

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 37 (1933-1934)
Heft: 10

Artikel: Im grössten Bahnhof der Welt
Autor: Stranik, Erwin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-667768>

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

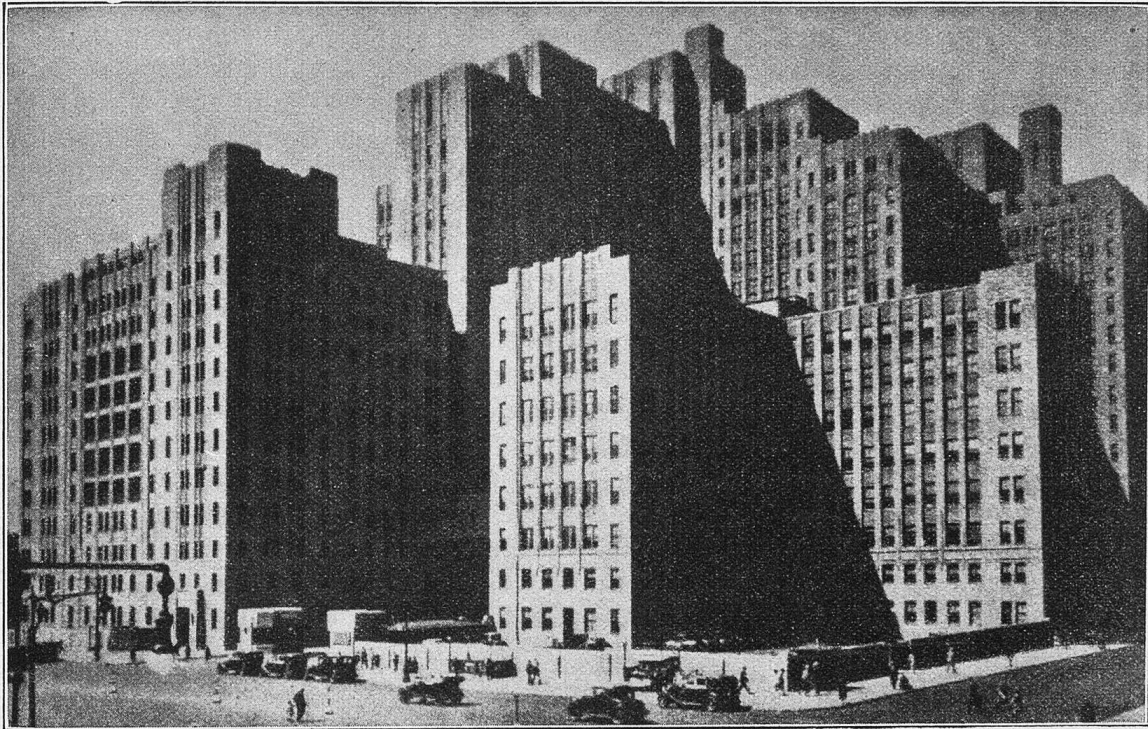
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 23.02.2026

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

die Fortdauer guter Zeiten schon beim Bau in riesige Schulden gestürzt. Eine andere wichtige Frage, die die Zukunft beantworten wird, ist die, ob die amerikanische Wissenschaft auch unter ärmlischen Verhältnissen die hohe Stellung

und hervorragende Leistungsfähigkeit bewahren wird, zu der sie in Zeiten wirtschaftlicher Blüte und unterstützt durch ungeheure Mittel mit fast beängstigender Schnelligkeit emporgestiegen ist.



Gebäudekomplex der Columbia-Universität in New York, der größten Universität Amerikas.

Geistesfürsten.

Riesenberge
Von härtestem Gneis,
Die mächtigen Häupter
Behelmt mit Eis.

Manch weicher Gehügel
Dazwischen sich zwängt,
Den Hohen vertraulich
Empor sich drängt.

Doch jene schweigen
Und achten's kaum,
Einander nur schaun sie
Durch weitesten Raum.

Von ew'gen Gedanken
Still und groß,
Die Urverwandten,
Sie kennen sich bloß.

Hans Böhm

Im größten Bahnhof der Welt.

Grand Central, die „Eingangspforte zu einem Kontinent“.

Von Dr. Erwin Stranik.

Von Peekskill kommend, stehe ich wieder einmal in der gewaltigen Halle des Grand Central, fühle mich neuerdings überwältigt von so viel Gigantik und Weisheit, wie sie sich in diesem größten Bahnhof der Welt und — neben der Pennsylvania Station — dem zweiten Herzen

von New York ganz unvergleichlich offenbart. Verwirrend für den ersten Anschein in der Vielfalt seiner Ausmaße, erkennt man doch bald, daß in diesen Hunderten von Durch- und Übergängen, Treppen zur Tiefe und Wegen zur Höhe, Hauptadern und Nebensteigen, Riesenhallen und

Balkonen ein genialer Geist gerade das zu schaffen vermochte, was allein einer Metropole von New York gerecht und wirklich gleichzeitig zur „Eingangspforte“ für einen ganzen Kontinent werden konnte.

Die heutige Gestalt verdankt der Grand Central Terminal seinem im Jahre 1913 beendeten Umbau. Von der Straße aus betrachtet, würde man eigentlich gar nicht glauben, daß dieser niedere, im Renaissancestil gehaltene und von einer mit einer Hermesgruppe umgebenen Uhr gekrönte Bau, den die mächtigsten Wolkenkratzer rings umragen und im wahrsten Sinne des Wortes „in den Schatten stellen“, derart bedeutungsvoll sich in seinem Inneren zu präsentieren vermöchte. Selbst der Eingang von der 42. Straße aus weist noch bescheidenen Umfang auf, und erst dann, wenn man die zweite Torreihe, die eine Erinnerungstafel an alle, die mit Kopf, Herz und Hand an der Erbauung dieses Hauses mithalfen, ziert, durchschritten hat — erkennt man in der sich nun weithin dehnenden, hochragenden Rasthalle, die wohl nicht die geringste Ähnlichkeit mit den in Europa üblichen Wartesälen aufzuweisen hat, was für ein Geist hier herrschen mag. Denn wie es in den Zügen selber keinen Unterschied der Wagenklassen gibt, so wird auch hier für arme und reiche Reisende in gleicher Weise gesorgt. Was immer man noch vor seiner Abfahrt zu kaufen oder gleich nach seiner Ankunft zu erledigen wünscht, kann man hier tun. Links erhält man Blumen und Früchte, rechts befindet sich ein „Drug-store“, eine Lunchstube und ein Restaurant schließen an, selbstverständlich ist auch eine Poststation da, wo man seine Briefe schreiben, telephonieren und Pakete zur Beförderung übergeben kann.

Zwischen zwei Zeitungsständen mit allen Journalen und Magazinen der Union und den neuesten Erscheinungen des Büchermarktes steht ein weißbehandschuhter, freundlich lächelnder Polizist den Gästen zur eventuellen Verfügung. Zahllose Neger, rote Tellerkappen über ihr kraushaar gestülpt, übernehmen das Gepäck der Reisenden. Linkerhand führt eine breite Treppe zu den für Herren und Damen bestimmten Separaträumen hinab. 50 Barbieri rasieren Tag und Nacht die Passagiere, 30 Schuhputzer richten deren Stiefel wieder her, drei Schneider reinigen die Anzüge und „pressen“ sie in frische Form, bessern auch gleich eventuelle Kleinigkeiten aus und stülpen den Hut neu, während man ein Bad nimmt oder sich massieren läßt. Die

Frauen können sich gleich dauerwellen lassen, die Elmethode kräuselt das Haar der weißen Ladies ebenso garantiert naturecht, wie sie das der Schwarzen glättet, einige Wärterinnen sorgen für ruhebedürftige Damen und übernehmen deren Garderobe zur raschen Auffrischung.

Wieder einige Schritte weiter, vom Rastraum der Tiefe zu, — und man befindet sich in der von mächtigen Säulen getragenen, mehrere Stockwerke hohen eigentlichen Haupthalle. Alle Wände sind mit hellem Marmor verkleidet, der Boden spiegelnd zementiert, die Decke zeigt ein wunderbares Bild: den Sternenhimmel New Yorks, der des Abends beleuchtet wird, indem zahllose Glühbirnen in langen Ketten um die Hochgesimse laufen. In der Mitte der Halle befindet sich für jeden sofort sichtbar: das Informationsbureau. Hier liegen Fahrpläne für alle vom Grand Central ausgehenden Fern- und Lokalzugslinien auf, man kann sie — wie überall in Amerika — unentgeltlich mitnehmen. Wer sich nicht auskennt, dem geben höfliche Beamte über alle an- und abfahrenden Züge bereitwilligst freundliche Auskunft. Rundreisen oder kombinierte Fahrten stellt ein gesondertes Büro zusammen, indes die direkten Tickets bei einem der 50 Schalter an den beiden Seitenwänden der Haupthalle zu lösen sind.

Eine weitere, äußerst praktische Einrichtung: ein Schalter ist da, bei dem man Post für ankommende oder abfahrende Reisende hinterlegen kann, ebenso eine Zentrale für Waren: wer in der Stadt etwas einkauft, braucht es nicht selbst zum Bahnhof mitzunehmen, sondern die Geschäftsleute senden es hieher, und an dem für solche Sendungen vorbestimmten Platz nimmt es dann der Käufer vor seiner Abfahrt in Empfang. Natürlich vermag man auch sein sonstiges Gepäck hier gegen geringe Gebühr zu deponieren, und von auswärts kommende Passagiere können, falls es bei ihrer Ankunft in New York eben regnet, sich an der gleichen Stelle sofort einen billigen Regenschirm kaufen. Sollten sie aber mit der Subway weiter wollen, dann brauchen sie den Bahnhof nicht erst zu verlassen, — sondern sich nur nach dem linken Flügel zu begeben, von wo aus sie die in zwei Stockwerken verkehrende Interborough Rapid Transit mittels Expreß- und Lokaltains raschest nach allen Teilen von Manhattan, Brooklyn oder Bronx befördert.

Wer ein Auto wünscht, beliebe bloß einige Stufen zur Höhe zu steigen! Denn da der ge-

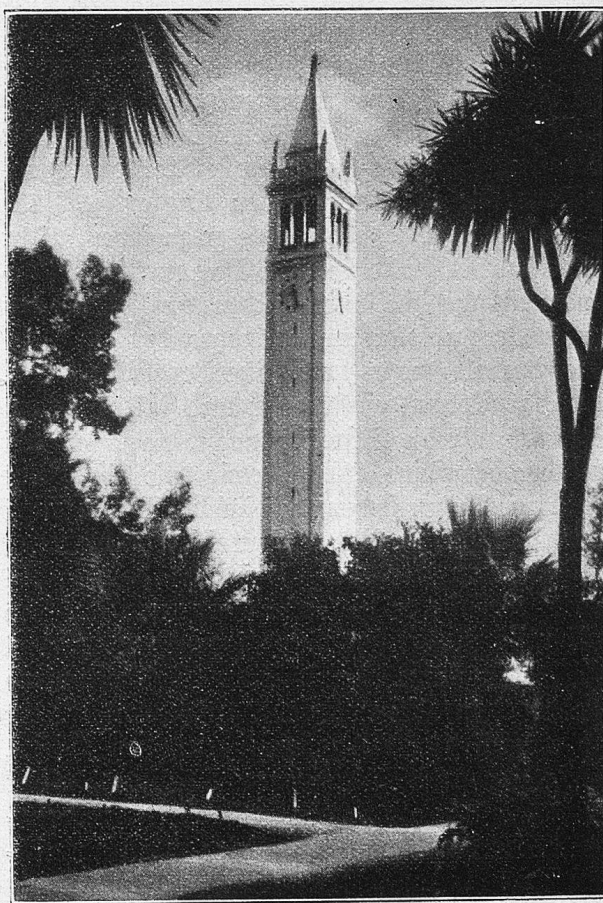
malrige Verkehr, der stets vom Grand Hotel ausgeht, die Straßen um diesen ständig verstopfen würde, hat man in Stockwerkshöhe einen eigenen „Auto Laufway“ angelegt, eine geradezu ideale Rennstraße für Cars, — und allmählich laufen von hier aus zahllose Taxis in allen Farben und nicht viel weniger Privatwagen nach all den vier Himmelsrichtungen hinaus. Die Autobestellungen nimmt man natürlich an einem eigenen Motorcarschalter vor, sollte man aber ein Zimmer in einem guten Hotel benötigen, — bitte, dann kann man zwischen dem erstklassigen Hause „Commodore“ und dem ebenso trefflichen „Roosevelt“ wählen und hat dabei die Unnehmlichkeit, ebenfalls gleich direkt vom Bahnhof in die Hotelhalle zu gelangen, ohne die Straße berühren zu müssen.

Wer über ein wenig Zeit verfügt — möglicherweise kommt doch auch ein Amerikaner zu einem Zug zu früh —, der wende sich vielleicht einmal in der großen Halle nach rechts. Da grüßt ihn von einer Seitengalerie der erste Eisenbahnzug, der auf dieser Strecke fuhr, nämlich der am 9. September 1831 in Betrieb genommene De Witt Clinton Train der Hudson-Mohawkbahn, der mit seinem altertümlichen Lokomotivchen und den drei dunkelgelben Wägelchen in Postkutschchenform den Verkehr zwischen Albany Schenectady vermittelte. Um dieses historische Requisite gruppierte die fluge Bahnverwaltung eine kleine Ausstellung modernen Eisenbahnwesens, mit Bildern vom „20. Jahrhundert-Express“, der neuesten Pullmanwagen, Einblicken in eine Lokomotive allerletzter Konstruktion, Angaben über Reiserouten und einer kurzen Schienenanlage, die recht deutlich die hier herrschende größere Spurweite im Gegensatz zu der in Europa üblichen anzeigt. Bilder aus allen Gegenden der Union schließen an, sie künden von der Schönheit dieses Landes und der Mannigfaltigkeit seiner landschaftlichen Reize. Und dieses alles, alles, Indianer und ewigen Frühling, Palmen oder Prärie, Meeresstrand oder kühle Winterfrische, kann man vom Grand Central aus erreichen. Wer das Geld dazu hat, hier ist's ihm bewiesen — dem steht zu jeder Tages- und Nachtzeit die ganze Welt offen!

Aber — vielleicht sind Sie augenblicklich kein Freund von Reisen, haben genug davon und möchten einmal etwas ganz anderes sehen? Oh, auch dafür ist im Grand Central vorgesorgt. Denn der Eisenbahnausstellung gegenüber befindet sich eine permanente Kunstausstellung, und

alte und neue Gemälde und Plastiken finden im Grand Central jederzeit ebenso ihr Heim wie alle Bedürfnisse der Sachlichkeit.

Und durch diese Fülle von Hallen und Gängen wogt ununterbrochen bewegtestes Leben, flutet auf und ab, kaum eine Minute vergeht, in der hier kein Zug einläuft oder abgeht. Aber — und auch dies ist eine Eigentümlichkeit, deren Erwähnung zu tun man nicht vergessen darf —, alles, was hier geschieht, vollzieht sich mit einer geradezu unheimlichen Ruhe. Trotz der Vielzahl der Menschen liegt über dem ganzen Betrieb eine wohlthuende Stille, man hört kein lautes Wort, keinen Ruf, kein Schreien. Einer nimmt auf die Nerven des anderen Rücksicht, und so kann man sich hier genau so gesammelt fühlen, wie sonst vielleicht nur noch in einem Gotteshaus. Und dies ist gut so; denn dünkte man sich den hier ständig in Fluß befindlichen Menschenstrom aller Klassen und Rassen als wildschreiende und gestikulierende Masse — eine Irrenanstalt wäre nichts gegen den Grand Central und eine normale Abwicklung des gigantischen Verkehrs ganz unmöglich.



Der Turm der Universität von Californien.

Und noch eines Wunders muß gedacht werden, des größten des Grand Central! Nämlich, daß man auf diesem Bahnhof eigentlich gar nichts von einem richtigen Bahnhof sieht; keine Geleise und keine Züge. Vorne ist die Front des Central, hinten die Rückwand, glatt abgeschnitten. Wo sind die Züge? — Natürlich tief unter der Erde. 25 Fuß unter dem Straßenniveau liegt die obere Endstation, noch um etliche Fuß tiefer die untere. Auf schmalen Steigen gelangt man von der großen Marmorhalle zu diesen „Tracks“ hinab. Jedes Geleise hat seinen eigenen Zugang, und so wird es möglich, auf den 42 „Tracks“ bis zu 200 Zügen stündlich abzufertigen. Elektrische Lokomotiven bringen die Trains unter der Erde und dann noch unter dem Hudson bis zu den eigentlichen Rangierbahnhöfen außerhalb der City. Dort erfolgt hierauf die

Umstellung auf Dampfbetrieb. Dasselbe geschieht, natürlich in umgekehrter Reihenfolge, mit jenen Fernzügen, die nach New York einlaufen, während die Lokaltrains von und nach New Jersey überhaupt elektrisch betrieben werden.

So zeigt sich, daß das, was ich anfangs über diesen Bahnhof sagte, daß er ans Wunderbare grenzt, nicht übertrieben ist. Und wieder findet man auch hier eine der charakteristischsten Eigentümlichkeiten Amerikas: Fabelhafte Reinlichkeit innerhalb des Baus, neben unsäglichem Schmutz auf der Straße, wahre Genialität neben einem oft ins Gigantische gewachsenen Stumpfsinn. Der „Grand Central“ gehört zu den großen Positiven von New York. Er macht vieles vergessen, was man einst nur schauernd zu erleben vermochte.

Eine Schreckensnacht auf der Zugspitze.

Von Clara Stechhan.

Der Volksmund bevölkert die Berggipfel mit allerlei bösen und guten Geistern, und tatsächlich, wer einmal ein Erlebnis mit der Naturgewalt der Berge gehabt hat, der ist geneigt, an die Geister zu glauben, die dem Eindringling oft ihr Reich verschließen möchten!

Mein Großvater, der ein leidenschaftlicher Bergsteiger war, erzählte mir oft von den Berggeistern, die in seinem Leben eine große Rolle gespielt hatten! „Ja“, pflegte er zu sagen, „Ihr heute habt es leicht, braucht Euch nur in irgendeine Seilbahn hineinzubemühen, um sogleich auf einen Berggipfel hinaufgetragen zu werden! Aber damals, wo es noch keine Bergbahnen gab, war das Leben gefährvoller und interessanter! So wird mir die Schreckensnacht, die ich einmal auf der Zugspitze erlebte, ewig wie ein Mene Tekel vor Augen stehen, daß sich der Mensch nicht vermessen soll, die Natur beherrschen zu wollen!“

Und wenn wir den Großvater dann schön haten, erzählte er von dem Abenteuer, das ihn frühzeitig gereift hatte und sein Haar ergraut.

„Die Zugspitze ist mit ihren fast dreitausend Metern dem Himmel nahe, und mancher, der sich einmal dem Alltagsgrau entreißen möchte, mag schon den Aufstieg wagen! Allerdings wählt man auch heute noch für solche Bergwanderungen lieber den gangbareren Weg von Garmisch-Partenkirchen aus. Wir waren aber damals vier mutige Freunde, die zusammen mit dem erprobten Bergführer Hannes den beschwer-

lichen Aufstieg von dem Tiroler Dorf Ehrwald aus antraten. Hier wirft sich Grat um Grat schroff gegen den Gifsee hinab. Wir zogen, etwas Proviant und starke Seile im Rucksack, durch die leider arg wüsten Wälder der Schneeregion entgegen. Allmählich begann sich die Sonne zu erheben, doch schien sie fahl über die Grate. Mit ihrem Erscheinen begann ein starker Westwind die Wolken zu jagen, und eine gewisse trübe Übertönung von Horizont und Gipfel kündete Wetterumschwung, was uns allen eine gewisse Sorge bereitete, doch wären wir nicht gegen die ernstlichsten Drohungen unseres Führers zur Umkehr bereit gewesen, denn wir dünkten uns alle erfahrene Bergsteiger, da wir uns schon hier und da ein wenig im Klettern bewährt hatten!

Oben, wo die letzten, grauen Baumleichen der Gegend etwas Unheimliches gaben, rasteten wir kurze Zeit in einer kleinen, mit spärlichem Gras bewachsenen Mulde, die man das „Tiefel“ nennt. Von hier aus bietet sich ein wundervoller Überblick in die Talgründe, in welchen die Leisach fließt. Die Urgeschichte erzählt von einem gewaltigen Gletscher, der sich zwischen diesen Bergen weit ins Flachland ausdehnte. Noch heute sollen in der Nähe blühender Städte die von jenem Gletscher fortgeschobenen Felsblöcke seine alten Moränen andeuten. Und es baute sich auch vor unseren staunenden Blicken ein Gletscherfeld auf zwischen den Felsengen, nur waren seine Mo-