

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 44 (1928)

**Heft:** 30

**Artikel:** Neues vom Zoologischen Garten Zürich

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-582221>

### **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:** 05.05.2025

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

Jugenblech bis zur künftigen Straßenoberfläche vorsteht. Hinter diesem Blech bemerkt man einen Eisenbügel in diagonaler Lage; es ist dies eine Verstärkung in den Ecken des Oberbetons, um Risse zu vermeiden.

Abbildung 4. Die amerikanische Betonstampfmaschine (Lakewood Road Finisher) für die Ruhschicht. Sie läuft links auf einer Schiene, rechts auf der fertig erstellten Straßenhälfte. Vorn bemerken wir das in der Höhe verstellbare Brett zum Verteilen des Betons. Dahinter ist das Stampfbrett, in Federn schwingend gelagert, mittels Exzenter vom Motor angetrieben. Beide Bretter sind an der Unterseite mit Eisen beschlagen. An der hintern Längsseite der Maschine befindet sich das Glättband aus mit Gummi überzogener Leinwand. Auf dem Bild ist es hochgeklappt und im Ruhezustand; zum plätten wird es heruntergeklappt und dadurch selbsttätig mit dem Antrieb gekuppelt. Auf beiden Seiten der Maschine sind unter sich gekuppelte Bedienungshelme angebracht.

Der Maschinist bedient auf dem Bilde die Stampfmaschine links. Mit dem einen Hebel kann die Maschine auf vorwärts und rückwärts eingestellt, mit dem zweiten das Verteilbrett wie das Stampfbrett in Betrieb gesetzt werden. Der Arbeitsvorgang ist gewöhnlich folgender:

Erster langsamer Vorwärtsgang: Das Verteilbrett und das Stampfbrett arbeiten.

Schneller Rückwärtsgang: Nur das Stampfbrett ist im Betrieb.

Zweiter langsamer Vorwärtsgang: Stampfbrett und Glättband arbeiten.

Nachdem der Beton fertig bearbeitet ist, kann das Laufgleis hinter der Maschine abgebrochen und in der Richtung nach vorn wieder erstellt werden (siehe Abbildung Nr. 1). Ferner wird jetzt das Fugenblech herausgenommen und wieder vorn verwendet. Auf Abbildung 4 bemerken wir im Hintergrund noch Abdeckungen aus mit Dachpappe überzogenen Holzgestellen; bei hellem Wetter, wie es bei unserm Besuch zutraf, ist diese Vorsichtsmaßregel nötig.

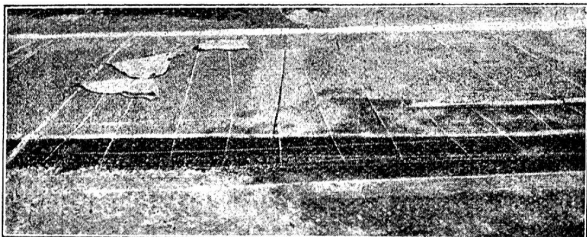


Abbildung 5.

Neue Betonstraße, Arbon. Mit Bitumuls gefüllte Quersfuge. Sandabdeckung.

Abbildung 5. Die fertige Straßenhälfte, mit einer Quersfuge. Nach genügender Erhärtung (3 bis 5 Stunden) werden die Dachpappendächer weggenommen, der Beton 5 cm hoch mit Sand überdeckt und die Abdeckung noch einige Zeit feucht gehalten. Nach etwa zwei Wochen kann die Betonstraße dem Verkehr übergeben werden.

\* \* \*

Aus diesen Darlegungen ist ersichtlich, daß der Bau der Betonstraße in Arbon nach ganz andern Grundsätzen geschieht als jetzertzeit die Erstellung des Kieserling-Bahnhofsplatzes in Rorschach. Einmal haben die wissenschaftlichen Untersuchungen klargestellt, daß bei einer bestimmten Menge Zement mit den gleichen Zuschlägen von Kies und Sand bei sorgfältiger Auswahl der Kör-

nung und der Mischungsverhältnisse, unter Berücksichtigung der richtigen Wasserzugabe, bedeutend höhere Druckfestigkeitswerte möglich sind als bei der Zubereitung des Betons nach übernommener allgemeiner Übung. Ferner geschieht die Zubereitung des Betons und dessen Einstampfen heute viel sorgfältiger und gleichmäßiger als früher. Endlich hat man aus den Mängeln der früheren Versuchsstrecken gelernt, diese bestmöglichst zu vermeiden. Die Fachreise werden es dankbar begrüßen, daß die Straßenverwaltung des Kantons Thurgau es gewagt hat, nach diesen neueren Grundsätzen in der stark befahrenen Staatsstraße Arbon—Rorschach diese 430 m lange Versuchsstrecke erstellen zu lassen.

E. Keller, Ingenieur, Rorschach.

## Neues vom Zoologischen Garten Zürich.

(Eingefandt.)

Der erste Spatenstich am Zoologischen Garten Zürich ist getan. Am 9. Oktober haben die Aushebarbeiten für den Bau der Unterkunftsräume und die Erstellung der Wege begonnen. Das ist ein großer und erfreulicher Erfolg all der Bemühungen und Bestrebungen der Freunde des Zürcher Zoo.

Noch vor kaum Jahresfrist waren die Aussichten für die baldige Verwirklichung der Idee gar wenig versprechend. Wohl stand damals das Waidprojekt im Mittelpunkt unserer Beratungen und Bestrebungen. Aber es regten sich dagegen schwerwiegende Bedenken, da seine Verkehrslage für den Besuch des Gartens nicht als günstig bezeichnet werden mußte und auf Jahre hinaus kaum eine wesentliche Besserung zu erwarten war.

Da kam das Angebot zum Kaufe der Liegenschaft „Säntisblick“ auf der Allmend Fluntern. Der damalige Vorstand der Tiergartengesellschaft Zürich ergriff die Gelegenheit, ließ nach reiflicher Ueberlegung das Waidprojekt fallen und strebte den Ankauf des „Säntisblick“ an. Schon am 16. Februar 1928 wurde die Genossenschaft Zoologischer Garten Zürich ins Leben gerufen. Die Errichtung des Gartens war damit endgültig gesichert.

Welches sind unsere Unterlagen zur Inangriffnahme des Baues? Heute ist die Genossenschaft Zoologischer Garten Zürich im Besitze des „Säntisblick“ und des anstoßenden Geländes vom „Hinteren Klostertli“. Der Stadtrat von Zürich hat ferner in weitblickender Weise und wohlwollender Würdigung unserer Bestrebungen das oben an unseren Besitz angrenzende Waldgebiet für die Zwecke des Zoologischen Gartens uns unentgeltlich und pachtweise zur Verfügung gestellt. Es ist dies das Waldstück zwischen Batteriestraße und Klosterweg, mit jener Sandgrube, die in der zweiten Bauetappe zu einer neuartigen Bärenanlage ausgebaut werden soll. Es steht alles in allem dem Garten ein abgerundetes Gelände von nahezu zehn Hektaren zur Verfügung, ein Gelände, das der großzügigsten Entwicklung genügen kann und an Ausdehnung dem schönen Baslergarten gleichkommt.

Die Genossenschaft Z. G. Z. verfügt heute ferner über ein Genossenschaftskapital von Fr. 235,000.—, Löwenzwinger-, Aquarien- und Tiergartenfonds steuern weitere Fr. 75,000.— bei. Zur Ausrüstung der Bauwerke beabsichtigt die Genossenschaft Zoologischer Garten Zürich in Verbindung mit der Tiergartengesellschaft Zürich im nächsten Jahre eine Lotterie im Betrage von Fr. 500,000.— durchzuführen. Sie soll dem Garten mindestens weitere Fr. 100,000.— zu-

führen. Es steht also zum ersten Ausbau des Gartens mit den noch zu erwartenden Zeichnungen und Zuwendungen eine Summe von mehr als Fr. 400,000.— zur Verfügung, ein Betrag, mit dem nach Erfahrungen anderer Städte ein schöner Anfang gemacht werden kann.

Noch ein Wort über die Lotterie: Von den Fr. 500,000.— werden Fr. 250,000.— restlos für die Gewinne ausgeschüttet. Der Hauptgewinn wird den bis jetzt von keiner einheimischen Lotterie festgesetzten Betrag von Fr. 40,000.— erreichen. Für die nächstfolgenden Gewinne sind verschiedene Ueberrassungen vorgesehen, die mächtigen Anreiz zu raschem Absatz der Lose geben werden. Nachdem der Regierungsrat die Lotterie bewilligt hat und die Vorarbeiten in vollen Gang gebracht sind, wird die Ausgabe der Lose mit dem 1. Januar 1929 beginnen können.

## Die Basler Greifengasse fällt.

(Korrespondenz.)

Die Greifengasse ist heute die Fortsetzung der Mittleren Rheinbrücke in Kleinbasel, also der Lebensnerv der „minderen Stadt“. Im Bebauungsplan der alten Bischofsstadt stand ihr bloß die bescheidene Funktion einer Quer- und Sackgasse zu; denn eine Brücke gab es zu den damaligen Zelten noch nicht und auf der gegenüberliegenden Seite lief sie an der alten Stadtmauer tot. Heute vertritt sie die Rolle einer Hauptstraße und leitet den Verkehr vom Zentrum Großbasels (vom Marktplatz) nach der Mustermesse und zum Badischen Bahnhof. Während die Fortsetzungen bei ihren Entfernungen in angemessenen bequemen Breiten angelegt wurden, ließ man die alte Greifengasse in ihrem ungenügenden Straßenprofil bestehen, demzufolge sie seit Jahrzehnten den stets anwachsenden Verkehr mehr und mehr in einen lästigen Engpaß drängte.

Vor 12 Jahren regte sich erstmalig der Wunsch, die alte Greifengasse systematisch zu korrigieren und sowohl Fahrbahn wie Trottoirs zu verbreitern. Gleichzeitig wurde ein Wettbewerb für eine einheitlich gebildete Straßenschema veranstaltet. Man dachte damals an ein strenges Fassadenschema. In der Folgezeit mußte man aber bald einsehen, daß in einer wirtschaftlich schweren Krise die Erneuerung einer ganzen Geschäftsstraße nicht noch durch eine erschwerende Servitut gehemmt werden dürfte. Man begnügte sich denn daher auch mit der Zugrundelegung

eines einheitlichen Fassadenschnittes, nämlich durch die Fixierung der Höhe des Gurtges über dem ersten Stock, des Hauptgesimses und der Dachneigung. — Bald nach Kriegsende wurde die erste kürzere Hälfte der linken Seite niedergelegt und die Straße korrigiert. Es bedurfte aber des Zeitraumes mehrerer Jahre, bis sich die klaffenden Lücken schlossen und unter den Händen von fünf verschiedenen Architekten ein einheitlicher Block entstand. Die wenigen, von der Baubehörde diktierten Bestimmungen ermöglichten eine ganz respektable Lösung, mit der man sich zufrieden geben darf.

Heute soll die vor drei Jahren beendete erste Häusergruppe in analoger Weise fortgesetzt werden. Die allgemeine Baukunst hat zugenommen und jene wirtschaftliche Depression der Nachkriegszeit darf man als überwunden annehmen. Der Aufschwung nach Behebung der Verkehrskalamität erschallt von neuem und eindringlicher. Bereits ist das Eckhaus Greifengasse-Dehengasse mit den anhängenden Gebäulichkeiten verschwunden.

Verbreiterungen von Geschäftsstraßen gehören zu den kostspieligsten Verkehrsmaßnahmen. Nichtsdestoweniger sah sich die Baubehörde gezwungen, nicht mehr länger mit der Expropriation der betreffenden Bauparzellen zu warten und dieses radikale Verfahren in Gang zu bringen. Es darf heute als abgeschlossen betrachtet werden. Staatliche Expropriationskommission und Appellationsgericht haben ungefähr folgende Preise für die Grundstücke festgesetzt: Eckliegenschaften 750—800 Fr. per Quadratmeter, dazwischenliegende 450—650 Fr. Die zukünftige Straßenverbreiterung vermindert die Bebauungstiefe der Parzellen ganz bedeutend und verteuert daher entsprechend wieder die Bodenwerte. Der Quadratmeterpreis steigt automatisch, einerseits durch das Karrenwerden der Bodenfläche, andererseits durch den Wertzuwachs, den das Areal infolge verbesserter Geschäftslage an verbreiteter Straße erfährt. Die Ansätze für den Verkauf der Grundstücke stellen sich bei Eckliegenschaften auf 750—890 Fr., bei den übrigen auf 500—750 Fr. per Quadratmeter. Unter Annahme dieser Zahlen entfehlt der Staatskasse immer noch ein Manko von rund 1 Million Fr. aus der Korrektur, wobei die Kosten für die Erstellung und Wiederinstandsetzung von Straße und Tramlinie nicht eingerechnet sind.

Trotz der bedeutenden Differenz zwischen Expropriationspreis und Wiederverkaufspreis ist die Nachfrage nach diesen Bodenabschnitten sehr stark. Frühere Inhaber wie neue Interessenten bemühen sich eifrig um den Kauf, so



**Graber's**  
patentierte

Spezialmaschinen u. Modelle

ZUR FABRIKATION  
tadelloser Zementwaren

J. Graber & Co

MASCHINENFABRIK  
NEFTENBACH-ZCH.

Telephon 35