

In einem Hotelwagen der Stilleweltmeer- oder Pazifik-Eisenbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **150 (1871)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-373477>

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.

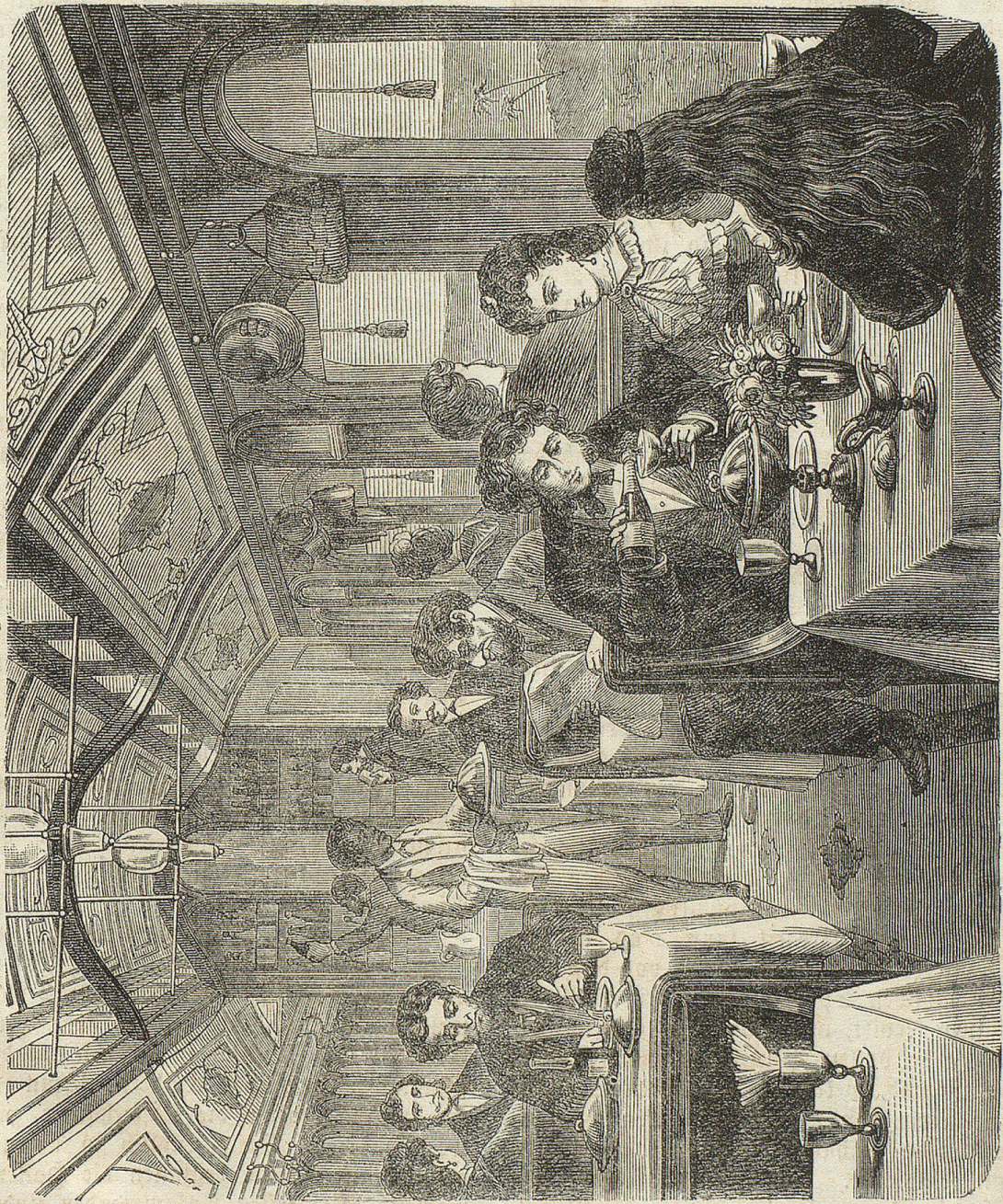
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

In einem Hotelwagen der Stilleweltmeer- oder Pazifik-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 letztjährige Kalender eine Schilderung gegeben — zu einer großartigen Neuerung geführt.

Obgleich man jetzt auf dieser Eisenbahn die Fahrt von Newyork 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 Speisefäle enthalten, die für die Nacht in Schlafzimmer umgewandelt werden können. Die Sitzpolster sind so konstruiert, daß sie bequem zu einem Bette zusammengefügt werden können, auf welches elastische Matrazzen gelegt werden. Die starken Federn der Sitzpolster, sowie die Matrazzen 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 Speisefälen erhält man alles, wonach Gaumen und Magen gelüsten, wenn man nämlich genug Geld hat. Zu jeder Tageszeit kann man speisen. Man betrachte nur die Abbildung von dem Innern eines solchen Speisefalons, worin ein Keger als Kellner servirt, und man kann sich vorstellen, daß da bei vollem Beutel und gutem Appetit die öde Gegend, welche zu den hohen Spiegelsteinfenstern 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 Hammel, Rußland 2511 Hammel, 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 Lebensnahrung gehört, das sind die Zentralhallen. Es ist ein mächtiges Gebäude mit 12 Pavillons, welches 60 Mill. Fr. gekostet hat. Hasen und Geflügel sind lebendig in Käfigen und die Fische schwimmen in kleinen Weihern. Wenn die Theater ausfind, wenn die Kaffeehäuser geschlossen werden, wenn Paris endlich in tiefen Schlaf gesunken ist, dann beginnen die Hallen zu erwachen. Die ersten Ankommenden sind die Gemüsehändler. Bald beginnt eine große Regsamkeit im Pavillon Nr. 3, wo große Stücke Fleisch herangezogen werden. Die Nacht rückt weiter, eben schlägt es von der nahen Kirche 3 Uhr.