Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben
Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben
Band: - (1952)
Heft: 9

Artikel: Hinter dem - Eisernen Vorhang
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-651415

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: 13.07.2025

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

Objektive unpolitische Informationen aus «verschlossenen Zonen»

Hinter dem – Eisernen Vorhang

Blick in ein Gastzimmer, in dem manches noch an Tschechows Zeiten erinnert. Das Zimmer ist, für russische Verhältnisse, mit Sorgfalt eingerichtet. Die Tafel zeigt Vorbereitungen für ein abendliches Gastmahl. Die Wände des Raumes, in dem außer Tisch und Stühlen noch zwei eiserne Bettstellen sichtbar sind, sind mit Schablonen «getüncht». Ein Stück der Wand besteht aus dem Anteil, den das Zimmer an dem riesigen Kachelofen des Hauses hat. Auf dem Tisch der Samowar mit einer kleinen Teekanne davor. Nur die Becher aus Kunststoff sind ein Zugeständnis an die neue Zeit. Der Samowar wird bis nach Mitternacht in Betrieb sein, indessen sich die Gäste ihr Herz ausschütten. Die Krönung des Ganzen ist der Lampenschirm aus orangefarbener Seide, in dem eine einzige starke Glühlampe leuchtet. Er ist in diesem Raum die stärkste und melancholischste Erinnerung an die kleinbürgerliche Gemütlichkeit von einst.

Städtebau in der UdSSR

Das von der Provisorischen Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik (sogenannte Ostzone) beschlossene Gesetz über den Ausbau der zerstörten Städte bezeichnet als die wichtigsten Industriestädte des Satellitenreiches Dresden, Leipzig, Magdeburg, Chemnitz, Dessau, Rostock, Wismar und Nordhausen.

Die «höchstmögliche Vollkommenheit der Aufbauplanung» hofft man durch die Bildung der deutschen Bauakademie und eines Beirates für Städtebau beim Minister für Aufbau zu gewährleisten. Der Ministerrat arbeitete nun 16 «Grundsätze des Städtebaues» aus, die sich von den Auffassungen des modernen Städtebaues, wie sie durch die Stadtplaner in den demokratischen Ländern allmählich in gegenseitiger Befruchtung ausgearbeitet wurden, zum Teil wesentlich unterscheiden. Es ist die außerordentlich starke Betonung des politischen Moments, das man bisher kaum kannte. Die Stadt wird als die wirtschaftlichste und kulturreichste Siedlungsform für das Gemeinschaftsleben der Menschen bezeichnet, und sie ist «Ausdruck des politischen Lebens und des nationalen Bewußtseins des Volkes».

Das Ziel des Städtebaues ist nach der Auffassung des Ministerrates die «harmonische Befriedigung des menschlichen Anspruchs auf Arbeit, Wohnung, Kultur und Erholung». — «Städte an sich existierten nicht und existieren nicht. Sie werden in bedeutendem Maße von der Industrie und für die Industrie gebaut.» Darin spiegelt sich die Idee vom Primat der Industrie in der Wirtschaft. — «Die Bestimmung und Bestätigung der städtebildenden Faktoren ist ausschließlich Angelegenheit der Regierung». Daraus ersieht man, daß die Stadtplanung in der Ostzone ausschließlich von oben gelenkt wird, denn auch die Industrie ist ja in der Hand der Regierung.

«Das Zentrum bildet den bestimmenden Kern der Stadt. Das Zentrum der Stadt ist der politische Mittelpunkt für das Leben seiner Bevölkerung. Im Zentrum der Stadt liegen die wichtigsten politischen, administrativen und kulturellen Stätten. Auf den Plätzen im Stadtzentrum finden die politischen Demonstrationen, die Aufmärsche und die Volksfeiern an Festtagen statt. Das Zentrum wird mit den wichtigsten und monumentalsten Gebäuden bebaut, es beherrscht die architektonische Komposition des Stadtplanes und bestimmt die architektonische Silhouette der Stadt» (Grundsatz 6). Daraus geht hervor, daß der Städtebau nicht in erster Linie auf die topographischen Möglichkeiten Rücksicht nimmt und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung eingestellt ist, sondern daß sich diese unterzuordnen haben unter das Repräsentationsbedürfnis einer von einer Einheitspartei gelenkten Regierung. Deutlich wird dies auch im Grundsatz 14, wo es heißt: «Die Architektur muß dem Inhalt nach demokratisch und der Form nach national sein.»

Interessant ist auch die Ablehnung der eigentlichen Gartenstadt. Grundsatz 12 heißt: «Die Stadt in einen Garten zu verwandeln, ist unmöglich. Selbstverständlich muß für ausreichende Begrünung gesorgt werden. In der Stadt lebt man städtischer, am Stadtrand oder außerhalb der Stadt lebt man ländlicher.» Abgelehnt wird weiterhin die niedrige Bauweise. Grundsatz 13 verkündet: «Die vielgeschossige Bauweise ist wirtschaftlicher als die ein- oder zweigeschossige. Sie entspricht auch dem Charakter der Großstadt.» Abgelehnt werden aber auch die in sich geschlossenen und selbstverwalteten Stadteinheiten, steht doch im Grundsatz 10 unter anderem: «Der städtische Verkehr darf innerhalb der Wohnkomplexe nicht zugelassen werden, aber weder die Wohnkomplexe noch die Wohnbezirke dürfen in sich abgeschlossene, isolierte Gebilde sein. Sie hängen in ihrer Struktur und Planung von der Struktur und den Forderungen der Stadt als einem Ganzen ab.»

Prüft man die 16 Grundsätze genau auf ihren Inhalt, so zeigt sich, daß sie Richtiges und längst Ueberlebtes in sonderbarer Weise vereinigen. Offensichtlich halten die Regierungsmänner der Ostzone noch an einem Großstadtideal fest, während man dieses sonst längst über Bord geworfen hat. Das In-den-Vordergrund-Rücken der Regierungsgebäude und Regierungsplätze, die das Bild einer Stadt bestimmen sollen, erscheint geradezu als ein Requisit der wilhelminischen Epoche.

Dr. G.

Charkow — die verbotene Stadt

Keine Ausländer, nicht einmal die Diplomaten der Satellitenstaaten, dürfen Charkow betreten, das zur verbotenen Stadt der Sowjetunion erklärt worden ist. Dort befindet sich das Ukrainische Institut für Physik, seit langem die wichtigste sowjetische Forschungsstätte für Atomenergie.

Das Institut, das während des ersten Fünfjahresplanes als Gegengewicht zu den Forschungsstätten in Leningrad gegründet wurde, zählte in den dreißiger Jahren bedeutende deutsche und englische Physiker zu seinen Mitarbeitern, die teils mit dem Kommunismus sympathisierten, teils aus dem Dritten Reich emigriert waren. Das Institut veröffentlichte auch eine Zeitschrift für Physik in deutscher und englischer Sprache, in der über seine Forschungsarbeiten berichtet wurde. 1934 fand unter seinen Auspizien in Charkow eine internationale Konferenz von Atomforschern statt, auf der unter anderem der berühmte Atomphysiker und Nobelpreisträger Niels *Bohr* sprach. Heute ist das Ukrainische Institut für Physik von aller Welt abgeschlossen und gilt als «Staatsgeheimnis Nr. 1» der Sowjetunion.

Die Geographie wird verändert

Die russischen Geographiebücher stimmen nicht mehr. Die Natur hat sich verändert — richtiger, die Menschen haben sie umgestaltet.

200 Kilometer lang und 30 Kilometer breit ist das «Meer» von Zimijanskaja. Es macht den flachen Unterlauf des Don für die größten Binnenschiffe — die mit Kohlen beladen aus dem Donezbecken über versunkene Dörfer und an neuen Hafenanlagen vorbei, stromaufwärts streben — schiffbar. Bei Kalatsch öffnet sich ihnen die erste gewaltige Schleuse des neuen Kanals zur Fahrt bergauf. Durch drei weitere Einkammer-Betonschleusen geht so die Fahrt 44 Meter hinauf zur Wasserscheide. Auf der andern Seite führt der Weg durch neun weitere Schleusen 88 Meter tiefer hinunter zur Wolga. Rund 101 Kilometer lang ist der Kanal.

Rechts und links aber stehen weiße Türmchen, Wasserspeicher, die Stichkanäle versorgen, aus denen weit hinein ins Innere, die heiße, ausgedörrte Steppe mit dem so kostbaren Wasser berieselt und fruchtbar gemacht wird. Leuchttürme stehen an dem Kanal, und Schiffahrtszeichen wie in den großen Weltmeeren und ein gigantisches Reparatur- und Sperrtor ist vorhanden, das den Kanal bei etwaigen notwendigen Instandsetzungsarbeiten streckenweise trockenlegen kann.

Am 1. Juni dieses Jahres wurde dieser Großbau feierlich eröffnet. Die Wasser der Wolga und des Dons mischten sich an diesem Tage zum erstenmal und schufen damit eine Schiffahrtsverbindung zwischen allen *fünf* Meeren des europäischen Rußlands: der Ostsee, dem Weißen, dem Schwarzen, dem Asowschen und dem Kaspischen Meer.

Es gibt viele Erklärungen für ihre Notwendigkeit. Durch die Errichtung der neuen großen Zentren der Schwerindustrie im Ural und im sibirischen Norden sind Millionen von Menschen jetzt in einem — bis heute noch unfruchtbaren — Gebiet wohnhaft. Die Versuche, Getreidearten zu züchten, die auch im kargsten Boden und in strengster Kälte gedeihen, sind bis heute nur zum Teil wirklich geglückt, so daß man die Millionen von Menschen also weiterhin aus dem Süden Rußlands versorgen muß. Die bisherigen Anbaugebiete aber reichen dazu nicht mehr aus. Die Steppen im Süden haben zwar genug Sonne, aber zuwenig Wasser. Dem soll nun durch die Kanäle, Stauseen und künstlichen Meere mit Tausenden und aber Tausenden Kilometern von Bewässerungsgräben abgeholfen werden.

Gleichzeitig aber wird durch die gewaltigen Stauseen elektrische Energie aus Wasserkraft gewonnen und dadurch die weitere Elektrifizierung der bis heute immer noch rückständigen ländlichen Bezirke ermöglichen. Allein der *Wolga-Don-Kanal* soll so noch in diesem Jahre 2000 Hektaren Ackerland bewässern und Jahr um Jahr immer neuen Boden fruchtbar machen.

Allein dafür schon lohnte es sich, 150 Millionen Kubikmeter Beton und Eisenbeton hier zu verbauen. Es lohnte sich, einen «Schreitbagger» und moderne neue Bodensauggeräte zu konstruieren, die am Wolga-Don-Kanal an einem Tage soviel Erde ausheben, wie rund 10 000 Lastkraftwagen mit Mühe gerade noch wegschaffen können.

Durch die gewaltigen Mengen an Elektrizität, die durch die neuen Kraftwerke gewonnen werden, durch die Umstellung von Benzin- auf Elektromotoren, wird das kostbare Oel aus Baku und Batum gespart. Was spielt es da — besonders für Rußland — schon für eine Rolle, wenn man einen 35 Meter hohen und 12,8 Kilometer langen Erddamm bauen mußte, um das Don-Meer von Zimijanskaja zu stauen, dessen Fläche fünfmal so groß ist wie der Bodensee.

Der Wolga-Don-Kanal aber ist nur das erste dieser von Stalin befohlenen Riesenprojekte und erst noch das kleinste.

Ihm werden andere folgen: da ist zum Beispiel das Kanalprojekt, nach dem in Turkmenien ein Kanal von 1100 Kilometer (so lang wie die Strecke von Zürich nach Flensburg) mit Zuleitungskanälen von 1200 Kilometer Länge (so lang wie der Rhein) entstehen soll. Von der Mündung des Amu-Darja wird er durch die ganze Karakum-Wüste bis nach Krasnosawodsk am Kaspischen Meer führen.

Weiter sollen an der Wolga zwei Riesenstaubecken gebaut werden, und zwar bei Kuybischew und Stalingrad. Das erstere wird mit einer Kapazität von zwei Millionen Kilowatt das größte Kraftwerk der Welt werden. Das dazugehörige Staubecken wird 34mal so groß wie der Bodensee sein. Das Stalingradsche Kraftwerk wird demjenigen von Kuybischew kaum nachstehen.

Bei Kachowka am Dnjepr soll ein «kleineres» Kraftwerk mit einer Kapazität von 230 000 Kilowatt entstehen, dazu ein Staubecken mit 14 Milliarden Kubikmeter Fassungsvermögen.

Alle diese Pläne aber sollen bis zum Jahre 1957 fertiggestellt sein. P. Sch.

Die Autostraßen in der Sowjetunion

Das Autostraßennetz der Sowjetunion ist im Verhältnis zur Größe des Landes außerordentlich klein (40 000 Kilometer). Immer noch überwiegen die Landstraßen, die gewissermaßen aus den Spuren von Bauernwagen zusammengewachsen sind und im Frühling in einen Morast verwandelt werden (3 000 000 Kilometer). Daneben gibt es noch Trakte, wo die Sümpfe mit Knüppeln ausgebohlt und sandige Stellen überschottert werden (400 000 km). (Der Trakt ist normalerweise das Verbindungsstück zwischen zwei größeren Ortschaften und ist 60 bis 100 Meter breit). Gegenwärtig werden folgende Autostraßen gebaut: Leningrad—Moskau —Tiflis — Eriwan. Leningrad — Kiew — Odessa. Moskau — Gorki. Moskau — Minsk (Betonstraße) — Kijew — polnische Grenze — Warschau. Kijew — Charkow — Poltawa. Moskau — Kirowo. Moskau — Iwanowo. Kiew — Schitomir. Moskau — Swerdlowsk. Diese Autostraßen, die man in Rußland «Chausseen» nennt, entstehen oft durch den Umbau von Trakten.

Der Wohnungsbau in der Tschechoslowakei

Der Plan für 1952 sieht den Bau von 43 000 Wohnungen vor, das ist mehr, als im ersten und zweiten Jahre des Fünfjahresplans zusammen gebaut wurden. Im Sinne eines Beschlusses der KPC und der Regierung wird mehr als ein Viertel aller für das Jahr 1952 geplanten Wohnungen im Gebiete von *Ostrava gebaut*. Dort werden 7000 Wohnungen den Werktätigen der Hüttenindustrie und 5000 den Bergleuten des Kohlenreviers Ostrava zugeteilt.

Aus der nachstehenden Tabelle ist der rasche Anstieg des Wohnungsbaus in der Tschechoslowakei während der letzten Jahre zu ersehen.

Jahr	Wohnungen
1947	12 048
1948	16 599
1949	19 576
1950	22 016
1951	43 000

Erd-, Maurer-, Eisenbeton- und Verputzarbeiten

HOCHBAU TIEFBAU

Splügenstraße 6
Telephon (051) 25 95 60

j. piller
Dipl. Baumeister

Schaufenster-Anlagen mit pat. Sessa-Profilen in Anticoroda und Bronze

Stahlbauteile Sessa-Norm
Luftschutz-Stahlbauteile

Briefkasten
Kellerfenster
Schuhkratzroste
Luftschutz-Türen
Fensterschutzdeckel
Notausstiege

J. SESSLER Zürich Hegibachstraße 52 Telephon 34 04 35