

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, NEUES RATHAUS, 1. STOCK, TÜR 309b - TELEPHON: B 40-5-20, KL. 1121, 1122, 1125

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 8. Oktober 1956

Blatt 2019

Geehrte Redaktion!

=====

Wir erinnern daran, daß Mittwoch, den 10. Oktober, eine Presseführung durch die städtischen Forste stattfindet. Abfahrt ausnahmsweise bereits um 9 Uhr mit Autobus vom Rathaus, Eingang Lichtenfelsgasse. Rückkehr um ungefähr 17 Uhr.

- - -

Wohnungs- und Verkehrsprobleme in der UdSSR

=====

8. Oktober (RK) In der Sendereihe "Wiener Probleme" von Radio Wien sprach Bürgermeister Jonas Sonntag, den 7. Oktober, über seine Rußlandreise. Der Bürgermeister führte aus:

"Am vergangenen Montag kehrte eine fünfköpfige Delegation der Wiener Gemeindeverwaltung aus Moskau und Leningrad zurück. Die beiden Städte wurden über Einladung der dortigen Stadtverwaltungen im Verlaufe von zehn Tagen besucht.

Ich nehme an, daß ich Ihr Interesse finde, und deshalb möchte ich heute meine persönlichen Erfahrungen vermitteln, die ich beim Besuch der beiden russischen Städte machte. Obwohl unser Besichtigungsprogramm außerordentlich reichhaltig war, möchte ich mich aber von vornherein auf jene zwei Probleme beschränken, die in den russischen Großstädten genau so wie in allen anderen Städten der Welt die Hauptsorge der Gemeindeverwaltung bilden, nämlich das Wohnungswesen und das Verkehrswesen. Ich muß aber noch eine Beschränkung auferlegen. Die Besichtigungen und die vielen Informationen, die wir erhielten, gaben uns wohl einen verhältnismäßig guten Einblick, aber sie berechtigen uns nicht zu behaupten, daß wir die russischen Verhältnisse schon kennen und darüber ein ..

Urteil abgeben könnten. Auch Vergleiche sind sehr schwer zu ziehen, weil die verfassungs- und verwaltungsmäßigen Bedingungen der russischen Städte grundsätzlich anders sind. Man kann also nur das wiedergeben, was man gesehen und gehört hat.

Für die Beurteilung der Wohnungsnot ist vor allem maßgebend, daß die beiden besuchten Städte in den letzten Jahrzehnten durch natürliche Vermehrung und Zuwanderung sehr stark gewachsen sind. Im Jahre 1925 hatte Moskau 2.1 Millionen Einwohner, jetzt 4,865.000. Leningrad hat 3.2 Millionen Einwohner. Man hat die Absicht, das Wachstum beider Städte in Zukunft zu beschränken und im Stadtbereich keine Industrien mehr zu errichten. In Leningrad plant man außerdem ab 1957 fünf Tochterstädte mit je 30 bis 40.000 Einwohnern zu errichten, in denen natürlich alle notwendigen Einrichtungen vorhanden sein müssen. Ebenso notwendig wird eine möglichst rasche Verkehrsverbindung zur Mutterstadt sein.

Soweit mir bekannt wurde, werden Wohnungen nur von der Gemeinde gebaut. Da es keinen privaten Grundbesitz gibt, verfügt sie auch über den notwendigen Baugrund. In Moskau versuchte ich die Zahl der bei den zuständigen Behörden vorgemerkten Wohnungslosen oder Wohnungsbewerber zu erfahren, ich konnte aber hierüber keine Auskunft erhalten. Jedenfalls muß aber der Bedarf sehr hoch sein, weil das Wohnbauprogramm sehr umfangreich ist. Ich wurde schon vor der Abreise von sowjetischen Funktionären auf die Tatsache aufmerksam gemacht, daß es in Moskau noch verhältnismäßig viele Wohnhäuser aus Holz gibt. Manche von ihnen sind außerordentlich nett und gut instandgehalten und zeigen einen charakteristischen Stil. Die meisten sind aber schon alt und baufällig; sie sind abbruchreif. Am Rande der Stadt, wo zum größten Teil die neuen Wohnhausanlagen entstehen, müssen die alten Holzhäuser verschwinden, um den Baugrund frei zu machen.

Bei der Beurteilung des Wohnbauprogrammes kann man keinen eindeutigen Vergleich mit unseren Verhältnissen ziehen, weil die russischen Angaben sich nicht auf die Zahl der Wohnungen, sondern auf die Quadratmeter erbauten Wohnraumes beziehen. So erfuhren wir, daß in Moskau für 1956 die Erbauung von 1,360.000 Quadratmetern geplant ist. Da man uns angab, daß pro Wohnung im Durchschnitt 40 Quadratmeter vorgesehen sind, würde das Programm bedeuten, daß ungefähr 34.000 Wohnungen gebaut werden. Küche und Nebenräume ./.

werden angeblich nicht als Wohnraum gerechnet. Die neuen Wohnungen sind mit Badezimmer ausgestattet und haben Fern- oder Zentralheizung.

Wir erkundigten uns auch über die Höhe der Mietzinse in den neuen Wohnhäusern. Bevor ich aber die erhaltenen Auskünfte wiedergebe, möchte ich mitteilen, daß der offizielle Kurs für den Rubel 6 Schilling 50 Groschen beträgt. Das entspricht aber zweifellos nicht dem tatsächlichen Kaufwert des Rubels. Kenner der Verhältnisse sagten uns, daß man den Rubel mit ungefähr 2 Schilling berechnen müßte. Über die Höhe des Mietzinses erfuhren wir also, daß er 1 Rubel 32 pro Quadratmeter betrage. Bei einer Wohnung von 40 Quadratmetern Größe ergibt das einen monatlichen Mietzins von 52 Rubel 80 oder nach dem offiziellen Kurs 343 Schilling 20 und nach dem angegebenen tatsächlichen Wert 105 Schilling 60. Sie erkennen schon aus der Art dieser Berechnung, wie schwer es ist, sich ein richtiges Bild über die wirkliche Höhe des Mietzinses zu machen. In diesem Mietzins, so sagte man uns, sei die Heizung und die Warmwasserversorgung inbegriffen, während Licht und Gas gesondert zu bezahlen sind.

Diese Angaben erhielten wir beim Besuch einer großen Wohnhausanlage im neu entstehenden Südwest-Distrikt von Moskau. Hier sollen bis 1960 noch 50.000 Wohnungen erbaut werden, und zwar als reiner Wohnbezirk, da die klimatischen Verhältnisse besonders vorteilhaft sein sollen. Die bisher entstandenen Wohnhausanlagen werden in großen Baublöcken ausgeführt, ähnlich wie unsere Gemeindehäuser vor 1934, doch bis zu zehn und elf Stockwerken. Die Fassaden sind architektonisch sehr reich gegliedert, mit viel Schmuck und Säulen versehen und oft erblickt man auch sehr hohe Bogeneingänge in die Hofanlagen. Wir mußten aber hier ebenso wie in ganz neuen Wohnhäusern feststellen, daß in den Stiegenhäusern und Wohnungen das Material und die Ausführung mancher Detailarbeiten unseren jetzigen Gewohnheiten und Ansprüchen nicht genügen würden.

Die Stadtverwaltung wäre aber nicht imstande, dieses große Bauprogramm zu erfüllen, wenn sie mit den althergebrachten Methoden arbeiten würde. Man ist zur Erbauung von sogenannten vorgefertigten Häusern übergegangen. Dazu war vorerst notwendig, daß eigene Industriebetriebe für die Herstellung der vorgefertigten Hausbestandteile errichtet wurden. Die Vorfabrikation ist nur

dann wirtschaftlich günstig, wenn möglichst viele Bestandteile des Hauses genormt und typisiert sind, damit man sie in Serienproduktion in Eisenbeton gießen kann. Diese Bestandteile werden dann auf die Baustelle gebracht und montiert. Bei der Montage würde die menschliche Arbeitskraft versagen, da die Baublöcke sehr groß und sehr schwer sind. Deshalb ist diese Arbeit nur mit Hilfe sehr leistungsfähiger Turmkräne möglich. Wir besuchten auch eine Baustelle, um ein montiertes Haus im Rohbau zu sehen. Es fiel auf, daß die Außenbestandteile des Hauses mit bereits eingegossenen Ziegeln versehen waren; auch die Ornamente der Außenfassade und die Säulen waren bereits auf den entsprechenden Teilen eingegossen. Da aber die Betoninnenseite für die Wohnräume nicht geeignet wäre, wird sie mit Nocken versehen, auf welche dann dünne Gipsplatten als Innenverkleidung angebracht werden. Die Innenwände sind also hohl. Vielleicht wird man einige Jahre abwarten müssen, um zu erfahren, ob sich diese Methode wirklich bewährt.

Jedenfalls hat aber die Erbauung von vorfabrizierten Häusern den großen Vorteil, daß die Arbeitszeit auf den Baustellen wesentlich verkürzt ist, da ja die Hausbestandteile vorher in großen Fabriken in Beton gegossen werden. Ich nehme an, daß damit auch das Problem der Winterarbeit vereinfacht ist.

Nun möchte ich über die Verkehrsverhältnisse in Moskau sprechen. Auch hier müssen wir in Betracht ziehen, daß sich die Bevölkerung Moskaus in 30 Jahren mehr als verdoppelt hat und deshalb die Verkehrsbedürfnisse außerordentlich gestiegen sind. Ich konnte feststellen, daß die Hauptverkehrsstraßen außerordentlich breit sind und den jetzigen Straßenverkehr reibungslos aufnehmen können. Er ist zu gewissen Tageszeiten sehr stark, die Lastkraftwagen sind viel häufiger als bei uns. Mopeds und Roller gibt es überhaupt nicht, Fahrräder und Motorräder gehören zu den großen Seltenheiten. Über die Verkehrsdisziplin haben unsere Moskauer Gastgeber leise geklagt, doch fand ich sie nicht schlechter, sondern eher besser als in Wien. Ab 1. August gilt ein allgemeines Hupverbot, man versicherte mir, daß sich die Zahl der Verkehrsunfälle nicht vermehrt habe.

An öffentlichen Verkehrsmitteln gibt es Straßenbahn, Autobus, Obus und die Metro, wie die Moskauer ihre Untergrundbahn nennen. :

Die Autobusse und Obusse bewältigen hauptsächlich den Verkehr in den inneren Teilen der Stadt, während in den äußeren Teilen die Straßenbahn überwiegt. Die Hauptlast des Verkehrs hat aber die Metro zu tragen, die eine tägliche Frequenz von mehr als zwei Millionen Passagieren aufweist. Mit ihrem Bau wurde im Jahre 1932 begonnen; die gegenwärtige Länge der Metrostrecke beträgt 62 Kilometer, die in 45 Stationen eingeteilt ist. Die Stationen sind mit verschwenderischer Pracht ausgestattet. Die Metro wird zwar von der Gemeinde Moskau betrieben, sie wurde aber vom Staat erbaut. Das gleiche gilt für die Metro in Leningrad, die im vergangenen Jahre ihre erste Teilstrecke von 11 Kilometern in Betrieb nehmen konnte. In beiden Städten wird die Metro auf Kosten des Staates noch weitergebaut. Man steht dort auf dem Standpunkt, daß die Gemeinde nicht in der Lage sei, die enormen Kosten für die Erbauung der Untergrundbahn zu tragen. Sie belaufen sich pro Kilometer Fahrstrecke von 50 bis 100 Millionen Rubel.

Auf der Metro wird ein Einheitstarif eingehoben. Außer der Freifahrt für Kinder unter sieben Jahren und einer Monatskarte zu 30 Rubel gibt es keine Fahrtbegünstigungen, also keine Kinderkarten, keine Wochenkarten, keine Rückfahrtscheine. Beim Obus und beim Autobus gibt es keinen Einheitstarif, sondern Streckentarife in verschiedener Höhe ohne Umsteigmöglichkeit. Bei der Straßenbahn gibt es einen Einheitstarif für direkte Strecken, bei Umsteigen in eine andere Linie ist eine neue Karte zu lösen. Wochenkarten konnten wir nur beim Obus feststellen, sie sind um 30 Prozent verbilligt. Vielleicht gibt es auch auf dem Autobus verbilligte Wochenkarten. Ein Umsteigen von der Metro auf die Straßenbahn oder Obus und Autobus und umgekehrt ist nicht möglich. Auf jedem Verkehrsmittel muß eine neue Fahrkarte gelöst werden. Wir konnten auch feststellen, daß die Bediensteten freie Fahrt haben, aber nur bei jenem Verkehrsunternehmen, bei dem sie angestellt sind. Also Metro-Bedienstete nur bei der Metro, Straßenbahner nur auf der Straßenbahn usw. Familienangehörige haben keine Begünstigung.

Für uns war besonders auffällig, daß bei den Verkehrsbetrieben außerordentlich viel Frauen bedienstet sind. Bei der Metro herrschen die Frauen im Stationspersonal vor. Beim Obus sind 95 Prozent der Schaffner weiblich und auch die Lenker werden zu fünf Prozent von den Frauen gestellt. Bei der Straßenbahn sind 90 Prozent

der Schaffner und 55 Prozent der Motorführer Frauen. Viele Angestellte trugen im Dienst eine Zivilkleidung. Als wir nach der Ursache fragten, teilte man uns mit, daß die Dienstkleidung mit 50 Prozent der Kosten von den Angestellten zu bezahlen sei und sie es deshalb vorzögen, in ihrer Privatkleidung Dienst zu machen.

Unser besonderes Interesse galt begreiflicherweise der Frage, ob die Verkehrsbetriebe mit Defizit arbeiten oder Gewinne abwerfen. Über unser Befragen wurde ausdrücklich geantwortet, daß alle Verkehrsbetriebe mit Gewinn arbeiten, den sie zum Teil für eigene soziale Einrichtungen verwenden können, zum anderen Teil an die Stadtkasse abzuführen haben.

Für die fünf Mitglieder der Wiener Gemeindefunktionäre waren die zehn Tage Aufenthalt in der Sowjetunion trotz der Kürze der Zeit und der Sprachschwierigkeiten sehr interessant und aufschlußreich. Wir wurden von den dortigen Gemeindefunktionären sehr herzlich aufgenommen und wir rechnen es unseren Gastgeber hoch an, daß sie unsere Programmwünsche nach Besichtigung der verschiedensten Einrichtungen und Objekte gerne erfüllt haben. Wir konnten feststellen, daß auch in den russischen Städten die Entwicklung in jeder Hinsicht sehr rasch vor sich geht und die Gemeindeverwaltungen zu außerordentlichen Anstrengungen zwingt, um die Bedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen. Jedenfalls hatten wir den Eindruck, daß die beiden Städte die Kriegsfolgen längst überwunden haben und einer großzügigen Neugestaltung entgegengehen!"

- - -

Rundfahrt "Neues Wien"

=====

8. Oktober (RK) Mittwoch, 10. Oktober, Route II mit Besichtigung verschiedener Wohnhausanlagen im 13., 14. und 15. Bezirk, insbesondere des Hugo Breitner-Hofes mit Kindergarten und Hort sowie der Heimstätte für alte Menschen in der Auhofstraße.

Abfahrt vom Neuen Rathaus, 1, Lichtenfelsgasse 2, um 14 Uhr.

- - -

"Goldene Bucht" bis "Donnernde Hufe"
=====Das Programm des Jugendfilmabonnements der Gemeinde Wien

8. Oktober (RK) Wie bereits berichtet, hat das Kulturamt der Stadt Wien ein Jugendfilmabonnement aufgelegt, mit dem Zweck, die 10- bis 14jährigen Kinder zum guten Jugendfilm hinzuführen. Das Abonnement kostet 14 Schilling, geboten werden sechs Vorstellungen vom November bis April. Die einzelnen Filme, die vom Landesjugendreferat ausgesucht wurden, stehen nun fest. Es sind dies: "Die goldene Bucht", ein Film, der von einem alten Hecht erzählt; "Navajo" heißt der zweite Film im Jugendfilmabonnement, die Geschichte eines Indianerbuben in den Canons von Arizona; der dritte Film, "Im Reich der stillen Wasser", wurde im Naturschutzgebiet der Theiß gedreht; der nächste Film heißt "Bim der Esel" und behandelt die Schicksale eines kleinen Grautieres in Algerien; "Zirkus-Boy" berichtet von einem Buben, der seine Ferien in einem Zirkus verbringen darf; der letzte Film des Jugendabonnements ist "Donnernde Hufe", die Geschichte einer Durchquerung des australischen Kontinents mit einer riesigen Rinderherde.

Geehrte Redaktion!

=====

In der heutigen Ausgabe der "Rathaus-Korrespondenz" liegt für die Tageszeitungen das vom Kulturamt der Stadt Wien herausgegebene Programm des Jugendfilmabonnements im Original bei. Das Kulturamt wird die Kulturredaktionen zu den jeweils ersten Aufführungen der Filme einladen. Nähere Details über das neugeschaffene Jugendfilmabonnement können Sie im Kulturamt der Stadt Wien, B 40-5-50, Klappe 1630, erfahren.

- - -

Wiener Konservatoristin in Genf erfolgreich
=====

8. Oktober (RK) Beim diesjährigen Klavierwettbewerb in Genf, an dem sich 67 Pianistinnen aus allen Teilen der Welt beteiligten, wurde von der Verleihung eines 1. Preises abgesehen. Der 2. Preis wurde zu gleichen Teilen an eine Pariser Pianistin und an die Studierende des Konservatoriums der Stadt Wien, Klasse Prof. Raupenstrauch, Ruslana Antonowicz, vergeben.

- - -

Landesschulinspektor Dr. Anton Simonic gestorben
=====

8. Oktober (RK) Gestern starb im Alter von 62 Jahren in Wien nach langem, schwerem Leiden der Landesschulinspektor für das Pflichtschulwesen und die Lehrerbildung, Hofrat Dr. Anton Simonic, Honorarprofessor der Wiener Universität Wien, Dozent am Pädagogischen Institut der Stadt Wien und Direktor der Prüfungskommission für das Lehramt an Volks-, Haupt- und Sonderschulen. Hofrat Dr. Simonic wirkte seit 1933 beim Stadtschulrat für Wien als Landesschulinspektor und hat sich insbesondere seit seiner Rehabilitierung im Jahre 1945 vor allem um den Wiederaufbau der Lehrerbildung große Verdienste erworben.

Die Leichenfeier findet Donnerstag, den 11. Oktober, um 13.30 Uhr in der Gedächtniskirche des Wiener Zentralfriedhofes statt. (Zugang: II. Tor.)

- - -

Amalienbad bleibt geöffnet

=====

8. Oktober (RK) Die "Rathaus-Korrespondenz" berichtete vor kurzem, daß infolge des Streiks der Kohlentransportarbeiter zugleich mit anderen Bädern auch das Amalienbad geschlossen werden müsse. In Anbetracht des Umstandes, daß das Amalienbad auch eine Kuranstalt beherbergt, hat sich jedoch die Streikleitung auf Grund einer Intervention der Städtischen Bäderverwaltung bereit-erklärt, die Belieferung des Bades mit Kohle nicht zu behindern. Das Amalienbad, das ursprünglich ab morgen hätte geschlossen werden sollen, kann daher seinen Betrieb im vollen Umfang aufrecht-erhalten.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 8. Oktober

=====

8. Oktober (RK) Unverkauft von der Vorwoche: 21 Ochsen, 16 Stiere, 36 Kühe, 17 Kalbinnen, Summe 90. Neuzufuhren Inland: 181 Ochsen, 191 Stiere, 658 Kühe, 103 Kalbinnen, Summe 1133. Ungarn: 12 Stiere, 60 Kühe, Summe 72. Jugoslawien: 16 Stiere, 54 Kühe, Summe 70. Gesamtauftrieb: 202 Ochsen, 235 Stiere, 808 Kühe, 120 Kalbinnen, Summe 1.365. Verkauft wurde alles.

Preise: Ochsen 9.50 bis 12 S, Extremware 12.20 bis 12.50 S, Stiere 10.30 bis 11.90 S, Extremware 12 bis 12.30 S, Kühe 8.20 bis 10.30 S, Extremware 10.40 bis 11.30 S, Kalbinnen 10.40 bis 11.80 S, Extremware 12 bis 12.10 S, Beinlvieh: Kühe 6.70 bis 8.80 S, Ochsen und Kalbinnen 8.40 bis 10.20 S. Der Durchschnittspreis erhöhte sich bei Inlandrindern: Ochsen um 55 Groschen, Stiere um 58 Groschen, Kühe um 47 Groschen, Kalbinnen um 77 Groschen je Kilogramm. Beinlvieh verteuerte sich bis zu 70 Groschen je Kilogramm. Die Durchschnittspreise für Inlandrinder betragen demnach: Ochsen 10.62 S, Stiere 11.08 S, Kühe 8.52 S, Kalbinnen 10.63 S, ungarische Stiere notierten von 11.60 bis 11.90 S, Kühe von 8.70 bis 9.80 S, jugoslawische Stiere von 10.60 bis 11.50 S, Kühe von 8.30 bis 9.80 S.

- - -