Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 23/24 (1894)
Heft: 20

Nachruf: Bürkli-Ziegler, Arnold

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: 13.07.2025

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

schnitt), desgleichen die Sattelkammer. Die Kutscherwohnung ist ein älteres Gebäude, das Herr Dollfus mit dem Grundstücke erstand, und es wurde nur wenig verändert; im ersten Stocke desselben ist eine Schreinerwerkstätte für die Kinder des Besitzers und im Parterre die Waschküche untergebracht. Der Hof ist mit einem Glasdache überdeckt.

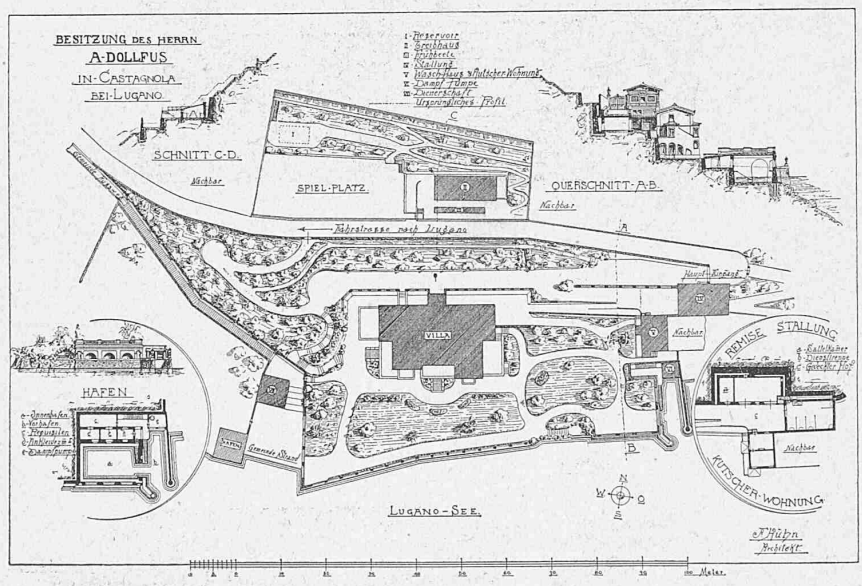
Die Kosten für Stallung, Remise, Umbau der Kutscherwohnung inkl. der bedeutenden Grabarbeiten beliefen sich auf rund 39,000 Fr.

Durch die den HH. Dollfuss und Kühn gemeinsam gehörende Fahrstrasse getrennt, ist jenseits derselben ein weiteres Grundstück des Herrn Dollfuss, auf welchem nach Osten das Treibhaus und die Frühbeete, nach Westen ein geräumiger Spielplatz (Lawntennis ground) angelegt wurde; über dem letzteren befindet sich das bereits erwähnte Reservoir. Auch diese Bauten mussten aus dem Terrain herausgeschnitten werden (vide Querschnitt). Gemüsebeete und Obstpflanzungen sind daselbst untergebracht. Die Kosten für jene Anlagen beliefen sich auf 11,561 Fr.

Es bleibt noch zu erwähnen, dass der Abführung der Regenwasser, welche in diesem Himmelsstriche mitunter in ganz enormen Mengen auf einmal fallen, bei dem abschüssigen Gelände besondere Sorgfalt geschenkt wurde. Das Dienerschaftsgebäude und der Hafen am Gemeindestand sind spätere Erwerbungen des Hrn. Dollfus.

Dem Garten, für dessen Begiessung sieben Hydranten angebracht sind, kam die Verschiedenheit des Terrains sehr zu statten, welche eine mannigfaltige Gruppierung der Pflanzen zuliess, und jede monotone Linie ausschloss. Um die einzige einförmige Linie der langen Seemauer zu unterbrechen, wurde deshalb auch im Anschluss derselben an den grossen Hafen eine Grotte in Felsengruppen angebracht. In dem neu angelegten Garten wurden Pflanzen von erheblichen Dimensionen mit gutem Erfolge versetzt, so dass bei dem üppigen Wachstum in jenem Klima und bei der ausserordentlichen Sorgfalt, die der Besitzer auf seinen Garten verwendet, derselbe bereits heute (1894) so aussieht, als sei er schon seit zehn Jahren angelegt.

Die Gesamtbaukosten der ganzen Anlage einschliesslich der Fahrstrasse beliefen sich auf rund 302,000 Fr.



Masstab 1 : 1500.

† Dr. Arnold Bürkli-Ziegler.

(Mit einer Tafel.)

Der Verstorbene, dessen Lebensgang wir in kurzen Zügen zeichnen wollen, ist einer alten stadtzürcherischen Familie entsprossen. Sein Vater war Rittmeister und alt Stadtpräsident Hans Konrad Bürkli im Tiefenhof (geb. 1787, gest. 1873), seine Mutter: Dorothea Escher (geb. 1791, gest. 1859) war die Tochter des aufopfernden, edlen Hans Konrad Escher von der Linth, des Erbauers des Linthkanals.

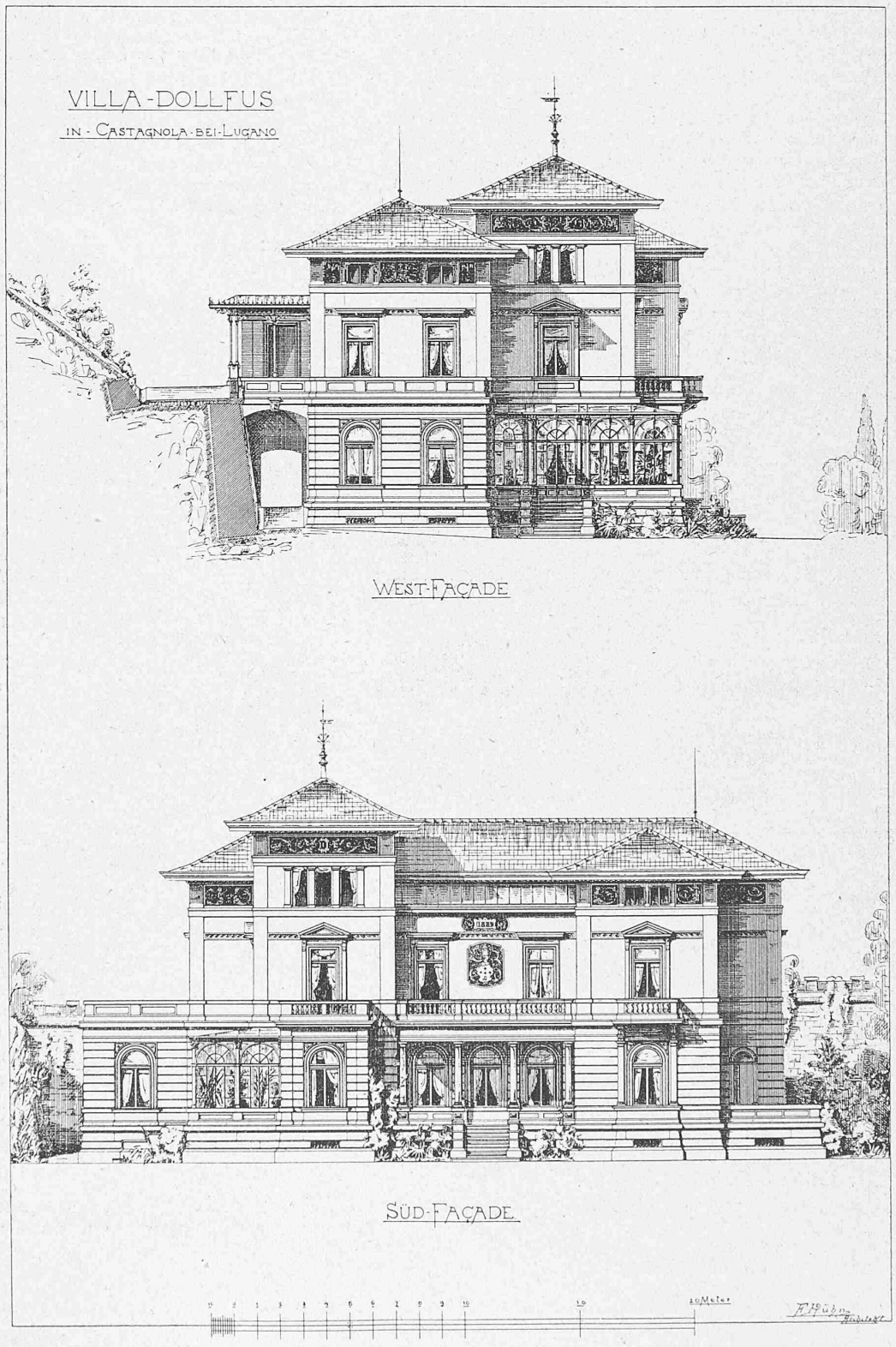
Arnold Bürkli wurde am 2. Februar 1833 zu Zürich geboren. Nach dem Besuch der städtischen Schulen und einiger Klassen des unteren Gymnasiums trat er 1847 an die obere Industrieschule über, die er 1850 absolvierte. Im Sommersemester des gleichen Jahres besuchte er als Zuhörer die Universität, um die Vorlesungen von Professor Mousson über Physik zu hören. Schon 1852 trat der damals neunzehnjährige, junge Mann in die Ingenieurpraxis ein, indem er beim Strassen- und Wasserbauwesen des Kantons, das unter der Leitung von Oberst Pestalozzi zur Froschau stand, als Ingenieurgehülfe angestellt wurde, darauf folgte im August 1853 eine Anstellung als Ingenieur beim Bau der Linie Zürich-Winterthur der Schweiz. Nordostbahn.

Wir haben hier den nämlichen Bildungsgang, wie er bei einer Reihe schweizerischer Ingenieure jener Zeit mit Vorliebe und auch mit Erfolg eingehalten wurde. Zuerst einige Jahre Praxis und dann erst theoretische Studien. Es mag dies zum grossen Teil auch daran gelegen haben, dass die Schweiz in jenen Jahren noch keine polytechnische Hochschule hatte und dass deshalb die jungen schweizerischen Techniker gezwungen waren, ihre theoretische Ausbildung im Ausland zu suchen. Zu diesem Zwecke begab sich Bürkli im September 1853 nach Berlin, um durch einen anderthalbjährigen Besuch der dortigen Bauakademie seine Kenntnisse zu erweitern. Eine Studienreise durch Belgien, England und Frankreich vollendete seinen Bildungsgang und hat ohne Zweifel viel dazu beigetragen, seinen Blick zu erweitern und ihm jene Urteilskraft in technischen Fragen zu verleihen, die ihm später in so hervorragender Weise eigen war.

Im Jahre 1858 kehrte Bürkli wieder in sein Vaterland zurück, um unter der Leitung von Oberingenieur Beckh beim Bau der Vereinigten Schweizerbahnen thätig zu sein. Zwei Jahre darauf nahm sein Lebensgang jene bestimmte Richtung, die er bis zu seinem Ende eingehalten hat. Die Stadt Zürich stand vor einer Reihe bedeutender baulicher Aufgaben und sie bedurfte zu deren Ausführung eines energischen und tüchtigen Mannes, dem sie ihr Bauwesen anvertrauen konnte. Im Vorschlag waren zwei zürcherische Ingenieure in ungefähr gleichem Alter. Das Bau-Kollegium entschied sich für Arnold Bürkli und am 4. Dezember 1860 wurde derselbe als Chef des städtischen technischen Bureaus, Abteilung: Strassen- und Brückenbau, vom Stadtrat gewählt.

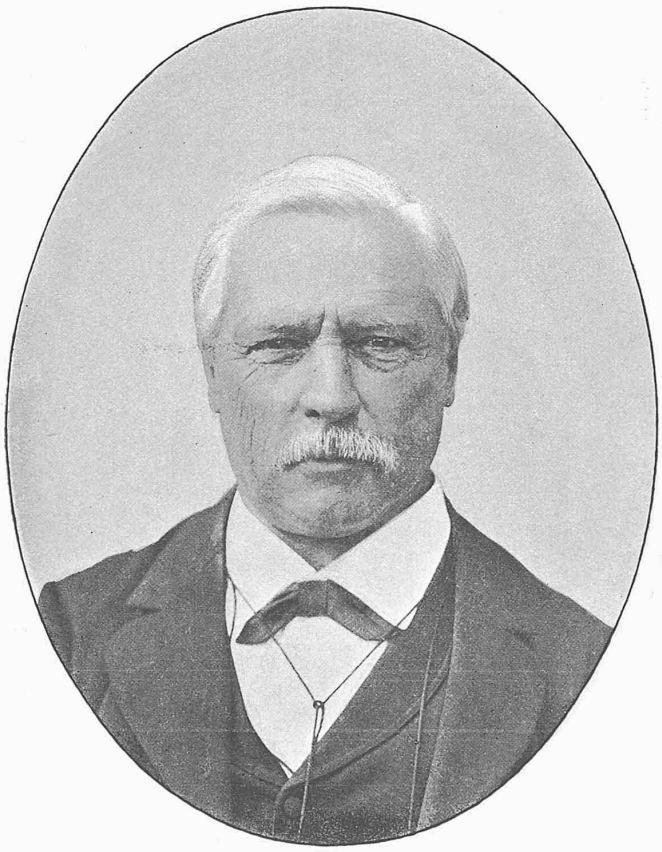
Mit dieser Berufung hatte die Stadt einen Mann gewonnen, der unablässig und mit äusserster Anspannung seiner Kräfte an deren baulicher Umgestaltung und Erweiterung gearbeitet und dem sie ihre hauptsächlichsten Neuanlagen zu verdanken hat. Was Bürkli in seinem Schaffen auszeichnete, war nicht bloss die gewissenhafte Ausführung derjenigen Arbeiten, die ihm übertragen waren, sondern er hat es verstanden, den Anforderungen des Tages vorauszueilen, einen Blick in die Zukunft zu thun, die von ihm entworfenen Pläne mit einer fast rücksichtslosen Energie durchzuführen, die Trägheit der Massen zu überwinden und alle Einwürfe, welche Neuschöpfungen stets entgegengestellt werden, nachdrücklich zu widerlegen. Er war eine treibende Kraft, die es verstand, auch die städtischen Behörden mitzureissen. Ohne diesen steten Ansporn wäre Zürich kaum das geworden, was es heute ist, und diese Eigenschaft Bürklis darf vielleicht noch höher geschätzt werden, als seine Fachkenntnisse. Dazu stand ihm trefflich zur Seite

seine Begabung im schriftlichen und mündlichen Ausdruck. Ohne gerade ein Redner zu sein — auf schöne Form und phrasenhaftes Beiwerk hat er nie viel gegeben — war er schlagfertig, und mutig ist er stets für das eingetreten, was er für richtig und gut erkannt hat.



Masstab 1 : 250.

Die erste grössere Aufgabe, welche Bürkli als Stadtingenieur zufiel, war der Bau der Bahnhofbrücke, der am 10. Juni 1861 durch die Gemeinde beschlossen wurde. Darauf folgte die Erweiterung der Strasse durch die Metzg, die niedergerissen und an deren Stelle Neubauten und die städtische Fleischhalle errichtet wurden, sowie die Anlage des Stadelhofer-Quartiers nach den bezüglichen Gemeindebeschlüssen vom 14. April bezw. 15. September 1862. In das Jahr 1863 fällt die Aufstellung einer Bauordnung für die neuen Quartiere der Stadt und in das folgende die Anlage der Bahnhofstrasse und eines neuen Stadtquartiers beim Bahnhof, womit auch die Ablenkung des Schanzengrabens in die Sihl verbunden war. Die Cholera-Epidemie, welche im Jahre 1867 in Zürich herrschte, gab Veranlassung zu einer gründlichen Reform des Abfuhrwesens und



DR. ARNOLD BÜRKLI.

GEB. 2. FEBRUAR 1833. — GEST. 6. MAI 1894.

Nachdruck verboten.

Seite / page

131(3)

leer / vide / blank

zur Anlage einer neuen Wasserversorgung. Auf Grundlage eines Berichtes des Stadtingenieurs über die Anlage städtischer Abzugskanäle und die Behandlung der Abfallstoffe in Städten beschloss die Gemeinde am 13. März 1867 die bezüglichen Anlagen und am 27. Juni des gleichen Jahres wurde eine Verordnung bezüglich die Durchführung der Kloaken-Reform erlassen. Was die Wasserversorgung anbetrifft, so trat Stadtingenieur Bürkli wohl mit vollem Recht für die Entnahme des Wassers aus dem See ein und legte sein Projekt in einem bezüglichen Bericht nieder, der von Professor Culmann und dem Leiter der Basler Wasserversorgung, Oberbaurat Moore, begutachtet wurde. Auf Grundlage dieser Erhebungen beschloss die Gemeinde am 6. September 1868 die Ausführung der städtischen Wasserversorgung. Diese hatte jedoch noch verschiedene Entwickelungsstadien durchzumachen. Vorerst wurde ein provisorisches Pumpwerk geschaffen; die Ausführung des definitiven Pumpwerkes im Letten, der Bau der verschiedenen Reservoirs und die Anlage des Leitungsnetzes fallen erst in das nachfolgende Decennium; die Neufassung und die Leitung durch den Schanzengraben, sowie der Bau der Filterkammern im Industriequartier sogar erst in die Achtzigerjahre; diese letzteren Arbeiten wurden durch Bürklis Nachfolger, Stadtingenieur Burkhard, vollendet. Neben diesen grösseren Arbeiten waren zahlreiche kleinere, aber nicht weniger wichtige zu bewältigen, wie die Neuanlagen des Spital-, Stadthaus- und Industrie-Quartiers mit der Kraftabgabe durch die Drahtseil-Transmission, die grösstenteils in die Siebenzigerjahre, die Neuanlage beim Hôtel Bellevue (Trümpler'sche Liegenschaft) und der Bau der Gemüsebrücke, die in das nachfolgende Decennium fallen.

Das grösste und bedeutendste Werk jedoch, das der Energie Arnold Bürklis zu verdanken ist und mit dem er seinen Namen unauslöschlich in die Baugeschichte der Stadt eingegraben hat, ist die Anlage des See-Quais. Nur eine eiserne Natur und ein fester Wille, wie er Bürkli eigen war, vermochte allen Schwierigkeiten und Widerwärtigkeiten, die der Ausführung des geplanten Werkes in den Weg gestellt wurden, Stand zu halten. Nicht nur der konservative Teil der Einwohnerschaft, der an dem Bestehenden festhalten wollte, sondern auch einzelne durchaus fortschrittliche Elemente waren dem Projekte nicht gewogen. Der Keim der Quai-Anlagen liegt bereits in der Ausführung der oberen Bahnhofstrasse und der Niederlegung des so vielfach betrauerten Baugartens. Ein bedeutungsvoller Schritt vorwärts war die siegreiche Bekämpfung des vom Kantonsingenieur befürworteten Entwurfes einer Eisenbahn-Verbindung der links- und rechtsufrigen Bahn längs des Seeufers. Was wäre aus Zürich geworden, wenn dieser sogenannte „eiserne Ring" geschmiedet und der emporblühenden Stadt um den Hals gelegt worden wäre? Eine fast ebenso bedeutende That, wie die Quai-Anlageselbst, war die Verhinderung dieses unbegreiflichen Projektes. Was das Zustandekommen der Quai-Anlage anbetrifft, so hat daran auch der zürcherische Ingenieur- und Architekten-Verein und einzelne seiner hervorragenderen Mitglieder, von welchen wir Herrn alt Stadtrat C. C. Ulrich besonders erwähnen möchten, unbestreitbare Verdienste, ebenso auch die Unternehmer des Werkes, der gegenwärtige Centralbahndirektor Ingenieur Mast und die Ingenieure der Firma Ph. Holzmann & Co. in Frankfurt a. Main.

Noch während der Quai-Bauten trat die Frage der Uebernahme des Gaswerkes und der elektrischen Beleuchtung an die städtischen Behörden heran. Dem Erbauer des Quais lag eine ausgiebige, womöglich elektrische Beleuchtung desselben am Herzen. Er arbeitete ein besonderes Projekt für die Quaibeleuchtung aus und die Grundzüge desselben wurden auch in den Gesamtentwurf für die elektrische Beleuchtung der Stadt aufgenommen. An der Ausgestaltung der städtischen Licht- und Wasserwerke, welchen bekanntlich kurz nach ihrer Schöpfung das Lebenslicht wieder ausgeblasen wurde, hat er den regsten Anteil genommen. Es war dies seine letzte Arbeit auf technischem Gebiete zum Wohl seiner Vaterstadt.

In weniger direktem Zusammenhang, als bei den oben erwähnten Werken, aber in ebenso fördernder Weise war Arnold Bürkli bei der Anlage der Zürcher Strassenbahn

thätig. Schon 1865 gab er gemeinsam mit Oberst Huber sein bekanntes Werk über Strassenbahnen in Städten heraus. Die Frage war jedoch damals für die zürcherischen Verhältnisse noch verfrüht und die Ausführung verzögerte sich bis in den Anfang der Achtzigerjahre. Eine weitere Frage, die Bürkli ausserordentlich beschäftigt und zu deren Studium er besondere Reisen nach England, Frankreich und Deutschland unternommen hat, war diejenige der Berieselung, die er als folgerichtiger Ausbau des Kanalisations- und Abfuhrwesens betrachtete. Bekanntlich ist diese Frage für Zürich unentschieden geblieben.

Obschon diese Arbeiten die Zeit eines arbeitskräftigen Mannes in vollem Masse in Anspruch genommen hätten, fand Bürkli doch noch Zeit zur Uebernahme einer Reihe wichtiger Expertisen. Sein Ruf hatte sich auch im Ausland verbreitet und Städte wie Bukarest, Triest, Genua, Messina, welche sich mit Wasserversorgungs- und Kanalisationsanlagen versehen wollten, gelangten an ihn. Das Bukarester-Projekt hat er gemeinsam mit Professor Culmann entworfen, der leider dort den Todeskeim holte. Von seinen schriftstellerischen Arbeiten haben wir die wichtigsten bereits erwähnt, sehr umfangreich und gut ausgearbeitet waren seine im Druck erschienenen Berichte an den Stadtrat über die Wasserversorgung, die Berieselungsanlagen in England und Paris (1875) und die Quaibauten. Ausserdem finden sich in der Schweizerischen polytechnischen Zeitschrift, der Eisenbahn und der Schweizerischen Bauzeitung noch einzelne Arbeiten von ihm veröffentlicht.

Nachdem wir in obigen Zeilen versucht haben, über die berufliche Thätigkeit des Verstorbenen einen Ueberblick zu geben, möge es uns gestattet sein, seiner Verdienste um den Ingenieur- und Architekten-Verein zu gedenken. Wir hatten bereits Gelegenheit, darauf hinzuweisen, wie viel ihm sowohl die zürcherische Sektion, als auch der Gesamtverein zu verdanken haben. Bald nach seiner Rückkehr nach Zürich, also im Anfang der Sechzigerjahre, sehen wir Arnold Bürkli an den Versammlungen des zürcherischen Vereins, dessen Leitung ihm später (1869) übertragen wurde, als eifriges Mitglied teilnehmen. Unter seinem Vorsitz, den er ohne Unterbruch bis in die Mitte der Achtzigerjahre inne hatte, entwickelte sich die Vereinsthätigkeit in erfreulicher Weise; denn er verstand es, das Interesse der Mitglieder am Verein rege und für die Zusammenkünfte stets interessante Vorträge in Bereitschaft zu halten. Wurde er, wie dies nicht selten vorkommt, von einem der Vortragenden im Stich gelassen, so brachte ihn dies nicht in Verlegenheit. Aus dem reichen Schatz seines Wissens und seiner Erfahrung holte er irgend einen Gegenstand hervor, von dem er annehmen konnte, dass derselbe das Interesse der Anwesenden für sich in Anspruch nehmen werde und trug hierüber in schlichter, prunkloser Weise vor — und der wissenschaftliche Teil der Zusammenkunft war gerettet. Auch die gemütliche Seite des Vereinslebens, den kollegialen Verkehr der Mitglieder unter sich, verstand er, wie wenige, zu heben und zu pflegen. Noch jetzt, fast zehn Jahre nach dem Rücktritt Bürklis von der Präsidentschaft, ist die Wirkung dieser Thätigkeit spürbar, denn der Grundstock des Vereins, diejenigen, die immer dabei sind und nie fehlen, sind die nämlichen, welche unter seiner Leitung die schönen Jahre der Entwickelung des Vereines erlebt haben. Dem Gefühl der Dankbarkeit gegenüber seinem langjährigen Vorsitzenden hat der Verein durch eine besondere Feier und durch Ueberreichung einer Dankesurkunde Ausdruck gegeben, als Bürkli nicht mehr dazu zu bewegen war, die Vereinsleitung weiter zu führen.

Wichtiger als seine Thätigkeit in der Sektion Zürich war Bürklis Wirken als Präsident des Gesamtvereins. Der schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein hatte im Anfang der Siebenzigerjahre eine Zeit der Ruhe durchgemacht. In der Generalversammlung vom 3. Oktober 1876 zu Luzern wurde das Centralkomitee neu bestellt und der Vorsitz desselben an Bürkli übertragen. Von jenem Zeitpunkt an trat ein neues, frisches Leben in den Gesamtverein; die General- und Delegierten-Versammlungen wurden wieder regelmässig abgehalten, eine Reihe wichtiger Massnahmen und Bestimmungen, deren Aufzählung nicht hieher gehört, wurden getroffen. Das Verdienst, zu den meisten dieser, die beruflichen Interessen der Mitglieder fördernden Massnahmen die Anregung gegeben zu haben, fällt grösstenteils Bürkli zu, obschon auch die andern Mitglieder des Centralkomitees, das seither in Zürich verblieb, redlich das ihrige dazu beigetragen haben. Bürkli bewahrte dem Ingenieur- und Architekten-Verein stets die grösste Anhänglichkeit; in seinen gesunden Tagen opferte er ihm einen grossen Teil seiner Zeit und Arbeitskraft und er stellte seine Wirksamkeit als Centralpräsident seiner mannigfachen Bethätigung in anderer Richtung voraus. Als die Tage der Krankheit kamen, ist er sofort von allen seinen Ehrenämtern und sonstigen Verpflichtungen zurückgetreten, während sein Rücktritt als Centralpräsident formell erst in der letztjährigen Generalversammlung zu Luzern erfolgte; er ist somit an dieser Ehrenstellung am längsten verblieben.

Zur Vollständigkeit des Lebensbildes des Verstorbenen würde nun hier der Ort sein, auf seine Wirksamkeit als Mitglied der technischen nnd naturforschenden Gesellschaft, als Präsident der Verkehrskommission, des Sechseläutenkomitees, der Belvoirpark-Unternehmung, als Oberfeuerkommandant, Militär, Mitglied des Stadt-, Kantons- und Nationalrats, als Experte und Ratgeber bei einer Reihe zürcherischer und schweizerischer technischer Unternehmungen (Fluss-Korrektionen und Verbauungen, Wasserversorgungen in Luzern, Winterthur, Lausanne, Genf, Chaux-de-Fonds, St. Imier, Neuchâtel u. a.) und auf sein glückliches Familienleben einzutreten. Leider müssen wir uns, um nicht allzu weitläufig zu werden, versagen, diesen nicht unbedeutenden Teil seines reichen und arbeitsvollen Lebens zu schildern. Wir glauben, diese Lücke um so eher offen lassen zu dürfen, als in der Tagespresse von Seite eines nahen Verwandten auch diese Seite der Thätigkeit des Verstorbenen bereits in vortrefflicher Weise beleuchtet worden ist.

Die schlichten, warm empfundenen Abschiedsworte, die sein langjähriger Kollege im Amte und im Ingenieur- und Architektenverein, Herr Stadtpräsident Hans Pestalozzi, am Sarge Bürklis gesprochen hat, kamen jedem der Anwesenden aus dem Herzen. Bürklis rastlose, hingebungsvolle Thätigkeit, die überzeugungsvolle Ausdauer, mit der er die, den von ihm als wünschenswert erkannten Zielen entgegenstehenden, Hindernisse überwand, die Fürsorge, welche er für seine Mitarbeiter und Untergebenen an den Tag legte, und sein immer jugendfrisches, anregendes und kollegiales Auftreten unter Fachgenossen, waren neben seinem Scharfblicke und seinen reichen Erfahrungen die Grundlage seiner Erfolge. Sie haben ihm in seltenem Masse die hohe Achtung seiner Zeitgenossen und die Freundschaft zahlreicher Mitarbeiter auf allen Gebieten, die sein grosses Arbeitsfeld umfasste, erworben; sie werden sein Andenken lange und segensreich unter uns fortleben lassen.

Elektrische Beleuchtung in Zug.

Seit letzten Pfingsten ist in den Strassen Zugs die elektrische Beleuchtung an Stelle der bisherigen Gasbeleuchtung getreten. Die Anlage besteht aus 4 Bogenlampen von 10 bis 12 Ampères nebst 92 Glühlampen von 16, 25 und 50 Kerzen und erstreckt sich über das ganze Gebiet der Stadt und ihre nächste Umgebung; sie ist an die, von der Gesellschaft der „Wasserwerke Zug" betriebene Centralstation für elektrische Beleuchtung und Kraftverteilung angeschlossen und verdient in mehrfacher Hinsicht allgemeinere Beachtung, weil hier zum ersten Male in der Schweiz *Glühlampen in Serieschaltung* in grösserm Masstabe mit Erfolg zur Verwendung kommen.

Die 92 Lampen sind vorerst in vier Gruppen von je 23 Stück hinter einander geschaltet; wenn einmal das Privat-Beleuchtungsnetz für Dreileiterbetrieb umgebaut sein wird, so können die vier Gruppen in zwei Kreise von je 46 Lampen vereinigt werden, entsprechend der alsdann zur Verfügung stehenden höhern Betriebsspannung von 240 Volt.