

Von New York und seinem Hafen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **2 (1926)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-833679>

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.

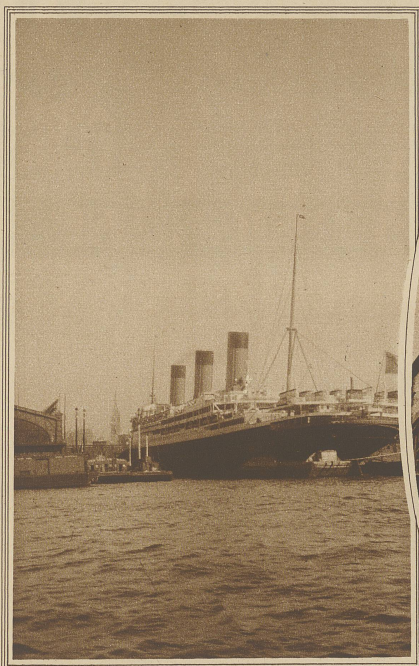
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Von New York

und seinem Hafen



Die «Berengaria», der ehemalige deutsche Dampfer «Imperator», in seinem Dock. Links im Hintergrund der Turm des Metropolitan Building. Die Photographie wurde von einem den Hudson traversierenden Schiff aus aufgenommen

Es ist nicht von ungefähr, daß bald nach der Entdeckung des North River in Amerika an dessen Mündung eine bedeutende Siedlung entstand, die sich im Laufe weniger Jahrhunderte zur ersten Weltstadt entwickelte. Die Geschichte New Yorks beginnt 1609 mit der Erforschung des North River durch den im Dienste der Holländisch-Ostindischen Co. stehenden Henry Hudson, der dem Nordfluß später seinen Namen gab. Die Holländisch-Westindische Co., der die hervorragende maritime Lage des Ortes nicht entgangen war, gründete dort im



Das in Eisenbeton ausgeführte

Iron Flat Buildings



Ein fremder Frachtdampfer, welcher der Löschung seiner Güter harht

Jahre 1624 eine feste Siedlung, die bis zur Abtretung an England (1674) den Namen Neu-Amsterdam führte.

Den phänomenalen wirtschaftlichen Aufschwung Amerikas steht auch ein entsprechendes Wachstum seiner östlichen Eingangspforte gegenüber. Im Jahre 1625 zählte Neu-Amsterdam noch kaum 200 Seelen. Anno 1650 war diese Zahl auf 1000 angewachsen, um ein Jahrhundert später schon das Zehnfache davon zu betragen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts zählte man schon gegen 80 000. Mächtig schwellt die Ziffer

(Fortsetzung auf Seite 8)



Blick auf das Wolkenkratzerviertel von New York von einem Flugzeug aus. Im Hintergrund der Hudson River

(Fortsetzung von Seite 4)

an, als der gold rush nach Amerika einsetzte: Sie hatte um 1850 schon rund 700 000 erreicht. An der Schwelle des 20. Jahrhunderts beherrschte New York schon 3 437 202 Einwohner, und im letzten Jahre war dessen Seelenzahl, die Außengemeinden nicht mit eingerechnet, auf 6 015 504 angewachsen.

Die glänzenden natürlichen Hafenverhältnisse haben diesen Aufschwung wie gerufen. Der Hafen im weiteren Sinne besteht aus zwei vorgelagerten Buchsen mit ihren Ausläufern, sowie aus dem Flusse Hudson und dem East River, die zusammen mit dem Harlemflusse die Insel Manhattan umgeben. Das erste, was der Amerikafahrer vom New Yorker Hafen zu sehen bekommt, sind zwei Landzungen (Sandy Hook und Rockaway), die den Eingang zur unteren Bucht bilden. Von hier an müssen alle größeren Dampfer einem Lotsen folgen, welcher die Riesen des Ozeans vorgeschriebenen Fahr-



Das 52 Stockwerke hohe Woolworth-Gebäude



Die 5. Avenue während der Geschäftszeit

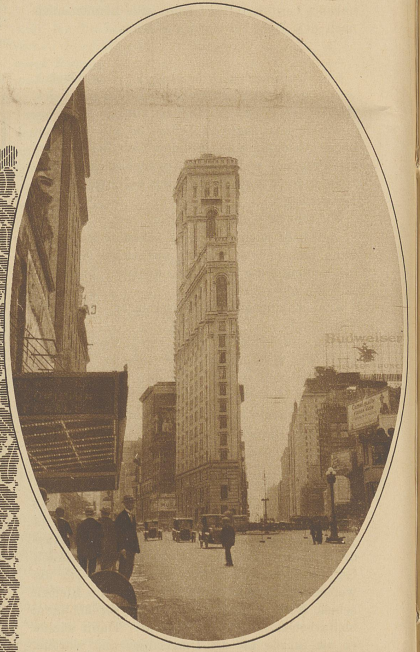
himmelanstrebende Geschäftsviertel Manhattans ist inzwischen zum Greifen nahe gerückt. Jedem Beschauer muß dieser Anblick Bewunderung abzwängen. Hier tritt der Geist Amerikas in Erscheinung: Glaubender Wagemut und zäher Arbeits- und Erfolgswille.

Flußaufwärts reißt sich nun Dock an Dock, ebenso an einem großen Teil der übrigen Wasserfront von New York, die, alles eingerechnet, über 771 Meilen beträgt. Hier wird der Arbeitsfleiß der nächsten und der fernsten Länder ausgetauscht. Von morgens früh bis abends spät sind fleißige Hände — weiße und schwarze — beschäftigt, die Ladung frisch angekommener Schiffe zu löschen und wieder in See stehende Dampfer zu befrachten. Nahezu 50 % des gesamten Außenhandels der Vereinigten Staaten werden von New York bewältigt und gegen 5000 Ozeanschiffe, diejenigen der Küstenschiffahrt nicht eingerechnet, stehen jährlich von



Blick auf die Brooklyn-Brücke

rinnen genau kennt. Während der Dampferverkehr immer lebhafter wird, nähert sich das Schiff den Meerengen, welche die untere von der oberen Bucht (Upper Bay) trennt. Das Land rückt nun von beiden Seiten so nahe heran, daß man sogar die Feuerschlingde zu erkennen vermag, die sich allfälligen Eindringlingen links und rechts entgegenstellen. Diese Meerengen, zusammen mit den beiden äußeren Landzungen, bilden eine derartige Riegelstellung, daß die obere Bucht vollkommen sturmgeschützt ist. Nach weiteren drei Meilen nähert sich der Dampfer der Quarantänestation, während gespannt, einer Fata Morgana gleich, das Geschäftsviertel dem dunsterfüllten Horizont entsteigt. Zur Linken verliert sich der Blick im Qualm der im Nachbarstaat New Jersey gelegenen Industrieanlagen, während rechts die Millionenstadt Brooklyn vorbeizieht. Mit gemischten Gefühlen geht es vorbei an der Freiheitsstatue und der Träneninsel Ellis Island, der Mündung des Hudson entgegen. Nunmehr beginnt es auf dem Wasser von Dampfzügen, Schleppkähnen, Lotsen, Polizeibooten und Wasserfahrzeugen aller Art zu wimmeln, und das



Das Gebäude der New-York Times, einer der größten amerikanischen Zeitungen

An New Yorks Bowery

Aus «Wolkenkratzer und Schwatzenheimeln» von Oskar Kolbbrunner

An New Yorks Bowery. Im Nachtschl.
Zehntausende elend — zehntausend zu viel.
Zehntausende ohne Licht und Grotz,
Liegen auf Drittschen, eng und schmal.
Aus Nacht und aus Kälte kamen sie her,
Der Hansherr schmunzelt: Kein Bett mehr leer.

Kein Bett mehr leer in der Armut Haus
Und die Straße speit immer noch Elend aus.
Sechs Nickelsstücke, die tun's ja zur Not,
Um sich auszuruhen bis zum Morgenrot.
Sechs Nickels! Du siehst mich von oben her an:
Die billig die Armut logieren kann!

Jahre in und jahre in mit stets offener Tür
Grüßt der Bowery Armeleutequartier.
An fünfzig Häuser Straßab und Straußauf,
Sind nützlich gefüllt, bis zum Dache hinauf
Doch wird die Straße zur Nacht nicht still,
Die sehr sie auch schweigen und schlafen will.

Denn diese ist der Bowery Leid und Los:
Das Elend zu dulden in ihrem Schloß,
In der Nacht jenen Weg und Gesellschaft zu sein,
Die da ärmer als arm und eisigblich allein.
Von der Cooper-Union zum Chatam Square
Und wieder rückwärts und hin und her.

Fünftausend Schritte, fünftausend zuviel,
Ist der Weg dieses Jammers von Ziel zu Ziel;
Doch tausendmal tausendmal ging ihn die Not,
Friedend und müd bis zum Morgenrot;
Sechs Nickels fehlten, für Wärme und Pfahl,
Sechs Nickels fehlten, sechs Nickels zu viel!

Und gingst du ihn je, diesen traurigen Gang,
Den Gassen, den schmutzigen Häusern entlang,
Und wählst dich dort, auf die Drittsche gestreckt,
Ein lebender Leichnam, vom Schicksal gestreckt,
So reichst du wohl dankbar mir deine Hand,
Wenn dies Lied für die Armut sechs Nickels erstand.

New York in See oder legen dort vor Anker. New York nimmt deshalb unter den Seestädten der Union faktisch eine Monopolstellung ein, die während einer längeren Zeitspanne vor jeder Bedrohung sicher ist. Es gibt zwar Kühne Leute in Chicago, die den Tag noch zu erleben hoffen, wo diese aufstrebende Metropole des Middle West die «Empire City» auch auf dem Gebiet des internationalen Seehandels in den Schatten stellen wird. Diese Epoche soll dann anbrechen, wenn es den großen Meerschiffen ermöglicht wird, ihre Fracht bis nach Chicago zu bringen, das dann neben seiner zentralen Lage im Landesinnern zugleich die Vorteile eines Seehafens genießt. Für solche Projekte ist man in New York natürlich nicht begeistert und man sucht ihnen entgegenzuwirken, wo man nur immer kann. Doch hat den New-Yorkern diese Geschichte den ruhigen Schlaf noch nicht gerant und sie haben gewichtige Gründe, anzunehmen, daß auch nach einer Verwirklichung jener Pläne die Stadt, die eine Wall Street hervor gebracht hat, an erster Stelle bleiben wird.

Dr. Ch. J.



Blick vom Hafenviertel gegen die Wolkenkratzer



Blick von der Brooklyn-Brücke auf Manhattan