Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1930)

Artikel: Pullman-Schlaf-Wagen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988712

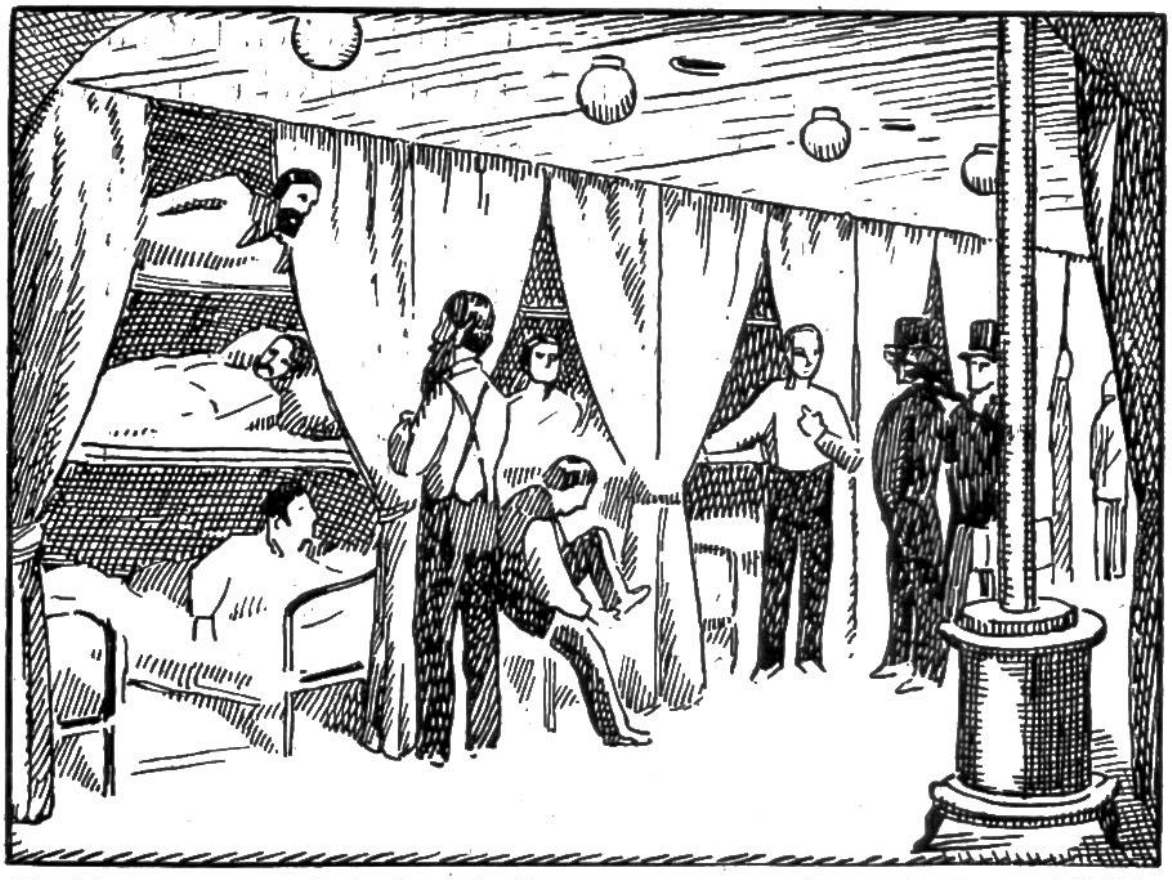
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 09.09.2025

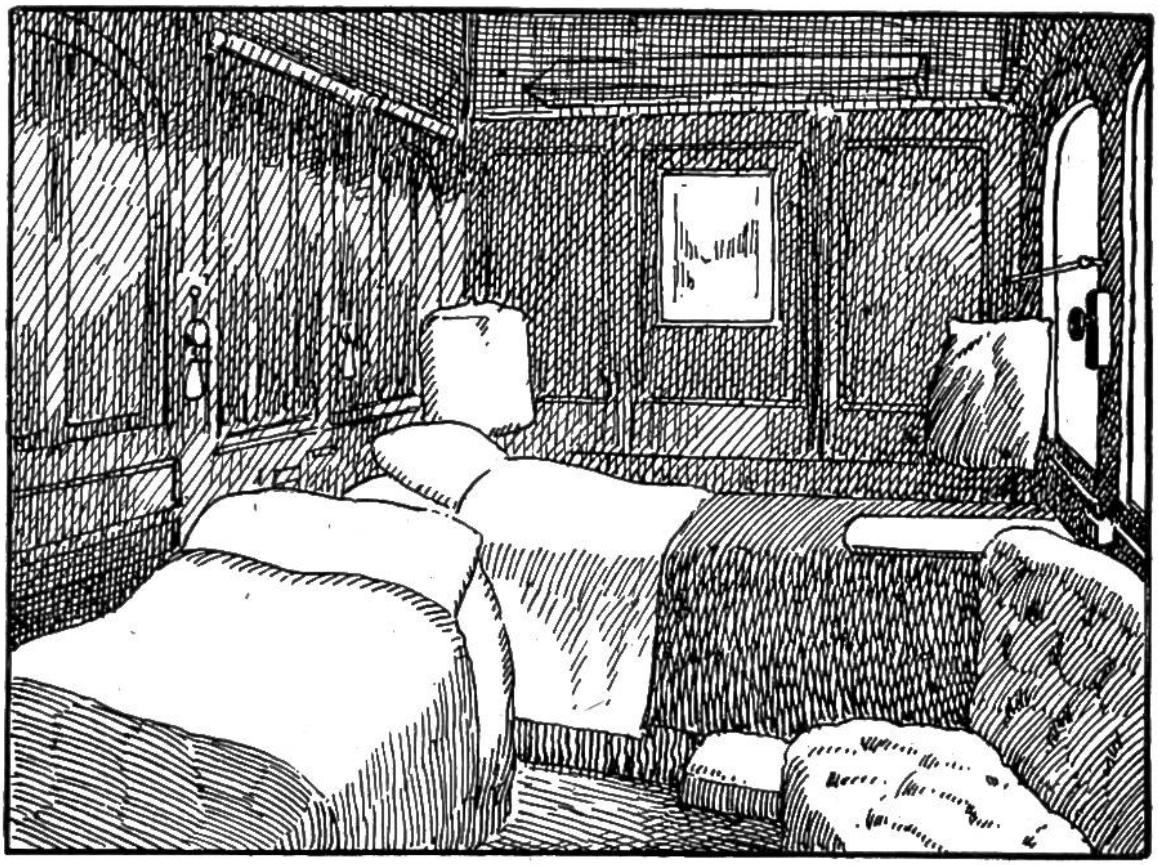
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Pullmans erster Schlafwagen aus dem Jahre 1858.

PULLMAN-SCHLAF-WAGEN.

Mit der erfolgreichen Fahrt von George Stephensons Lokomotive « Rocket » (Rakete) auf der Strecke Manchester-Liverpool im Jahre 1829 setzte der Siegeslauf der Eisenbahn ein. Die rasche Vergrösserung des Eisenbahnnetzes rief auch den Wunsch nach bequem eingerichteten Eisenbahnwagen wach. In Europa, wo nur verhältnismässig kurze Strecken befahren wurden, genügte vorerst die Polsterung der Sitze in den Personenwagen. Anders lagen die Dinge in Amerika. Dort brauchten die Züge oft mehrere Tage ununterbrochener Fahrt, um die riesigen Entfernungen zurückzulegen. Da führte 1836 eine Bahngesellschaft in Pennsylvanien Schlafwagen ein, um besser mit den Fluss- und Seedampfern konkurrieren zu können, die von vielen Reisenden wegen der bequemen Einrichtung bevorzugt wurden. Die Schlafwagen waren anfangs noch sehr ein-



Moderner amerikanischer Schlafwagen, tagsüber als Salonwagen zugerichtet.

fach eingerichtet. Kissen und Bettwäsche mussten sich die Reisenden selbst mitbringen. Die Schlafplätze enthielten nur Strohsäcke. Diese Verhältnisse erfuhren aber gründlichen Wandel, als sich der Deutschamerikaner George Mortimer Pullman näher mit dem Gedanken befasste und im Jahre 1858 seinen ersten Schlafwagen für die Chicago-Alton-Bahn baute. Er benutzte dazu zwei alte Postkutschen, in die er Schlafabteile, einen mit Handtüchern ausgestatteten Abort und zwei Waschräume einbaute. Die Wagen wurden in Plüsch gepolstert, mit Öllampen beleuchtet und mit Öfen geheizt. Die einzelnen Abteile waren nur durch Vorhänge voneinander getrennt. Die obern Betten wurden tagsüber zurückgeklappt. Man konnte Bettwäsche mieten und sich auskleiden. Die ersten Benützer waren an diesen Luxus so wenig gewöhnt, dass sie vor dem Zubettgehen aufgefordert werden mussten, die Schuhe auszuziehen.

Die neue Einrichtung fand allgemein Anklang. Doch Pullman gab sich damit nicht zufrieden. Er baute 1864 einen prunkvollen Schlafwagen, zu dem er sein ganzes erspartes Geld — 20,000 Dollar — verwandte. Die Eisenbahngesellschaften lehnten ihn als zu teuer ab, doch Pullman hatte Glück. Die Regierung mietete den « Pionier » genannten Wagen, um die Leiche des Präsidenten Lincoln nach Springfield zu befördern. Weitere Wagen bewährten sich vortrefflich. Die Reisenden bezahlten gerne etwas mehr, damit sie nicht « gerädert » am Reiseziel ankamen. Es entstand in der Nähe von Chicago eine grosse Waggonfabrik. Die « Pullman - Wagen » erhielten Weltruf. Die Idee wurde in England und bald auch auf dem europäischen Festland aufgegriffen, und unseren Verhältnissen entsprechend gebaute Schlafwagen fanden bei gewissen Durchgangs- (D) Zügen Verwendung.

Durch den Erfolg ermuntert, baute Pullman noch Speise-, Rauch- und Salonwagen und verband sie an den Enden mit festen Übergangsbrücken, die durch Faltenbälge eingehüllt waren. Diese sogenannten « Harmonikazüge » erfreuen sich heute noch grosser Beliebtheit, denn sie ermöglichen einen sicheren Verkehr von Wagen zu Wagen während der Fahrt. Die Konkurrenz zweier anderer amerikanischen Waggonfabriken veranlasste eine gegenseitige Überbietung in Luxuswagen, die mit immer verschwenderischer Pracht ausgestattet wurden.

Auf dem europäischen Festlande führen besonders die Internationalen Express-Züge Luxus-Wagen mit, wie zum Beispiel der Simplon-Orient-Express. In geräumigen, äusserst bequem eingerichteten Wagen können die Reisenden in knapp 3 Tagen die 3350 Kilometer lange Strecke von Calais über Paris, Lausanne, Mailand, Triest, Belgrad, Sofia nach Konstantinopel zurücklegen.