Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 29 (1954)

Heft: 2

Artikel: Wohnbautätigkeit im Kanton Zürich 1953

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-102641

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: 12.07.2025

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

Leerwohnungszählung in der Stadt Zürich

Die vom Statistischen Amt am 1. Dezember 1953 durchgeführte Leerwohnungszählung ergab, daß in Zürich insgesamt nur 152 Mietwohnungen und 9 zum Verkauf bestimmte Einfamilienhäuser leer standen, was — bezogen auf den Bestand von insgesamt 126 786 Wohnungen — 0,13 Prozent ausmacht. Beim Städtischen Wohnungsnachweis hingegen, dessen Unterlagen im Vergleich zur Zählung nicht so vollständig sein können, waren nur 117 Mietwohnungen und 5 zum Verkauf bestimmte Einfamilienhäuser gemeldet. Als leerstehende galten dabei alle jene Mietwohnungen, die am Stichtag unbesetzt und sofort bezugsbereit waren, einschließlich der auf einen späteren Zeitpunkt bereits vermieteten Wohnungen, die bei dieser Zählung 55 betragen haben.

Gegenüber dem 1. Dezember 1952, als 239 Mietwohnungen und 10 Einfamilienhäuser gezählt worden waren, ergibt sich somit ein Rückgang des Leerwohnungsbestandes um 88 Wohnungen. Diese Abnahme dürfte zu einem Teil im Zusammenhang mit der verminderten Wohnbautätigkeit stehen; im Jahre 1953 sind nämlich in der Stadt Zürich nur rund 3500 Wohnungen neu erstellt worden, das sind gut 1000 Wohnungen weniger als im Vorjahr. Wie sich der Leerwohnungsbestand während des vergangenen Jahrzehnts entwickelt hat, zeigt die nachstehende Übersicht.

Leerwohnungsbestand 1944—1953

Jahr (1. Dez.)	Wohnungsbestand	Leerstehende Wohnungen	Leerwohnungsziffer (Prozent)
1944	103 247	331	0,32
1945	105 102	142	0,13
1946	106 979	51	0,05
1947	108 616	36	0,03
1948	111 246	40	0,04
1949	113 235	52	0,05
1950	115 575	107	0,09
1951	119 331	235	0,20
1952	123 726	249	0,20
1953	126 786	161	0,13

Die leerstehenden Mietwohnungen waren *vorwiegend Neubauwohnungen,* sind doch von den insgesamt 152 Mietwohnungen allein 94 im Berichtsjahr erbaut worden. Vorkriegswohnungen sind 31 gezählt worden (gegenüber 15 am 1. Dezember 1952), eine einzige Wohnung ist in den Jahren zwischen 1940 und 1945, 12 in den Jahren 1946 bis 1949, je 5 in den Jahren 1950 und 1952 und 4 im Jahre 1951 erstellt worden. Hinsichtlich der *Zimmerzahl* entfällt mit 70 Mietwohnungen rund die Hälfte auf die Dreizimmerwohnungen; auf die Zweizimmerwohnungen traf es 30 und auf die Vierzimmerwohnungen 29 Objekte. In der Kategorie der Einzimmerwohnungen standen 11, in jener der Fünfzimmerwohnungen 7 und bei den Wohnungen mit sechs und mehr Zimmern 5 Wohnungen leer.

Von den 152 in diesem Bericht betrachteten Leerwohnungen wiesen 107 oder 70 Prozent jährliche *Mietzinse* zwischen 2001 und 3500 Franken auf, und nur bei 30 Wohnungen wurden Mietzinse, die unter 2000 Franken lagen, festgestellt. Den tiefsten Mietzins wies mit 840 Franken eine vor 1863 erstellte Dreizimmerwohnung in Witikon auf. Anderseits wurde der höchste Mietzins, nämlich je 8000 Franken, für eine aus dem Jahre 1924 stammende Sechszimmerwohnung mit 4 Mansarden im Kreis 8 sowie für eine im Jahre 1914 erstellte Achtzimmerwohnung in Oberstraß gefordert.

Wie schon im Jahre 1952, zeigte sich auch im Berichtsjahr, daß die *Dauer des Leerstehens* im allgemeinen kurz war. So standen 136 von den insgesamt 152 leeren Mietwohnungen weniger als 2 Monate leer, und nur 16 waren seit mehr als 2 Monaten unbesetzt. Während der Leerwohnungsbestand von seinem im Jahre 1947 erreichten Tiefpunkt bis 1952 stetig etwas angestiegen war, hat die Zählung vom 1. Dezember 1953 gezeigt, daß der Leerwohnungsvorrat gegenüber dem Stichtag des Vorjahres wieder fühlbar zusammengeschrumpft ist.

(Mitteilung des Statistischen Amtes der Stadt Zürich)

Wohnbautätigkeit im Kanton Zürich 1953

Nach den von den Gemeinden eingegangenen Meldungen wurden im Kanton Zürich während des Jahres 1953 rund 6000 Wohnungen erstellt. Der Zuwachs war damit um etwa ein Sechstel kleiner als in den beiden vorangegangenen Rekordjahren, übertraf aber den Durchschnitt der Jahre 1946/1950 um mehr als 1600 Wohnungen. Wie die nachstehende Übersicht zeigt, hat die Wohnbautätigkeit vor allem in Zürich und Winterthur stark nachgelassen. Doch verzeichnen auch die Landgemeinden einen schwachen Rückgang.

Die Neubauwohnungen im Kanton Zürich 1931—1953

Jahre	Zürich	Winterthur	Landgemeinden	Ganzer Kanton
1931/1932	4467	330	965	5762
1933/1935	2131	169	657	2957
1936/1940	1355	254	372	1981
1941/1945	1709	280	542	2531
1946/1950	2589	359	1470	4418
1951	4281	400	2698	7379
1952	4447	435	2366	7248
1953	3501	280	2278	6059

Der überwiegende Teil der neuerstellten Wohnungen befindet sich in Mehrfamilienhäusern. In den Landgemeinden wurde allerdings nahezu jede dritte und in Winterthur jede vierte, in der Stadt Zürich hingegen nur jede sechzehnte Wohnung als Einfamilienhaus gebaut. Die Tendenz zur Kleinwohnung hat sich eher verstärkt. Ein Zehntel aller im Jahre 1953 gebauten Wohnungen sind Einzimmerwohnungen, ein Viertel hat zwei Zimmer und gut ein Drittel deren drei; ein Fünftel verfügt über vier und ein Zehntel über fünf und mehr Zimmer. Nach wie vor bestehen aber zwischen Stadt und Land große Unterschiede. So machen die Ein- und Zweizimmerwohnungen in der Stadt Zürich volle 44 Prozent aus gegenüber 17 Prozent in den Landgemeinden. Umgekehrt beläuft sich auf dem Lande der Anteil der Wohnungen mit fünf und mehr Zimmern auf 23 Prozent gegenüber nur 3 Prozent in der Hauptstadt.

Die Gliederung der neuen Wohnungen nach dem *Ersteller* zeigt ein weiteres Vordringen des «privaten Wohnungsbaus», der im Jahre 1953 über vier Fünftel aller Wohnungen erstellte. Auf die Baugenossenschaften entfällt noch rund ein Sechstel

der Produktion. Diese Verschiebung äußert sich auch im Rückgang der subventionierten Wohnungen, deren Anteil auf weniger als ein Siebentel gesunken ist.

Was die künftige Entwicklung der Wohnbautätigkeit anbelangt, so gibt darüber die Zahl der am Jahresende im Bau befindlichen Wohnungen gewisse Anhaltspunkte.

Jahr	Zürich Ende September	Winterthur Ende Dezember	Landgemeinden Ende Dezember
1952	2594	161	1387
1953	2680	290	2163

Danach darf für das Jahr 1954 eher wieder mit einer regern Wohnbautätigkeit gerechnet werden.

(Mitteilung des Statistischen Büros des Kantons Zürich)

Unser Weg zum Meer

Die *Schweizerische Reederei AG in Basel* ist ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, dessen Aktienmehrheit sich in der öffentlichen Hand befindet, zur Hauptsache im Besitze des Bundes, der Bundesbahnen, von Baselstadt und Baselland, des Kantons und der Stadt Zürich sowie weiterer Kantone und öffentlichen Körperschaften. Das Aktienkapital darf nur eine Dividende bis zu vier Prozent erhalten, was besagt, daß die Frachtsätze für die zu transportierenden Güter möglichst niedrig gehalten werden sollen.

Die Schweizerische Reederei AG hat schon seit den ersten Kriegsjahren wichtige Ereignisse und Verhältnisse ihres Schiffahrtbetriebes im Film festgehalten, woraus dann ein *Tonfilm* geworden ist, dessen Ablauf an die anderthalb Stunden benötigt, wobei die auf der Leinwand vorüberziehenden Szenen durch das gesprochene Wort erläutert werden.

«Unser Weg zum Meer» — so betitelt sich der Film — führt über die *Wasserstraßen des Rheins,* vornehmlich für den Güterverkehr, obwohl einzelne Schiffe mit Passagierkabinen ausgestattet sind, die eine bequeme Fahrt durch die sagenumwobene Rheinlandschaft mit ihren Burgen und Schlössern ermöglichen, wovon der Film prächtige Abrisse enthält. Überwältigend wirken die Bilder aber auch dort, wo die Ufer zurücktreten, wo der Rhein sich zum breiten Strom weitet, um sich schließlich im Meer zu verlieren.

Aber das ist nicht das Wesentliche des besagten Filmes, der zeigen will, *auf welche Art riesige Gütermengen in unser Land gebracht werden,* auf welche Art aber auch Fertigfabrikate unserer Industrie zu den Nordseehäfen gelangen, um dort nach Übersee verfrachtet zu werden. Um sich einen Begriff von der Bedeutung der Rheinwasserstraße machen zu können, muß man wissen, daß in den Basler Rheinhäfen *jährlich 4 bis 4,5 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen* werden, was einen erklecklichen Prozentsatz unseres Außenhandels ausmacht. Dabei wird der Wassertransport immer der *billigste* bleiben, kostet doch die Fracht für eine Tonne Kohle auf dem Rhein ungefähr gleich viel, wie der Bahntransport von Basel zum Gaswerk Schlieren.

Auf dem Rhein wird nicht nur die für unsere Industrie und namentlich für unsere Gaswerke so unentbehrliche *Steinkohle* herangeführt; ebenso bedeutungsvolle Massengüter sind *Brotgetreide* und Futtermittel, Zellulose, Kopra, Schwefel, Erze usw. Die Schiffe bringen ferner als sogenannte Stückgüter *Kolonialwaren* aller Art, Konserven usw. nach Basel; andere sind zum Transport von *flüssigen Brennstoffen* eingerichtet, und im Motorschiff «Sonvico» besitzt die Reederei AG das einzige auf dem Rhein verkehrende *Kühlschiff,* dessen Kühlmaschinen die Temperatur in den Kühlräumen auf zehn Grad unter Null herabzudrücken vermögen, was für den Transport leicht verderblicher Lebensmittel von Wichtigkeit ist.

Der Film zeigt aber auch, daß es eine Zeitlang um unsern Weg zum Meer arg bestellt war — damals nämlich, als *zahlreiche Rheinbrücken gesprengt* wurden und als Trümmer im Wasser lagen, wodurch jede Durchfahrt gesperrt war. Die auf der Leinwand vorüberziehenden Zeugen der Zerstörung sind eine furchtbare Anklage gegen den Krieg.

Die Reederei AG in Basel verfügt über eine *ganz respektable Rheinflotte,* die sich zusammensetzt aus Schleppern, aus Motorschiffen und aus Rhein- und Kanalkähnen. Die Schlepper sind gewissermaßen die Lokomotiven, die selbst nicht beladen werden, sondern dazu da sind, die schwer beladenen Kähne flußaufwärts zu ziehen. Motorschiffe dagegen werden beladen und bewegen sich mit eigener Motorenkraft vorwärts. Die Kanalschiffe sind von besonderer Bauart und befahren den Rhein-Rhone-Kanal zwischen Straßburg und Basel. Früher wurden sie von Pferden gezogen; nunmehr ist dem Kanal entlang ein Geleise angelegt, und anstelle der Pferde zieht eine elektrische Treidelmaschine die Schiffe bergwärts.

Die Rheinkähne haben ein *Ladevermögen bis zu 1400 Tonnen,* das sind 140 Eisenbahnwagenladungen zu 10 Tonnen. Von geringerer Ladefähigkeit sind die Rheinmotorschiffe und die Kanalschiffe. Aber was ein Schlepper zu leisten vermag, grenzt ans Unglaubliche. Die Schlepper «Uri», «Schwyz» und «Unterwalden» der Reederei AG in Basel gelten als *die stärksten Schlepper in Europa.* Sie schleppen zwischen den Seehäfen und Mannheim 12 000 Tonnen, zwischen Mannheim und Straßburg 8000 Tonnen und zwischen Straßburg und Basel 4000 Tonnen. Nicht selten kann man im Unterlauf des Rheins Schleppzüge von mehr als einem Kilometer Länge sehen, bestehend aus zehn beladenen Kähnen zu 1200 Tonnen, die an dicken Drahtseilen hängen und vom Schlepper bergwärts gezogen werden.

Der Film macht aber auch bekannt mit der Atmosphäre in den *Seehäfen Rotterdam, Antwerpen usw.,* wo Förderbänder, Riesenkrane, Oelpumpen und andere Einrichtungen den Entlad und Umlad der Güter besorgen — eine Betriebsamkeit, von der wir uns nur schwer einen Begriff zu machen vermögen. Das Interessanteste aber ist, daß die Reederei AG auch *Hochseeschiffe* besitzt, die den Ozean überqueren, um in Übersee Einfuhrgüter für unser Land zu holen. Das geschah während des Krieges unter unsäglichen Schwierigkeiten, hat uns aber vor noch größeren Einschränkungen bewahrt.

Auf dem Rhein und auf hoher See fällt ein neuer Menschenschlag unter den Schiffsmannschaften auf: *die Schweizer.* Immer zahlreicher wird die Schar unserer Landsleute unter den Rheinschiffern, Matrosen und Seeoffizieren. Die meisten von ihnen haben ihre Laufbahn auf dem *Schulschiff «Leventina»* der Reederei AG in Basel begonnen, wo Söhne währschafter Schweizer Familien zu Matrosen ausgebildet werden. Die Schulung ist keine Spielerei; denn hart ist oft der Kampf mit den Wellen, mit Wetter und Wind.

So gewährt der Film «Unser Weg zum Meer» hochinteressante Einblicke in die Tätigkeit der Reederei AG Basel, er zeigt aber auch die große Bedeutung unseres Weges zum Meer für die schweizerische Volkswirtschaft. *Der Rhythmus des Welthandels pulst auf dem Rhein, der zur Hauptversorgungs- und Lebensader für unser Land und Volk geworden*