

Unser Weg zum Meer

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **29 (1954)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-102642>

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.

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 regeren Wohnbautätigkeit gerechnet werden.

(Mitteilung des Statistischen Büros des Kantons Zürich)

Unser Weg zum Meer

Die *Schweizerische Reederei AG in Basel* ist ein gemischt-wirtschaftliches 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 Schifffahrtbetriebes 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 Rheinschiffen, Matrosen und Seeoffizieren. Die meisten von ihnen haben ihre Laufbahn auf dem *Schulschiff «Leventina»* der Reederei AG in Basel begonnen, wo Söhne wahr-schafter 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 Hauptversorgung- und Lebensader für unser Land und Volk geworden*

ist, namentlich was die lebenswichtigsten Güter anbelangt, was durch ein paar wenige Zahlen belegt sein soll: Von den im *Bergverkehr* umgeschlagenen Schiffsgütern waren im Jahre 1952 feste Brennstoffe (Kohlen) 1,6 Millionen Tonnen, flüssige Brennstoffe 844 000 Tonnen, Brotgetreide und Futtermittel 600 000 Tonnen, Zucker 108 000 Tonnen, Zellulose 54 000 Tonnen, Baumwolle 26 000 Tonnen, Bleche und Platten aus Eisen und Stahl 50 000 Tonnen, Roheisen 44 500 Tonnen, Stab- und Formeisen und -stahl, Rohkupfer 23 300 Tonnen, Stammholz 23 800 Tonnen, woraus erhellt, daß auch der

Wohnungsbau an unserem Weg zum Meer mit seinen billigen Transportkosten nicht unwesentlich interessiert ist.

Der vielseitig aufschlußreiche Dokumentarfilm wird Interessenten zur Vorführung überlassen, wovon kürzlich die *Wohnkolonie Sihlfeld* der Allgemeinen Baugenossenschaft Zürich Gebrauch gemacht hat. Und die Teilnehmer waren ob dem Gesehenen und Gehörten des Lobes voll. Einen derart schönen und lehrreichen Sonntagnachmittag hätten sie noch nicht bald erlebt, war das allgemeine Urteil. gr.

WOHNBAUPROBLEME

Einige Fragen über den Wohnungsbau an einen unbekanntem Journalisten

In verschiedenen zürcherischen Tageszeitungen sind die von der «Stiftung zur Förderung des Baues billiger Wohnungen ohne öffentliche Beiträge» in der Stadt Zürich erstellten Wohnungen mit hohem Lob ausgezeichnet worden.

So meldete z. B. die «NZZ»:

«Anlässlich einer am Samstagvormittag durchgeführten Besichtigung konnten die Vertreter der Zürcher Presse feststellen, daß die Stiftung auch mit dieser Etappe dem Mieter in jeder Beziehung zweckmäßig und angenehm einzurichtende Wohnungen zu erstaunlich niedrigem Preis zur Verfügung stellt. Der gebotene Komfort muß in seiner notwendigen Relation zum Mietpreis oft geradezu erstaunen.»

Und die «Tat» wußte zu berichten:

«Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Wohnungen ein behagliches und komfortables Wohnen bieten, das mit unbedeutenden Konzessionen unserer modernen Wohnkultur entspricht.»

Da ich über die Güte der von der Stiftung erstellten Wohnungen anderer Meinung bin, lade ich den mir unbekanntem Verfasser der Zeitungsartikel im Geiste nochmals zu einem Besuch jener Wohnungen ein. Er wird sich wahrscheinlich noch an viele Einzelheiten, die nicht alltäglich sind, erinnern können. Wir wählen für unsern Besuch *die Häuser an der Greifenseestraße mit dem halbrunden Treppenhaus*, die ihm gewiß von der Pressebesichtigung her bekannt sind. Wir wollen zusammen die Häuser und Wohnungen in Ruhe, aber kritisch betrachten, wie es schließlich Aufgabe eines Journalisten sein muß, und ich werde mir erlauben, ihm einige Fragen zu stellen.

Wenn wir uns dem Hauseingang nähern, so fällt sofort auf, daß die Haustüre auf dem Niveau des Kellergeschosses liegt. Finden Sie es nicht merkwürdig, daß man, bevor man ins Erdgeschoß kommt, zuerst in den Keller hinunter muß? Ist das nicht unpraktisch? Haben Sie beachtet, daß durch diese Hauseingangslösung die Kellerräume auf dieser Hausseite zur Hauptsache über den Erdboden zu liegen kommen? Glauben Sie, daß das gute Keller sind? Im Winter kalt und im Sommer warm; wie ist das wohl mit der Haltbarkeit von eingelagertem Obst und Gemüse? Bitte, beachten Sie auch die Größe der Kellerabteile; sie messen etwa vier bis fünf Quadratmeter. (Es gibt auch solche, die noch kleiner sind.) Ist

Ihr eigener Keller zu Hause nicht viel größer? Glauben Sie, daß in einem so kleinen Keller das Brennholz und die Kohlen, Obst und Vorräte sowie die übrigen Kellerutensilien, Waschzuber usw. für einen Arbeiterhaushalt untergebracht werden können? Da wir gerade im Keller sind, werfen wir auch einen Blick in die Waschküche. Der hier installierte *Waschautomat* hat Ihnen gewiß schon bei der Pressebesichtigung Eindruck gemacht. Ich schätze das mechanisierte Waschen auch, aber ist das hier der richtige Waschapparat, wenn z. B. ölige, schmutzige Überkleider neben feiner Weißwäsche gewaschen werden müssen? Wäre nicht eine Waschküche mit Waschherd, Waschmaschine, Zentrifuge und zweiteiligem Waschtrog zweckmäßiger gewesen?

Doch verlassen wir nun den Keller und steigen in die Wohnungen hinauf. Schauen Sie sich das *Treppenhaus mit der gewendelten Treppe* recht gut an. Glauben Sie, daß sich eine solche Wendeltreppe für ein Wohnhaus mit sechs Familien gut eignet? Würde eine Treppe mit geraden Treppenläufen nicht mehr Sicherheit bieten? Und wie denken Sie darüber, daß das *Treppenhaus keine Fenster, sondern nur viele kleine Luftlöcher hat*? Ist hier nicht am falschen Ort gespart worden? Glauben Sie nicht, daß es hier im Winter bei Temperaturen unter Null Grad und wenn der Wind durch alle Löcher pfeift, sehr kalt und ungemütlich ist? Ist ein solches Treppenhaus eine gute Lösung in unserm Klima mit den kalten Wintern? Können die Treppen im Winter überhaupt mit Wasser gereinigt werden, ohne daß das Putzwasser auf den Treppenstufen gefriert? Und wie ist das wohl beim Wohnungseinzug und -auszug? Können die großen Möbelstücke durch das enge halbrunde Treppenhaus gut transportiert werden? Ich kann Ihnen darüber einiges sagen, da ich einen kleinen Ausschnitt von der «Züglete» um das Neujahr herum gesehen habe. Das war sehr originell! Ein Mieter einer Wohnung im ersten Stock benützte für den Einzug das Treppenhaus gar nicht, sondern der ganze Möbeltransport ging außen an der Hausfassade hinauf von Balkon zu Balkon. Ein Mann stand auf dem Balkon im Erdgeschoß und bot dem andern Mann auf dem Balkon im ersten Stock Stück um Stück hinauf. Bettladen, Unter- und Obermatratzen, Stühle usw., usw., alles ging auf diesem, wie Sie zugeben müssen, etwas ungewöhnlichen Weg das Haus hinauf. Warum wurde wohl das Treppenhaus nicht benützt? Die Erklärung ist einfach: die «Züglete» von Balkon zu Balkon war einfacher und bequemer als die Benützung des «originellen» Treppenhauses.