

**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender  
**Band:** 150 (1871)

**Artikel:** In einem Hotelwagen der Stilleweltmeer- oder Pazifik-Eisenbahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-373477>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

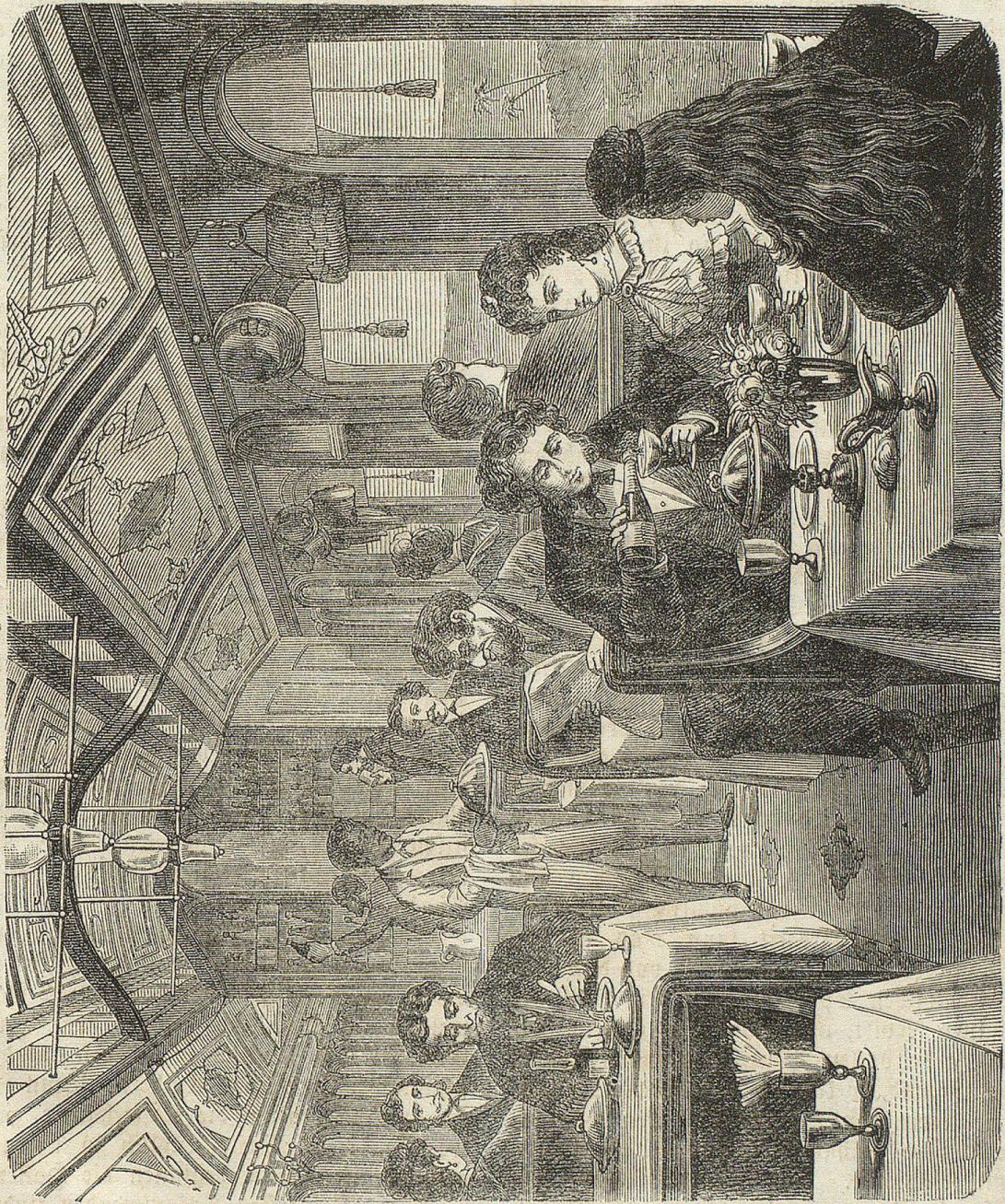
#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 28.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

In einem Hotelwagen der Stilleweltmeer- oder Pacific-Eisenbahn.



Die Amerikaner haben ihren Dampfschiffen auf den großen Strömen und Seen schon seit langer Zeit den Charakter wandernder Gasthöfe gegeben. Jetzt hat die lange Fahrt zwischen der Küste des atlantischen Ozeans und derjenigen des stillen Weltmeeres — von welcher der letzte Kalender eine Schilderung gegeben — zu einer großartigen Neuerung geführt.

Obgleich man jetzt auf dieser Eisenbahn die Fahrt von New York bis Sanfranzisko in Kalifornien — quer durch das Festland von ganz Amerika — in 7 Tagen zurücklegt, wozu man vorher 180 Tage gebraucht, so ist gleichwohl die Reise noch langweilig und ermüdend genug, denn ununterbrochen, Tag und Nacht fort, braust der Zug dahin, wenn er einmal die Stadt Omaha hinter sich hat. Eine solche Fahrt müßte also fast unerträglich sein, wenn nicht die Bahnzüge selbst mit Schlaf- und Speisezimmern versehen wären. Ein unternehmender Eisenbahnwagenbauer, Namens Pullmann, hat nun Wagen mit aller erdenklichen Pracht und Bequemlichkeit gebaut, welche elegante Speisesäle enthalten, die für die Nacht in Schlafzimmer umgewandelt werden können. Die Sitzpolster sind so konstruiert, daß sie bequem zu einem Bett zusammengefügt werden können, auf welches elastische Matrassen gelegt werden. Die starken Federn der Sitzpolster, sowie die Matrassen brechen die rüttelnde Erschütterung des Wagens so gut, daß der Passagier ganz ruhig schläft, wenn er anders ruhig schlafen kann. Jedes Bett ist durch Gardinen für sich abgeschlossen. In den Speisesälen erhält man alles, wonach Gaumen und Magen gelüstet, wenn man nämlich genug Geld hat. Zu jeder Tageszeit kann man speisen. Man betrachte nur die Abbildung von dem Innern eines solchen Speisesalons, worin ein Neger als Kellner servirt, und man kann sich vorstellen, daß da bei vollem Beutel und gutem Appetit die öde Gegend, welche zu den hohen Spiegel Fenstern hereingähnt, ihre Schrecken verliert. Einige Wagen enthalten auch Gesellschaftszimmer mit Klavieren. Die neuesten Wagen sind obenauf mit Sitzen versehen, damit die Reisenden von dort aus die Gegend bequem betrachten können. Hr. Pullmann baut nun noch „Brautwagen“ für reiche Neuvermählte, die eine kleine Hochzeitsreise von 1000 Stunden machen wollen.

## Die Ernährung von Paris.

Für die Ernährung von Paris bestehen 8 Hallen für den Verkauf im Großen, 57 Märkte für den Detailverkauf, ein Zentralmarkt für das Vieh und 4 Schlachthäuser. An Personal beschäftigen diese Etablissements nicht weniger als 30,000 Personen, welche alle unter dem Polizeiamt stehen. Die Steuer für die hier verkauften Lebensmittel beträgt zirka 10 Mill. Fr. jährlich.

Im Jahr 1867 sind in Paris eingegangen 187,966 Ztr. Getreide und 4.430,171 Ztr. Mehl. Die Bäcker haben das Brot zu einer bestimmten Taxe zu verkaufen. Außerdem verkauft das Polizeiamt für arme Leute schwarzes Brot zu einem geringern Preis. Paris zählt heute über 1200 Bäckereien, während es 1680 bloß 650 hatte.

Täglich kommen auf den Zentralmarkt ganze Herden Schlachtvieh. Jährlich werden 300—400,000 Ochsen, über 200,000 Kälber und eben so viel Schweine und gegen 200,000 Schafe verzehrt. Hierzu tragen fast alle Länder bei. Deutschland sandte 1867 1651 Ochsen und 101,837 Schafe, Italien 1361 Ochsen, Spanien 191 Ochsen und 214 Schafe, Ungarn 4696 Hämmel, Russland 2511 Hämmel, die Schweiz 1275 Kälber. In den Schlachthäusern wird Tag und Nacht gearbeitet, um Paris satt zu machen. Das Schlachten beginnt um Mitternacht und dauert oft bis 5 Uhr abends. Dabei geht alles in größter Ruhe und Ordnung zu. Paris hat zirka 1800 Metzger. Außerdem existiren 22 Pferdeschlächtereien. Die Zahl der hier geschlachteten Thiere betrug 1869 3728 Pferde und 109 Esel.

Wo man aber alles erhalten kann, was zur Leibesnahrung gehört, das sind die Zentralhallen. Es ist ein mächtiges Gebäude mit 12 Pavillons, welches 60 Mill. Fr. gekostet hat. Hasen und Geißel sind lebendig in Käfigen und die Fische schwimmen in kleinen Weihern. Wenn die Theater aussind, wenn die Kaffeehäuser geschlossen werden, wenn Paris endlich in tiefen Schlaf gesunken ist, dann beginnen die Hallen zu erwachen. Die ersten Ankommenden sind die Gemüschändler. Bald beginnt eine große Regsamkeit im Pavillon Nr. 3, wo große Stücke Fleisch herangetragen werden. Die Nacht rückt weiter, eben schlägt es von der nahen Kirche 3 Uhr.