

Jesus-Mann Nr. 1

Autor(en): **Wermut, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **110 (1984)**

Heft 23

PDF erstellt am: **21.09.2024**

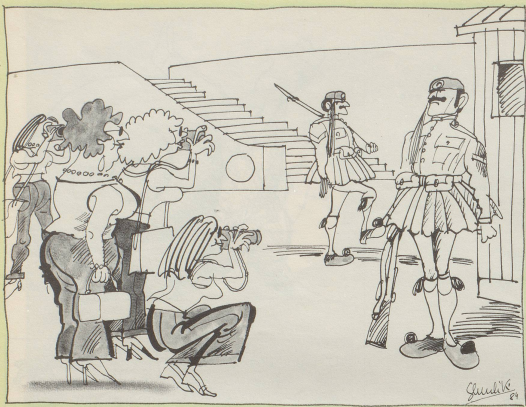
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-609858>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

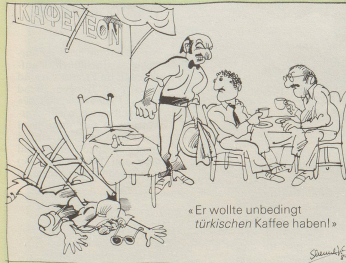
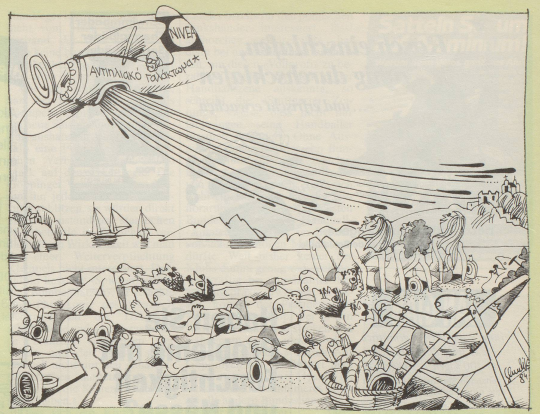
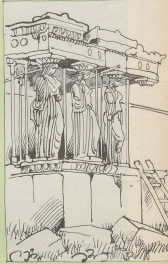
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



«Seliges Griechenland!»

Reiseskizzen von Shemuel Katz



«Er wollte unbedingt türkischen Kaffee haben!»

Jesus-Mann Nr.1

Im Zusammenhang mit dem Papstbesuch in Papua-Neuguinea berichtet ein Blatt aus der Hauptstadt Port Moresby: Buschkrieger nannten den Papst «Number one Jesus Man», also «Jesus-Mann Nummer 1». Aus einer anderen Quelle war vor einiger Zeit zu erfahren: Die Eingeborenen von Neu-Guinea bezeichnen den britischen Prinzen Philip bei Staatsbesuchen realistisch in Pidgin-Englisch als «Nummer-eins-Kerl-gehört-Frau «Königin». Und so begrüssen sie ihn auch, den Vertreter des Commonwealth.

Pidgin-Englisch, die bekannteste Not- und Handelsprache, in Jack Londons Südseegeschichten gegenwärtig, in ostasiatischen Häfen geläufig, hat im Laufe der Zeit tatsächlich muntere Sprachblüten hervorgebracht. So wie es kein richtiges Wort für Prinzgemahl gibt, so behilft sich Pidgin-Englisch auch in anderen Fällen mit seltsamen Umschreibungen. Erwa: «You no savvy that fellow white man coconut belong him no grass?» Wörtlich übersetzt: «Du nicht kennen diesen weissen Mann. Kokosnuss gehören ihm kein Gras?» Graslose Kokosnuss bedeutet da schlicht: Glatze.

Für das Klavier ist in Neu-Guinea gebräuchlich: «Big fellow bokus you fight him he dry.» Also: «Grosser Kerl Kiste, du sie schlagen, sie schreit.» Für die Handharmonika existiert: «Kleiner Kerl Kiste, du sie ziehen, sie schreit.» Aus einem ostasiatischen Hafen wird für das Klavier auch die Umschreibung angeführt: «Outside maky fighty-fighty, inside plenty singing girl.» Also: «Drussen (also auf den Tasten) wird gekämpft, drinnen viele singende Mädchen.» Und da gibt es das Dampfschiff mit drei Masten und zwei Schornsteinen: «Three piecee bamboo two piecee puff-puff-walk-along inside.» Nämlich: «Drei Stück Bambus, zwei Stück Puff-Puff, «Geh-vorwärts» (= Maschine, Motor) inwendig.» Ja ja, die Buschkrieger und Papua-Hafenarbeiter! Wozu man doch erwähnen muss: Ein USA-Oberst in Deutschland war, wie er vor einiger Zeit der «Frankfurter Allgemeinen» mitteilte, doch recht verwundert, als ein deutscher Bauer mit Land am Rande des Frankfurter amerikanischen Militärluftfelds sich beschwerte: «Herr Colonel, my pig-pig and gag-gag werden nervous because of the Krach of your DüsenhünTERS!» Die armen gerührten Säuen und Bibi!

W. Wernius

«Ist die Stimme des Tenors nicht wie ein Märchen?» — «Ja, ja — es war einmal.»



Mykonos: Die «schneeweisse» Insel

Erwin A. Sautter Zurück ins Holzbankzeitalter

Die Bahnen haben das Dreiklassenzeitalter längst hinter sich. Und in den fünfziger Jahren sind wir auf einem englischen Passagierschiff rund ums Kap der Guten Hoffnung gedampft, das nur eine Klasse kannte (Postschiffe der Union Castle Line). In der Fliegerei gehen die Uhren anders. Die plägierten die Gesellschaften mit der Erfindung einer dritten Klasse, die zwischen First und Economy geklemmt wurde, mit etwa folgenden Argumenten: «Die einen haben neun. Die anderen acht ... hat nur sechs.» (Wo der Raum ausgespart blieb, kann der Name einer internationalen Fluggesellschaft eingesetzt werden.)

Es geht um weniger Sitze in der neuen Zwischenklasse und um mehr Platz für die Beine und was sonst da noch auf Transatlantikflügen zu verstauen ist. Dafür sind die Apparate wohl etwas schwanzzlastiger geworden. Was in der Mitte weggenommen wurde, baute man in der Holzklasse ein, in der eigentlich nur noch kleinere und mit Vorteil eher schwächliche Passagiere reisen sollten, wenn sie nicht ständig links und rechts Anstoss erregen wollen.

Die Swissair wehrte sich leider nicht lange genug gegen diesen Rückschritt in der Fliegerei, sondern kapitulierte unter dem Druck der Konkurrenz. Aber niemand spricht davon, dass man erst-, zweit- und drittklassig in der Luft reisen kann. Für die neue «Sandwichklasse» — zwischen den besseren und weniger besseren Passagieren — hat jede Gesellschaft einen eigenen Namen kreiert, statt sich ehrlicherweise auf «Second Class» zu einigen. Dreiklassensystem ja — aber ja nicht von einer ersten, zweiten und dritten Klasse reden, sondern auf gut schweizerisch «First Class, Business Class and Economy Class». Business Class gilt soviel wie Executive Class, Ambassador Class, Gold Class oder Clipper Class auf andersfarbigen Vögeln. Eigentlich dürfte sich der Zweitklasspassagier fast wie ein Erstklassiger verkommen, da z. B. «Gepäckabfertigung wie First Class» (aus einer Anzeige der PanAm) possumt wird. Überhaupt: wer soll dann noch First reisen, wenn die so über den Klee gelobte Zwischenklasse so super ist?

Die Luftfahrer sollten sich vielleicht wieder einmal in die Bahn setzen, um zu lernen, was eigentlich Reisekomfort ist und wohin der Klassenkampf auf dem Rücken der Economy-Reisenden geführt hat. Schliesslich gibt es auch Bahnreisende, die zu ermässigten Taxen fahren, ohne gleich diskriminierend in die hintersten Wagen verbannt zu werden, weil die dritte Klasse nicht mehr existiert.

Meteora: «Heilige Höhenluft!»

