohne Einwilligung ihrer englischen Vorgesetzten zu unternehmen. — Eines Tages erscheint auf dem Bahnhof ein Tiger und tötet den Lokomotivführer. Der Eingeborene telegraphiert darauf an seine Behörde:

„Tiger frißt Lokomotivführer, was soll ich tun.“

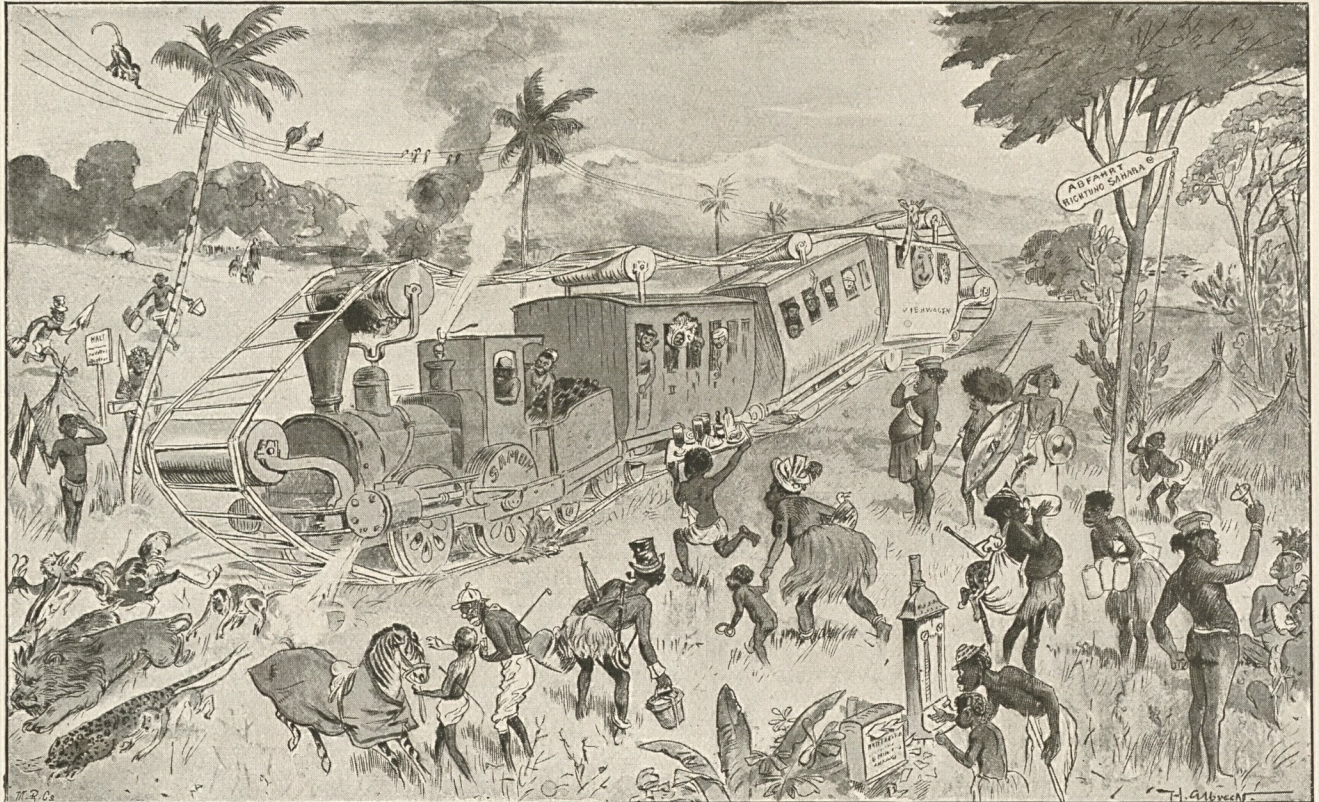


Abb. 99

Wüsteneisenbahn.
„Fliegende Blätter“ 1896.

6110

züglich, aber ziehen taten sie gar nichts, rein gar nichts, die konnten einem noch nicht mal die Hosen ausziehen.“

(Prof. Jahn, Vortrag, Berlin 13. 1. 1914)

*

Ungünstig.

Bei der Einweihung einer bekannten kleinstaatlichen Nebenbahn mußte eine Honoratiorentochter das langentbehrte Dampfroß mit einem Prolog begrüßen, der mit folgenden Worten begann:

„So bist du endlich uns erschienen,

Du langersehntes Riesenroß....“

Leider schob sich beim Beginn dieser Anrede zwischen die Dame und die Lokomotive — der Herr Minister, der zur Feier gekommen war.

(„Jugend“ 1916, Nr. 11)

Empfehlenswertes Abendessen für Loko- motiv-Festlichkeiten.

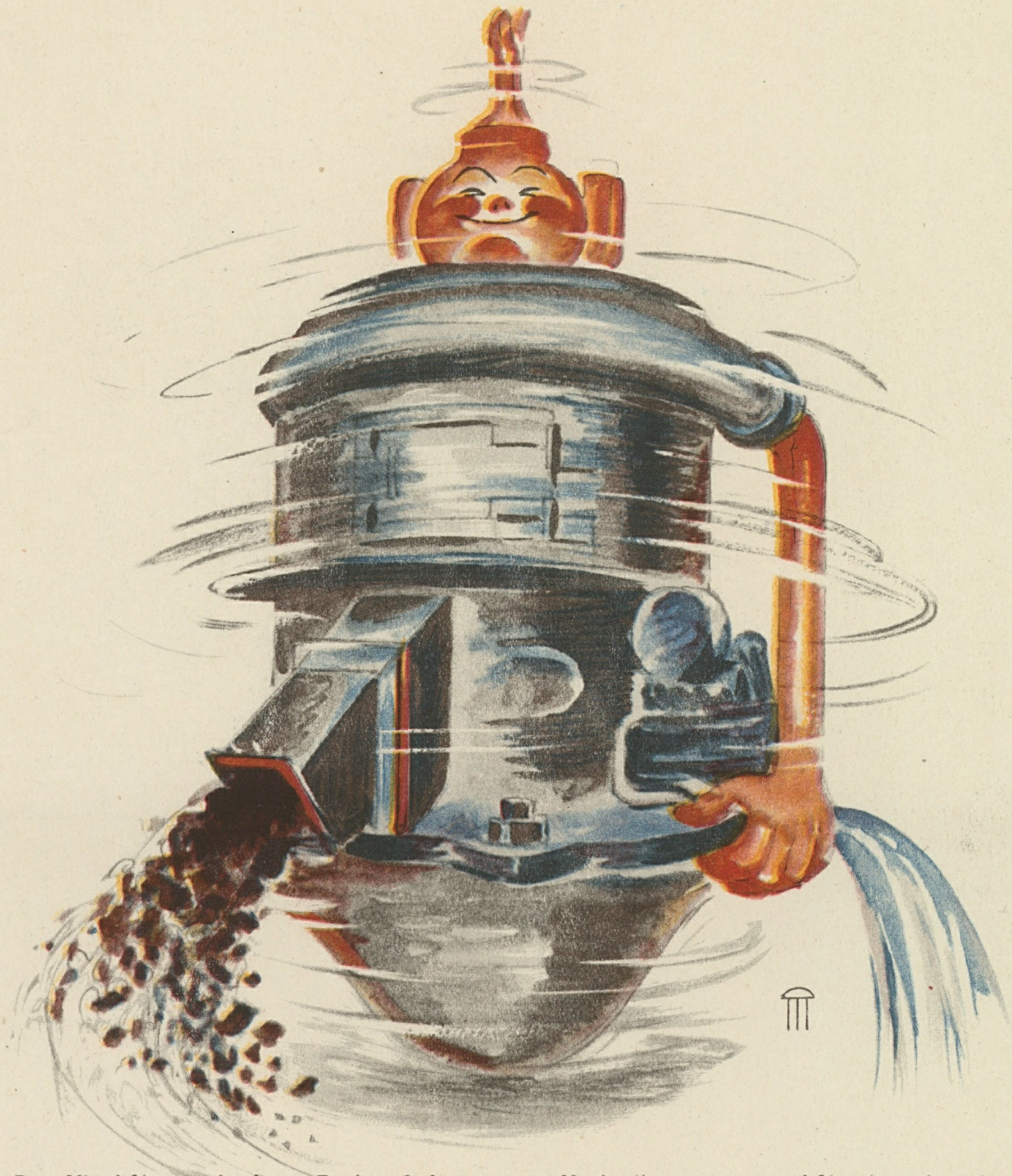
Gedeck zu 3,50 Mk.

Speise-Wassersuppe mit Weißmetall-Einlauf
Steuer-Wellfleisch mit Au-Tomaten purée
Feuer-Thüringer Klöße mit Schieber-Büchsenbohnen
Zylinder-Hähnchen mit Feuerbüchsenpargel
Kulissen-Steinobst mit Sand-Streuzucker und Rad-
scheibenhonig
Schorn-Steinpilze mit Sauce de Limon
Ein-Gefrorene Speise-Köpfe mit Rot-Gußzwiebacken
Käsestangen mit Tee-Querschnitt.

Getränke

| | |
|---------------------------------------|------------------|
| Luft-Pumpenheimer | Flasche 5,50 Mk |
| Kessel-Steinberger Kabinett | „ 7,50 „ |
| Dom-Anen Schaum-Blech-Wein | „ 12,— „ |
| Achs-Lagerbier vom Faß | 1/2 Liter 0,10 „ |

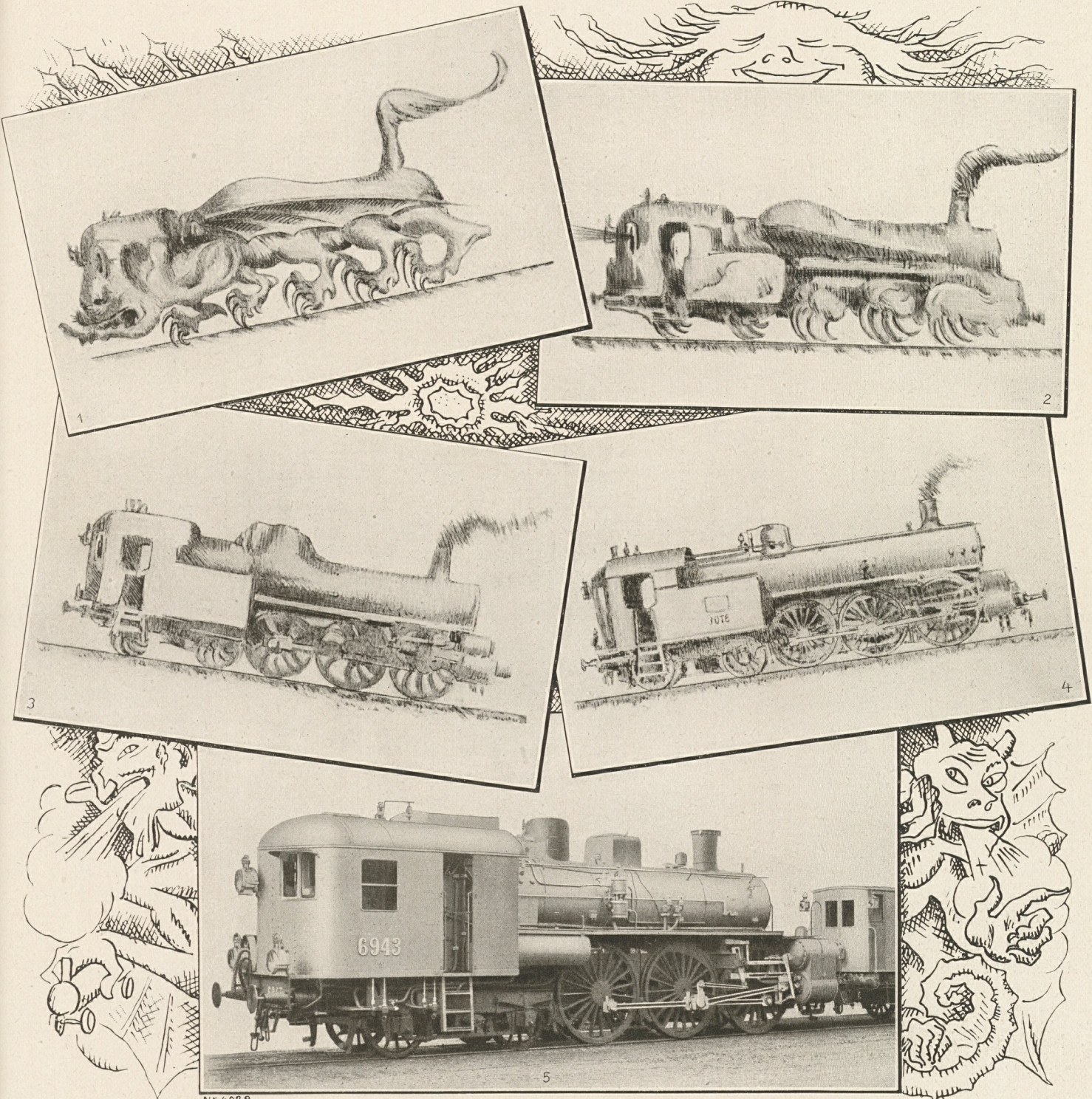
(Witzblatt Henschel, 10 000. Lokomotive)



Der Klärschlamm sanft zu Boden sinkt,
 Er sieht schlecht aus, er fault und stinkt,
 So daß ihn niemand leiden mag.
 Er ist für jeden eine Plag!
 Der Schleuder-Apparat ter Meer
 Der haßt ihn nicht — der liebt ihn sehr;
 Er schlingt sogar ihn mit Behagen
 In seinen großen, runden Magen.
 Er trocknet auch den Kohlschlamm

Und alles, was man schleudern kann!
 Vermeidet jede Handarbeit,
 Ist dienstbereit zu jeder Zeit!
 Er liefert stets den Rückstand fest!
 Das Wasser er dann laufen läßt. —
 Wer also unter Klärschlamm leidet,
 Das Wasser gern vom Festen scheidet,
 Der komm sofort zur HANOMAG
 Er wird befreit von seiner Plag!

Metarmorfosi di un mostro antidiluviano in una „mucca“.



Ein Traum.

Abb. 100

Mucca ist in der Führersprache die Bezeichnung der von Zara entworfenen, normal rückwärtsfahrenden C 2-Schnellzuglokomotive ex RA gr. 500 der Italienischen Staatsbahn (Nr. 5 der Abb. 100 — vergl. auch Anhang S. 124 Mucche).

Die Bilder 1—4 wurden uns freundlichst übersandt von Herrn Cav. Scappini, Mailand.