**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

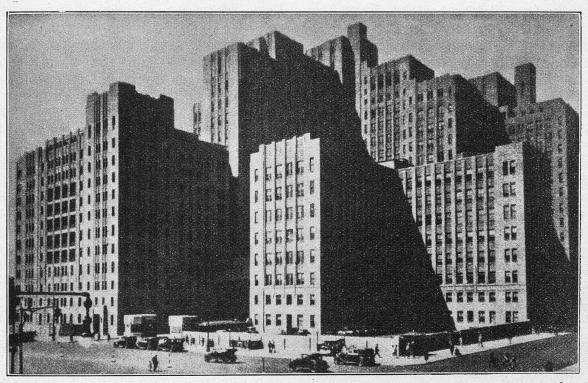
#### Terms of use

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:** 18.10.2025

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 ärmlicheren Verhältnissen die hohe Stellung und hervorragende Leiftungsfähigkeit bewahren wird, zu der sie in Zeiten wirtschaftlicher Blüte und unterstützt durch ungeheure Mittel mit fast beängstigender Schnelligkeit emporgestiegen ist.



Gebäudekompley 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". Bon Dr. Erwin Stranik.

Von Peeksill 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 diefem größten Bahnhof der Welt und — neben der Pennsylvaniastation — dem zweiten Herzen

von New York ganz unvergleichlich offenbart. Verwirrend für den ersten Anschein in der Vielsfalt seiner Ausmaße, erkennt man doch bald, daß in diesen Hunderten von Durchs und Übergängen, Treppen zur Tiese und Wegen zur Höhe, Hauptadern und Nebensteigen, Riesenhallen und Balkonen ein genialer Geift 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 Geftalt verdankt der Grand Central Terminal seinem im Jahre 1913 beendeten Umbau. Von der Straße aus betrachtet, würde man eigentlich gar nicht glauben, daß dieser nie= dere, im Renaissancestil gehaltene und von einer mit einer Hermesgruppe umgebenen Uhr ge= frönte Bau, den die mächtigsten Wolkenkratzer rings umragen und im wahrsten Sinne des Wortes "in den Schatten stellen", derart bedeutungs= voll sich in seinem Inneren zu präsentieren ver= möchte. Selbst der Eingang von der 42. Straße aus weift 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, hoch= ragenden Rasthalle, die wohl nicht die geringste Ühnlichkeit mit den in Europa üblichen Wartesälen aufzuweisen hat, was für ein Geist hier herrschen mag. Denn wie es in den Zügen sel= ber 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 sei= ner 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, selbstver= ständlich 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 Po= lizist den Gästen zur eventuellen Verfügung. Bahllose 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 Barbiere 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 Kleinigkei= ten aus und stülpen den Hut neu, während man ein Bad nimmt oder sich massieren läßt. Die Frauen können sich gleich dauerwellen lassen, die Ölmethode kräuselt das Haar der weißen Lasdies 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 Raftraum 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 wundersames Bild: den Sternenhimmel New Porks, 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 Infor= mationsbureau. Hier liegen Fahrpläne für alle vom Grand Central ausgehenden Fern= und Lo= falzugslinien auf, man kann sie — wie überall in Amerika — unentgeltlich mitnehmen. Wer sich nicht auskennt, dem geben hösliche Beamte über alle an= und abfahrenden Züge bereitwil= ligst 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 ankom= mende oder abfahrende Reisende hinterlegen fann, ebenso eine Zentrale für Waren: wer in der Stadt etwas einkauft, braucht es nicht selbst zum Bahnhof mitzunehmen, sondern die Ge= schäftsleute senden es hieher, und an dem für solche Sendungen vorbestimmten Platz nimmt es dann der Räufer vor seiner Abfahrt in Emp= fang. Natürlich vermag man auch sein sonsti= ges Gepäck hier gegen geringe Gebühr zu deponieren, und von auswärts kommende Passagiere können, falls es bei ihrer Ankunft in Rew 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 be= geben, von wo aus sie die in zwei Stockwerken verkehrende Interborrough Rapid Transit mit= tels Expres= und Lokaltrains raschest nach allen Teilen von Manhattan, Brooklyn oder Broux befördert.

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

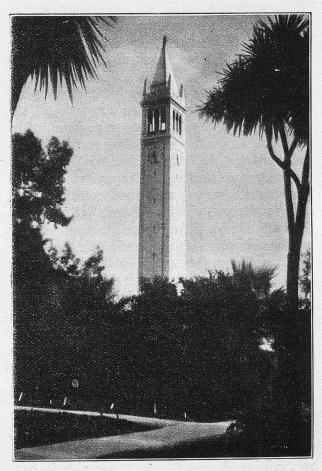
waltige Verkehr, der stets vom Grand Hotel aus= geht, die Straßen um diesen ständig verstopfen würde, hat man in Stockwerkshöhe einen eigenen "Auto Causeway" angelegt, eine geradezu ideale Rennstraße für Cars, — und allminütlich laufen von hier aus zahllose Taxis in allen Far= ben und nicht viel weniger 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 "Roofevelt" wählen und hat dabei die Annehm= lichkeit, ebenfalls gleich direkt vom Bahnhof in die Hotelhalle zu gelangen, ohne die Straße be= rühren zu müffen.

Wer über ein wenig Zeit verfügt — mög= licherweise 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 Eisenbahn= zug, der auf dieser Strecke fuhr, nämlich der am 9. September 1831 in Betrieb genommene De Witt Clinton Train der Sudson-Mohawkbahn, der mit seinem altertümlichen Lokomotivchen und den drei dunkelgesben Wägelchen in Post= kutschenform den Verkehr zwischen Albany Schenektady vermittelte. Um dieses historische Requi= sit gruppierte die kluge Bahnverwaltung eine fleine Ausstellung modernen Eisenbahnwesens, mit Bildern vom "20. Jahrhundert-Expreß", der neuesten Pullmanwagen, Einblicken in eine Lokomotive allerletzter Konstruktion, Angaben über Reiserouten und einer kurzen Schienenan= lage, die recht deutlich die hier herrschende größere Spurweite im Gegensatz zu der in Europa üb= lichen 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 bestindet 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 Fille 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 wohltuende 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 Gottes= haus. Und dies ist gut so; denn dächte man sich den hier ständig in Fluß befindlichen Menschen= strom 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 Ge= leise und keine Züge. Vorne ist die Front des Central, hinten die Rückwand, glatt abgeschnit= ten. 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 eige= nen Zugang, und so wird es möglich, auf den 42 "Tracks" bis zu 200 Zügen stündlich abzuferti= gen. Elektrische Lokomotiven bringen die Trains unter der Erde und dann noch unter dem Hud= son bis zu den eigentlichen Rangierbahnhöfen außerhalb der City. Dort erfolgt hierauf die

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

So zeigt sich, daß daß, was ich anfangs über diesen Bahnhof sagte, daß er ans Wunderbare grenzt, nicht übertrieben ist. Und wieder sindet man auch hier eine der charakteristischesten Eigentümlichkeiten Amerikas: Fabelhafte Keinlichkeit innerhalb des Bauß, neben unsäglichem Schmutz auf der Straße, wahre Genialität neben einem oft ins Gigantische gewachsenen Stumpssinn. Der "Grand Central" gehört zu den großen Positivas von New York. Er macht vieles vergesen, was man einst nur schaudernd zu erleben vermochte.

# Eine Schreckensnacht auf der Zugspitze.

Von Clara Steckhan.

Der Volksmund bevölkert die Berggipfel mit allerlei bösen und guten Geistern, und tatsächlich, wer einmal ein Erlebnis mit der Naturgewalt der Berge gehaht 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 Bergsgeistern, die in seinem Leben eine große Kolle gespielt hatten! "Fa", pflegte er zu sagen, "Ihr heute habt es leicht, braucht Euch nur in irgendseine Seilbahn hineinzubemühen, um sogleich auf einen Berggipfel hinaufgetragen zu werden! Aber damals, wo es noch keine Bergbahnen gab, war das Leben gefahrvoller und interessanter! So wird mir die Schreckensnacht, die ich einmal auf der Zugspize 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 baten, 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 Bergwanderun= gen 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 Eibsee 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 star= fer Westwind die Wolken zu jagen, und eine ge= wisse trübe Übertönung von Horizont und Gip= fel 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, rafteten wir kurze Zeit in einer kleinen, mit spärlichem Grase bewachsenen Mulde, die man das "Tiefet" 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 solzlen 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 Moz