

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.

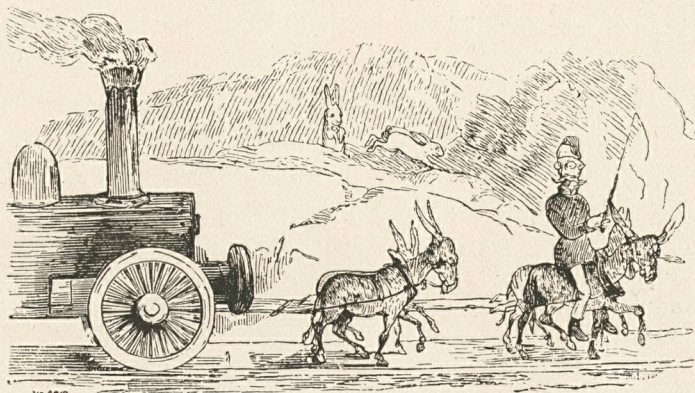


Abb. 93

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)