

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 101/102 (1933)
Heft: 21

Artikel: Baukonjunktur im mittleren Osten
Autor: Adler, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83102>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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



Abb. 4. Buffet mit Selbstbedienung Mensa I, im Erdgeschoss.

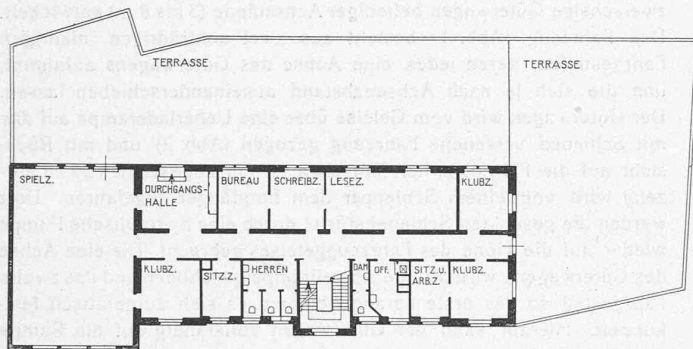


Abb. 3. Studentenheim an der E. T. H. — Grundriss vom I. Stock. — Masstab 1 : 500.

zimmer, Plauderecken, Kaffeeräume, Terrassen) sind ausserordentlich beliebt. Entgegen allen pessimistischen Bemerkungen, die gegen einen alkoholfreien Betrieb vorgebracht wurden, muss das Heim Abend für Abend bis Mitternacht offen bleiben.

Der Betrieb wird auf Rechnung der Genossenschaft durch den „Schweiz. Verband Volksdienst“ geführt. Der Hauptvorteil der Uebertragung der wirtschaftlichen Leitung des Studentenheimes an diesen grossen Verband, dem zahlreiche Betriebe angegliedert sind, liegt darin, dass er in der Lage ist, während der grossen Sommerferien einen erheblichen Teil seines Personals anderweitig zu beschäftigen und überhaupt allgemein wirtschaftliche Massnahmen zu treffen, die für einen so unregelmässigen Betrieb geeignet sind.

Der gleichmässige, gute Besuch des Studentenheimes berechtigt zur Annahme, dass das Betriebsjahr 1932/33 als Normaljahr betrachtet werden darf. Die Besucherzahl hat sich im Wintersemester an den Wochentagen auf durchschnittlich 850 Mittagessen und 750 Abendessen, und im Sommersemester auf 800 Mittag- und 700 Abendessen eingestellt. Im Ganzen nahmen vom 1. April 1932 bis 31. März 1933 rund 50 000 Gäste das Frühstück, 177 000 Gäste das Mittagessen und 147 000 Gäste das Abendessen im Café und den beiden Mensae des Studentenheims ein.

Die *Arbeits- und Gesellschaftszimmer* im I. Stock sind während des Tages und besonders am Abend stets sehr stark besucht. Viele studentische Vereinigungen halten im Studentenheim regelmässig ihre Sitzungen und Versammlungen ab. Die Betriebskommission musste sich dazu entschliessen, im Studentenheim grundsätzlich nur Veranstaltungen zuzulassen, zu denen ausschliesslich die Dozenten und die Studierenden beider Hochschulen Zutritt haben. Die stark benützte *Hanabibliothek* wurde durch zahlreiche Schenkungen und Ankäufe wertvoll bereichert. Ganz besonders zu verdanken ist eine von der G. E. P. gestiftete *Projektionseinrichtung*.

Die ständig grosse Besucherzahl verlangte nach einer Vermehrung der allgemeinen Räumlichkeiten. Diese wird durch die in den Sommerferien 1933 zur Ausführung gelangte Vergrösserung des Café erreicht. Während den grossen akademischen Sommerferien blieb das Studentenheim sechs Wochen lang, d. h. von Ende Juli

bis Anfang September 1932 geschlossen. In dieser Zeit konnten einige bauliche Neuerungen und Reparaturen vorgenommen werden. Die jährlichen Rücklagen für die Erneuerung von Gebäuden und Mobiliar, wie sie in der Vorstandsitzung vom 31. Mai 1932 zusammen in der Höhe von rund Fr. 26 000 beschlossen wurden, dürften diese Auslagen auch in Zukunft decken.

Der Wirtschaftsbetrieb wickelte sich im Berichtsjahr zur vollen Zufriedenheit aller Gäste ab, was im Hinblick auf die grosse Frequenz und die beschränkten Wirtschaftsräumlichkeiten besonders hervorgehoben werden darf. Der Schweizer Verband Volksdienst scheut keine Mühe, die Bestrebungen der Genossenschaft in jeder Beziehung zu unterstützen.

Das im Voranschlag für die nächsten Jahre, der vom Vorstand am 31. Mai 1932 aufgestellt wurde, vorgesehene Defizit von 2900 Fr. hat sich zu einem kleinen Vorschlag von rund 5400 Fr., d. h. 1% der Betriebseinnahmen umgewandelt, zufolge der Erhöhung der Zahl der Besucher des Studentenheimes. Entsprechend diesem erfreulichen Betriebsergebnis hat die Generalversammlung der Genossenschaft am 4. Juni beschlossen, die Genossenschaftsanteile für 1932 mit 3 1/2% zu verzinsen. Der erzielte Vorschlag ist im Uebrigen besonders begrüssenswert im Hinblick auf die beschlossene und inzwischen durchgeführte Erweiterung des Café.

Die Generalversammlung vom 7. Juni 1933 bestätigte für die Dauer eines Jahres den bisherigen *Vorstand* der Genossenschaft, bestehend aus den Herren Schulratpräsident Prof. Dr. A. Rohn (Präsident), Prof. Dr. H. Leemann (Quästor), cand. math. M. Eisenring (Aktuar), Nationalrat Dr. C. Sulzer-Schmid, Architekt O. Pflughard (als Vertreter der G. E. P.), L. Jungo, Direktor der eidg. Bauten, Prof. Dr. Plancherel, Rektor der E. T. H., Prof. Dr. F. Fleiner, Rektor der Universität Zürich.

Die *Betriebskommission*, der die ständige Ueberwachung des Studentenheimes obliegt, setzt sich zusammen aus den Herren Dr. H. Bosshardt (Präsident), dipl. Ing. Otto Zaugg, Prof. Dr. G. Eichelberg, Prof. Dr. H. Leemann, Prof. Dr. Th. Spoerri, cand. ing. E. Beeler, cand. math. M. Eisenring und cand. med. E. Aisslinger.

Baukonjunktur im Mittleren Osten.

[Obwohl die nachstehenden Ausführungen einen für heutige Verhältnisse geradezu rosigen Zustand schildern, stimmen sie auch nach unserer Erkundigung bei der schweizerischen Zentrale für Handelsförderung (Zürich, Börsenstrasse 10) mit der Wirklichkeit überein. Ueber die tatsächlich bestehenden Absatzmöglichkeiten für die schweizerische Industrie (allerdings bei sehr tiefem Preisniveau) und die Beteiligung an der nächstjährigen Messe von Tel-Aviv kann die genannte Stelle jede Auskunft geben. Red.]

Während in den meisten europäischen Ländern der Baumarkt stagniert, herrscht in der Levante gegenwärtig eine ausgeprägte Baukonjunktur. Allenthalben sind Kräfte am Werk, die den Orient aus seiner einstigen Lethargie erwecken und im Lauf eines Jahrzehnts den Vorsprung einholen möchten, den das Abendland in Jahrhunderten gewonnen hat. Wie die Modernisierungsbewegung in der neuen Türkei mit dem Namen Mustapha Kemal Paschas verbunden ist, so ist ihr Vorkämpfer in Persien der energische Schah Riza Khan und in Aegypten der weitblickende König Fuad. In Palästina vollzieht sich der Uebergang zur okzidental Technik und Wirtschaftsweise im Zeichen der zionistischen Kolonisation, und selbst das innerste Arabien wandelt sich heute vom Märchenland zum modernen Staatsgebilde unter dem Regime des Wahhabitenkönigs Ibn Saud.

Die sichtbaren Momente dieser Entwicklung, die den ganzen weiten Raum vom Kaspischen Meer bis zur Libyschen Wüste erfasst hat, sind vor allem in der Fülle von Bauvorhaben zu erblicken, die, teils noch in Ausführung begriffen, teils für die nächste Zeit geplant sind. Wie die Türkei sich auf den Bahnbau konzentriert, so sind Persien und Syrien vor allem am Ausbau ihres Landstrassen-Netzes zu hochleistungsfähigen Auto-Fernstrassen interessiert, um Hochgebirge und Wüsten endgültig für den Transitverkehr zu erschliessen. Im Irak und in Aegypten stehen grosszügige Planungen von Staudammbauten und Bewässerungsanlagen auf der Tagesordnung, um neue weite Flächen für die Landwirtschaft friedlich zu erobern. In Palästina geht Haifas neuer Hafen der Vollendung entgegen. Sodann hat auch im „Heiligen Lande“

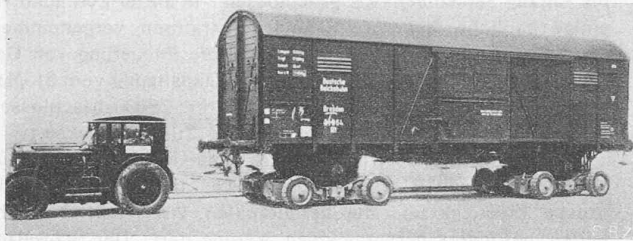


Abb. 1. Fahrzeug für den Strassentransport von Eisenbahnwagen.

dank der umfassenden jüdischen Einwanderung und Siedlungstätigkeit der Wohnungsbau in Stadt und Dorf, der Fabrik- und Strassenbau eine früher nie gekannte Intensität erreicht. Im Laufe der letzten zehn Jahre wurden in Palästina in Neubauten fast 16 Millionen Pfd. Strlg. investiert. In Tel-Aviv kamen im bisherigen Verlauf von 1933 fast doppelt so viel Neubauten zur Anmeldung wie im gleichen Vorjahresabschnitt. Diese junge, erst 1909 begründete Industrie- und Handelsmetropole am östlichen Mittelmeer gewährt bei alledem heute architektonisch und bautechnisch ein immer erfreulicheres Bild. Die Expansion der Stadt erfolgt nach modernsten städtebaulichen Gesichtspunkten. Die Baupolizei achtet auf solideste Technik. Die Architekten haben längst den levantinischen, pseudo-orientalischen Kitsch-Stil der Vorkriegszeit verlassen und sich einer wohlthuenden Sachlichkeit zugewandt, so dass die ständig wachsenden Neubau-Viertel Tel-Avivs einen ausgezeichneten Eindruck gewähren, in Bezug auf Materialverwendung ebenso wie auf Komfort und auf Berücksichtigung des subtropischen Klimas.

Da die Länder des Mittleren Ostens durchwegs extrem waldarm sind und auch — abgesehen von sehr interessanten Anfängen der Zementproduktion in Palästina — eine nennenswerte Eigenerzeugung von Baustoffen, Baukonstruktionen und Baumaschinen bisher noch nicht besitzen, so bieten sich hier bedeutsame und bisher keineswegs ausreichend gewürdigte und erschlossene Absatzmärkte für den europäischen Baubedarf-Export, nicht minder übrigens auch für das Ausfuhrgeschäft in Qualitätsmöbeln und Bureaubedarf. Kennzeichnend ist die Zunahme der palästinensischen Einfuhr von Bauholz von 141 245 Pfd. Strlg. in 1929 auf 183 554 in 1932, die von einer entsprechenden Entwicklung des Bezugs sonstigen Baumaterials, sowie von Baukonstruktionsteilen, Baumaschinen und Geräten begleitet erscheint.

Man darf die Aufmerksamkeit der europäischen Baustoff- und Baumaschinen-Industrien, die angesichts brachliegender Inlandmärkte nach Exportmöglichkeiten Ausschau halten, umso eher auf die Chancen des Orientgeschäfts lenken, als hier die Devisenschwierigkeiten, die heute den innereuropäischen Güteraustausch knebeln, grossenteils unbekannt sind. So ist in Aegypten, Palästina, Syrien und Irak der Geld- und Kreditverkehr mit dem Ausland vollständig frei. Zur ersten Fühlungnahme mit diesen Märkten wie auch zum weiteren Ausbau vorhandener Beziehungen kommt den Bau- und Möbelmessen besondere Bedeutung zu, die mit den seit 1926 bestehenden Tel-Aviver Levantemessen verbunden sind. Von 821 Auslandsausstellern der vorigen „Levant Fair“ (1932) gehörten 47 der Baustoffbranche und dem Holzbearbeitungsfach an. Im Rahmen der nächsten Levantemesse — vom 26. April bis 26. Mai 1934 — wird die Baumesse dem allgemeinen Interesse entsprechend als grosse internationale Schau aufgezogen sein und auch eine umfassende Fachgruppe für Möbelkunst, Innenarchitektur und Bureauausstattung umschliessen. Sie soll Gelegenheiten gewähren, viele Tausende von öffentlichen und privaten Bauherren, Bauunternehmern Architekten, Ingenieuren, Baustoffhändlern des gesamten Orients mit den neuesten Baustoffen, Baumethoden und Baumaschinen Europas und Amerikas vertraut zu machen. So ist es wohl möglich, dass die „Levant Fair 1934, Tel-Aviv“ die an internationalem Wirkungsbereiche bedeutendste des Jahres sein wird.

Das Tel-Aviver Messegelände selbst, nach früheren Provisorien jetzt endgültig in herrlichster Lage am Mittelmeerstrande festgelegt, wird grosszügig für die Baukunst der Gegenwart demonstrieren. Eisenbeton, Glas und Stahl sind die Grundstoffe. Auf subtilste städtebauliche Wirkung abgestimmt, werden die Hauptgebäude ein Amphitheater umrahmen, Schauplatz der ersten Mittelmeer Festspiele des Jahres 1934 anlässlich des 25 jährigen Stadtjubiläums von Tel-Aviv.

Dr. J. Adler, Tel-Aviv, Palästina.

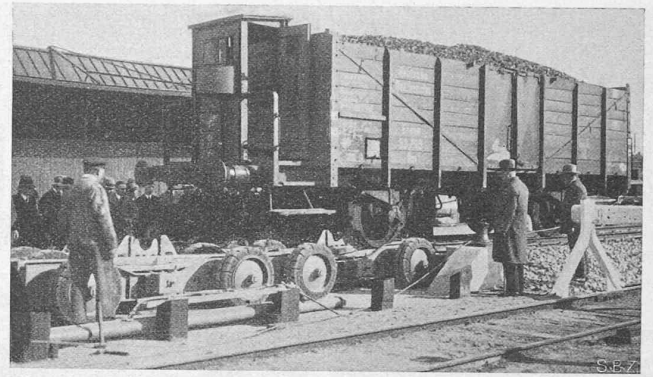


Abb. 2. Uebergang des Bahnwagens vom Geleise auf das Strassenfahrzeug.

Ein Strassenfahrzeug für Eisenbahnwagen.

Bestrebt, auch im Eisenbahn-Güterverkehr eine Beförderung von Haus zu Haus ohne Umladen zu ermöglichen, hat das Deutsche Reichsbahnzentralamt für Maschinenbau ein Strassenfahrzeug für zweiachsige Güterwagen beliebiger Achsstände (3 bis 8 m) entwickelt. Das Fahrzeug (Abb. 1) besteht aus zwei achträdrigen, niedrigen Fahrgestellen, deren jedes eine Achse des Güterwagens aufnimmt, und die sich je nach Achsenabstand auseinanderschieben lassen. Der Güterwagen wird vom Geleise über eine Ueberladerampe auf das mit Schienen versehene Fahrzeug gezogen (Abb. 2) und mit Rücksicht auf die Fahrsicherheit um etwa 20 cm abgesenkt. Das Fahrzeug wird von einem Schlepper dem Empfänger zugefahren. Dort werden die gesenkten Schienenstücke durch eine hydraulische Pumpe wieder auf die Höhe des Fahrzeuggeleises gebracht. Die eine Achse des Güterwagens wird auf die Abstellrampe geschoben und das zweite Fahrgestell an das erste herangeholt, wo es sich automatisch festkuppelt. Hierauf kann der Güterwagen vollständig auf die Rampe gezogen werden.

Die 16 mit Vollgummireifen versehenen Räder sitzen an acht Schwingachsen. In Kurven werden die vordern acht eingeschwenkt; es können so Kurven von minimal 7,5 m Krümmungsradius genommen werden. Das Strassenfahrzeug wiegt 8 bis 9 t und kann bis zu 32 t befördern; der Raddruck beträgt also bei Vollast 2,5 t. (V.D.I.-Nachrichten vom 3. Mai 1933 und Technische Rundschau vom 19. Mai 1933).

MITTEILUNGEN.

Verbrennungsversuche an feuerschutzimprägniertem Mobiliar. Im Hofe der Feuerwehrkaserne von Saint-Ouen in Paris fanden am 5. Juli 1933 unter der Leitung der „Société Antiflamme“ Verbrennungsversuche statt; hierzu war eine Anzahl bekannter Firmen für die Herstellung von feuerimprägniertem Material und Mobiliar zur Vorführung eingeladen worden. Ueber das Ergebnis dieser Versuche, bei denen vergleichsweise die zu untersuchenden Objekte sowohl in unimprägniertem, als auch in imprägniertem Zustande in Brand gesetzt wurden, gibt „Génie Civil“ vom 23. Sept. 1933 Auskunft. Zuerst wurden Polsterfüllstoffe (Baumwolle, Kapok, Pflanzen- und Tierhaare, Federn und Wolle) untersucht, wobei ausser den Federn die nichtimprägnierten Stoffe stets vollständig verbrannten, während die imprägnierten Stoffe entweder nur zum Teil oder erst nach erheblich längerer Zeit, und dann noch schlecht verbrannten; bei den Federn war die Verbrennung auch ohne Imprägnierung schon schlecht, mit derselben noch ausgeprägter schlecht. Hierauf wurden Holzbuden untersucht, imprägniert und unimprägniert, mit und ohne imprägnierte Objekte im Innern, wobei wiederum die relative Widerstandsfähigkeit der imprägnierten Stoffe deutlich hervortrat. Versuche mit imprägnierten Textilstoffen aller Art, wie sie für Tapeten, Möbel, Teppiche usw. in Betracht fallen, ergaben gleicher Weise die Ueberlegenheit solcher Stoffe gegenüber dem unimprägnierten Zustand. In verschiedenen Ausführungsformen mit Imprägniermaterial furnierte Fülltafeln gaben gegenüber nicht imprägnierten Tafeln nur eine unwesentliche Verkleinerung der Brandzeit und -Gefahr. Dagegen war bei Matratzen der Einfluss des Imprägniermaterials wieder erheblich, indem auch nur teilweise mit solchem Material gestopfte Matratzen sich als nur schwer brennbar erwiesen, wobei sich stets eine ausgesprochene Neigung