

Städtebau der Liberalen in Zürich zwischen 1860 und 1890 : zum Lebenswerk von Arnold Bürkli (1833-1894)

Autor(en): **Maggi, Pietro**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera**

Band (Jahr): **42 (1991)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-393852>

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.

PIETRO MAGGI

Städtebau der Liberalen in Zürich zwischen 1860 und 1890

Zum Lebenswerk von Arnold Bürkli (1833–1894)

1860 hatte Alfred Escher mehrere weitsichtige und tatkräftige Männer in der Stadtbehörde zur Seite. Gemeinsam wurden zukunftssträchtige Projekte für die Entwicklung Zürichs zur systematisch bebauten, gut strukturierten, einladenden Grossstadt entworfen – die bis heute einzigen, in den folgenden Jahrzehnten unter der Leitung von Arnold Bürkli verwirklichten grossen Visionen, die die Stadt in nach wie vor gültiger und überzeugender Form prägen. Arnold Bürkli, der Stadt- und spätere Quaibauingenieur, sah und dachte weit über seine Zeit hinaus und stellte sein technisches Genie und seine schöpferische Kraft in den Dienst des Gemeinwohls. Bahnhofstrasse und Quaianlagen sind seine städtebaulichen Hauptwerke.

Das Baukollegium und sein Stadttingenieur

Unter liberaler Führung hatten sich Handel und Gewerbe im Kanton Zürich nach 1833 derart entfaltet, dass die Infrastrukturen der Hauptstadt, die krummen Gassen, engen Passagen und wenigen Brücken den neuen Anforderungen an Mobilität in keiner Weise mehr genügten. Es fügte sich, dass Alfred Escher Ende der 1850er Jahre mehrere überragende, weitsichtige und tatkräftige Männer in der Stadtbehörde zur Seite hatte: die Stadträte Johann Heinrich Landolt und Melchior Römer sowie den Bauunternehmer Oberst Johann Jakob Locher als Bauherrn (ihm folgte 1865 Oberst Arnold Vögeli-Bodmer, der zum entschiedensten Förderer Arnold Bürklis werden sollte), ferner Stadtschreiber Eugen Escher. Sie entwarfen eine Reihe zukunftssträchtiger Projekte für die bauliche Entwicklung Zürichs – die bis heute einzigen, in den folgenden Jahrzehnten unter der Leitung von Arnold Bürkli verwirklichten grossen Visionen, die die Stadt in nach wie vor gültiger und überzeugender Form prägen¹. 1859 wurde zur Bewältigung der bedeutenden Vorhaben ein Baukollegium gewählt, das sich im Frühjahr 1860 unter dem Vorsitz von Alfred Escher konstituierte und ein technisches Büro, mit dem Stadttingenieur an der Spitze, für Strassen- und Brückenbau einrichtete.

«Dies war eine Organisation, wie sie Bürkli schon vom Studienort Berlin aus seinem Vater als wünschenswert bezeichnet hatte, und als er nun selbst an diese Stelle berufen wurde, fühlte er sich als der rechte Mann am rechten Platz (...). Es ist zu betonen, dass der neugewählte Ingenieur kaum schon in den ersten Jahren so erfolgreich arbeiten, so zielbewusst hätte vorgehen können, ohne die kongeniale Leitung der Angelegenheiten durch das Baukollegium, das dem Untergebenen weitesten Spielraum zur Betätigung seiner Eigenschaften gewährte und ihm ohne kleinliche Rücksichten die Wege bahnte, auf

▷ 1 Bahnhofbrücke (1863), Bahnhofquai, Bahnhofplatz und Hauptbahnhof (1867). Auf der Werdinsel der alte Globus-Bau; die Limmateinbauten wurden 1949/50 entfernt. Luftaufnahme von Kapitän Spelterini (Eduard Schweizer), 1909 aus dem Ballon fotografiert.



denen er in kurzer Zeit massgebende Persönlichkeit und eigentlicher Leiter der Geschäfte wurde.»²

Abb. 1

Bereits an seiner vierten Sitzung vom 19. September 1860 hatte sich das Baukollegium mit dem von der Kommission für das Strassen-, Brücken- und Quaiwesen eingebrachten Antrag befasst, zwischen Bahnhof und unterem Limmatquai eine befahrbare Brücke zu bauen. Die Nordostbahn beabsichtigte, für Zürich den modernsten und schönsten Bahnhof Europas zu bauen, und verlangte von der Stadt leistungsfähige Erschliessungsstrassen und Zufahrten. Von den drei Varianten für den Brückenschlag zwischen Walche und Mühlegasse wählte man die mittlere (heutige Lage), weil die Brücke dadurch auf beiden Ufern an der zweckmässigsten Stelle ausmündete und höher über dem Wasser lag als weiter oben oder unten. Am 10. Juni 1861 hiess der Gemeinderat den Bau gut, und bis 1863 wurde sie nach den von Arnold Bürkli überarbeiteten Plänen durch den Bauunternehmer Oberingenieur Johann Ludwig Pestalozzi erstellt.

Der Generalplan zur Verschönerung und Erweiterung der Stadt

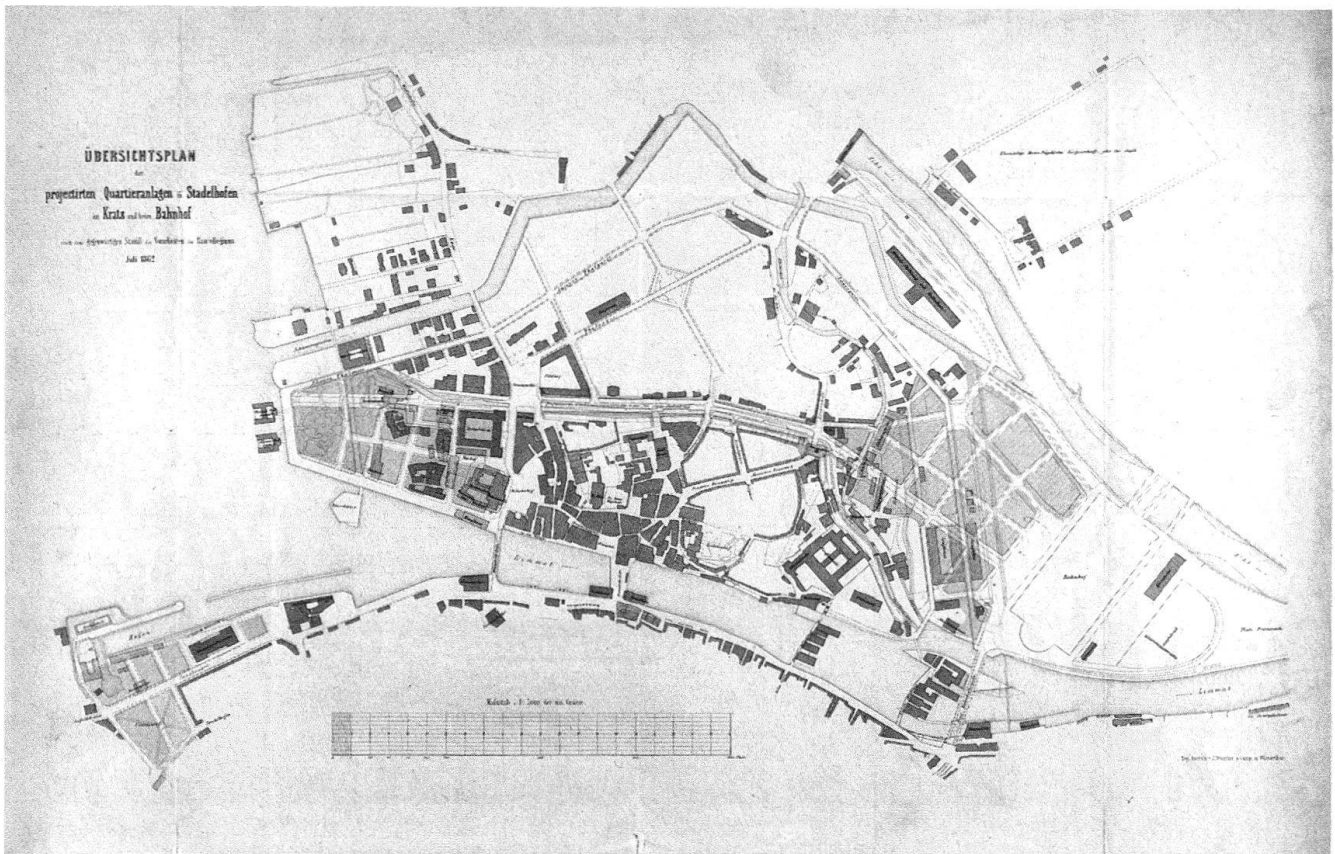
In seiner Sicht fürs Ganze regte das Baukollegium einen «Generalbebauungsplan» für das gesamte Stadtgebiet an. Man wollte die grosse Vision in zukunftsweisende, koordinierte, realisierbare Projekte umsetzen und dabei den Überblick nicht verlieren.

Abb. 2

Der erste Jahresbericht des Baukollegiums vom Mai 1861 nennt unter anderem folgende dringliche Projekte: Erstellung der Fröschengrabenstrasse (Bahnhofstrasse), Anlage eines neuen Quartiers im Kratz (Fraumünsterquartier), Generalplan für die Verschönerung und Erweiterung der Stadt, Erlass eines neuen Baugesetzes und Regelung des Brunnen- und Kloakenwesens.

Seit 1854 arbeitete der Präfekt des Departements Seine, Baron Georges Eugène Haussmann (1809–1891), auf Wunsch Kaiser Napoleons III. an der Umgestaltung von Paris, das heisst, er liess breite Alleestrassen durch das Häusergewirr der übervölkerten und verdreckten Innenstadt brechen. Der «grand style» beeindruckte Europa, fand hierzulande aber keine Nachahmung (Semper und Breitingen sollten mit ihren zu stark an Haussmann orientierten Bebauungsplänen für Zürich 1868 scheitern). Arnold Bürklis Grösse liegt nicht zuletzt in seinem ausgeprägten Sinn für das Machbare, für das richtige Mass. Dennoch: So wie Georges Haussmann nur unter einem Napoleon III. die Möglichkeit zu derartiger Entfaltung hatte, brauchte es in Zürich Politiker vom Format Alfred Eschers, Arnold Vögeli-Bodmers und Peter Emil Hubers (Bauvorstand der Gemeinde Riesbach und Mitkämpfer bei der Einführung der Tramway und beim Bau der Quaianlagen), damit Arnold Bürklis Begabung konkrete städtebauliche Gestalt annehmen konnte!

Wichtigstes Traktandum der Sitzung des Baukollegiums vom 17. Januar 1862 war «die Berathung der von Herrn Ingenieur Bürkli ausgearbeiteten Projekte für auf den städtischen Liegenschaften beim Bahnhof, im Kratz und in Stadelhofen zu gründende Quartieranlagen». Zunächst gehörten die «Liegenschaften beim Bahnhof» al-



lerdings dem Kanton, der auf dem ehemaligen Schanzenland zwischen Sihlkanal und Schanzengraben in den 1830er Jahren zwei grosse Zeughäuser errichtet hatte. Es gelang der Stadt, dieses Gebiet, das sich nach Ansicht des Baukollegiums mehr für kommerzielle Zwecke eignete, gegen die «Ehemalige Meyer-Nägelische Liegenschaft» (heutiges Kasernenareal) zu tauschen. Die projektierte Bahnhofstrasse konnte nun als gradliniger, prachtvoller Boulevard senkrecht zum neu zu bauenden Bahnhof angelegt werden. Mit dem Löwenplatz sollte – nach dem Pelikanplatz aus der Mitte des 17. Jahrhunderts – zum zweiten Mal ein exakt rhomboider Platz in Zürich entstehen. Und 1873 realisierte Arnold Bürkli dieses in der Renaissance-Stadtbaukunst entwickelte Ideal der Platzanlage als Zentrum für ein streng rechtwinkliges Strassensystem dann noch einmal im Industriequartier: mit dem Limmatplatz im Schnittpunkt von Langstrasse und der ursprünglich genau 1000 Meter langen, 20 Meter breiten, schnurgeraden Limmatstrasse, deren Fluchtpunkt die Nullkilometersäule in der Mitte der Ostfassade des Hauptbahnhofes ist.

Die Quaianlagen

Das grosse Projekt der Quaianlagen beschäftigte Arnold Bürkli seit seinen Arbeiten an der Bahnhofstrasse zu Beginn der 1860er Jahre. 1872 machte er den Gemeinden Zürich, Riesbach und Enge den Vorschlag, einen Quaivertrag miteinander zu schliessen und folgendes festzuhalten: Das Werk solle den Gesichtspunkten der Schönheit und der Verkehrserleichterung in gleicher Weise Rechnung tragen.

2 Generalbebauungsplan: «Übersichtsplan der projektierten Quartieranlagen in Stadelhofen, im Kratz und beim Bahnhof, nach dem gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten des Baukollegiums», wie er für dessen 24. Sitzung vom 17. Januar 1862 vorlag. Der Umriss des Bahnhofes gehört noch zur alten «Spanischbrötlibahn» von 1847.



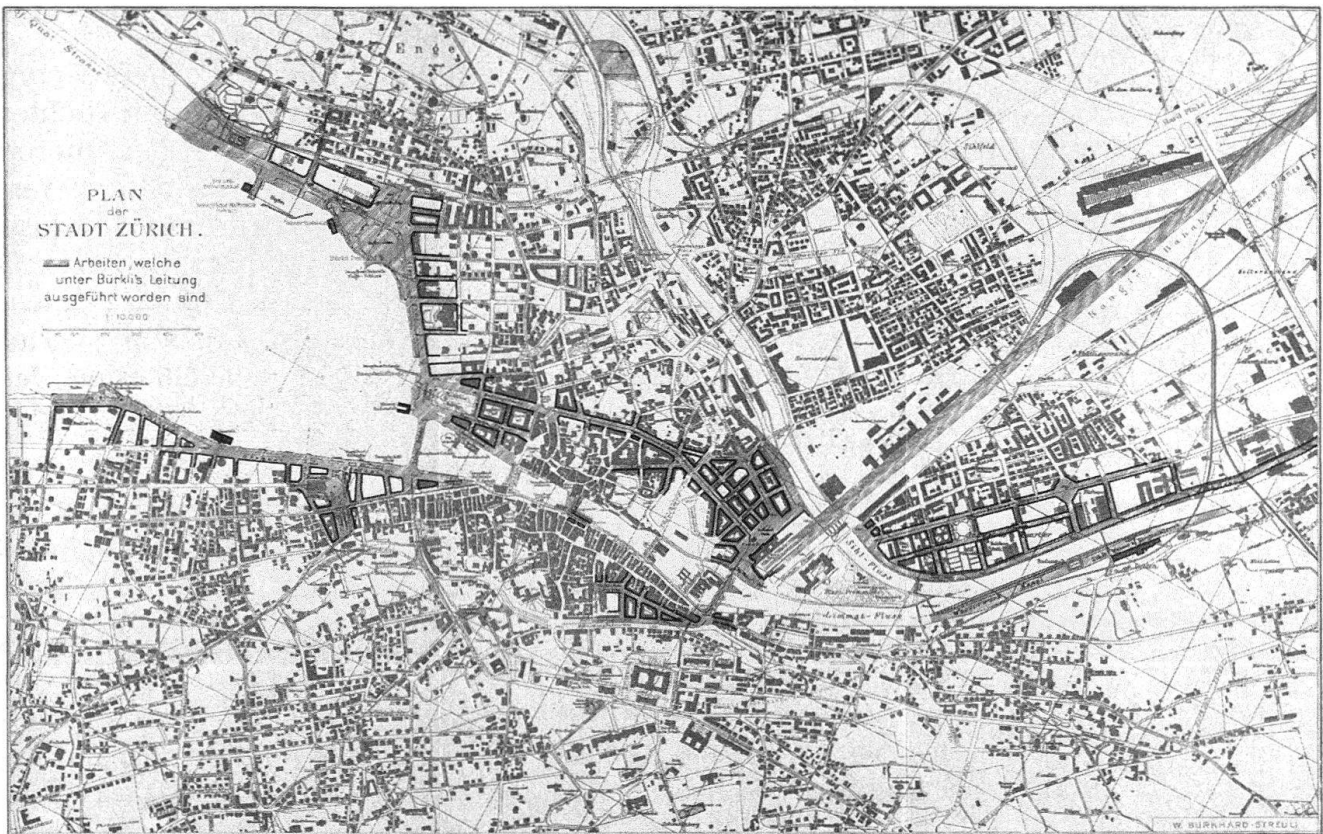
3 Blick auf die Quaianlagen, den See und die Schneeberge bei Vollmond, um 1894. Postkartenverlag Künzli, Zürich.

Abb. 3 und 4

Der Zweck der Quaianlagen samt Quaibrücke müsse darin bestehen, die Vorzüge der Lage der Stadt und der beiden Vorortsgemeinden am See zur Geltung zu bringen und die Schönheit der Gegend noch zielbewusster aufzuwerten.

Gemeinsam mit dem Riesbacher Bauvorstand Peter Emil Huber-Werdmüller verfasste er ein «Projekt für Quai- und Quartieranlagen am rechten Seeufer, in Stadelhofen und im Seefeld». Und obwohl ein Wettbewerb 1874 27 weitere Projekte erbracht hatte, bildete es die Grundlage für die Ausarbeitung des definitiven Konzepts. 1878 führte die Frage der Beitragszahlung zu Opposition in der Stadt und zu einer vierjährigen Verschleppung der Arbeiten. Viele Städter waren der Meinung, ihre Steuerlasten seien im Verhältnis zu jenen von Riesbach und Enge zu hoch, denn die Quaubauten berührten die Stadt, so wurde argumentiert, nur auf einer kurzen Strecke, die andern beiden Gemeinden dagegen auf der ganzen Länge (!).

Dass das weitsichtige und grosszügige Stadtentwicklungsprojekt in den Jahren nach 1878 dennoch nicht aufgegeben wurde und schliesslich über Kleinlichkeit und fehlenden Gemeinsinn weiter Kreise der Stadtbevölkerung triumphierte, dürfte vor allem auf drei Faktoren zurückzuführen sein: erstens auf die tatkräftige Mitwirkung der Baubehörde von Riesbach mit ihrem Bauvorstand Peter Emil Huber-Werdmüller, zweitens auf die vorbehaltlose Unterstützung der Unternehmung durch die Gemeinde Enge und drittens, nach 1881, auf das persönliche Engagement des neu in den Stadtrat gewählten Architekten Caspar Conrad Ulrich, mit dem Bauherr Arnold Vögeli-Bodmer und Ingenieur Arnold Bürkli einen entschiede-



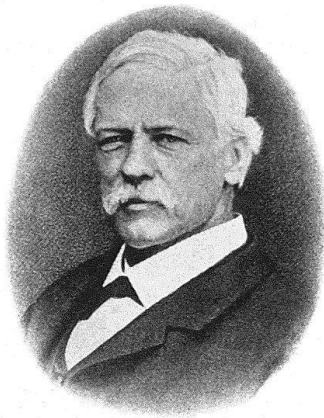
nen und kompetenten Mitstreiter in den städtischen Behörden erhielten. 1882 wurde Arnold Bürkli leitender Ingenieur der Quaubauunternehmung und vollendete das Werk bis 1887.

4 Arnold Bürkli: Das städtebauliche Werk.

Werke und Werte

Arnold Bürkli sah und dachte weit über seine Zeit hinaus und stellte seine schöpferische Kraft in den Dienst des Gemeinwohls. Er setzte alles daran, die schöne Lage Zürichs aufzuwerten: den See zugänglich zu machen, die Stadt zu strukturieren, systematisch zu bebauen und zur einladenden Grossstadt zu entwickeln. Spätestens seit den 1870er Jahren arbeitete er auf eine Vereinigung der Altstadt mit den Vorortsgemeinden hin, und die Zeit gab ihm immer wieder politische Vorgesetzte, die seine weitsichtigen Projekte förderten und mittrugen. So entstanden Werke von bleibendem Wert. «Das Geheimnis seiner ungewöhnlichen Leistungsfähigkeit, der Kunst, so viele Dinge mit und neben einander zu bewältigen, lag darin, dass er sich bei seinen grossen Unternehmungen die Grundzüge und meist auch schon die spezielle Ausführung fertig erarbeitet hatte, wenn die betreffende Frage aktuell zu werden und die Gemüter zu bewegen begann.»³

Ausschlaggebend für erfolgreiches Wirken war laut Jakob Escher-Bürkli nicht zuletzt sein überragendes charakterliches Format, waren die in echter Religiosität wurzelnden Tugenden: Vorbildlichkeit in Lebensführung und Arbeit, nie erlahmender Durchhaltewille, entwaffnende Lauterkeit, allen zukommende Herzensgüte, Dienstbereitschaft und Selbstlosigkeit.



5 Arnold Bürkli.

Daten

1833 geboren am 2. Februar als Sohn von alt Stadtpräsident Georg Konrad Bürkli und Anna Dorothea Escher, der zweitältesten Tochter Hans Konrad Eschers von der Linth. 1847–1850 Besuch der Oberen Industrieschule. 1850–1853 Ingenieurhilfe beim Strassen- und Wasserbauwesen. 1853–1855 Techniker, dann Bauführer bei der Nordostbahn (Bauleitung am Mannenbergviadukt bei Effretikon). 1855–1858 Studium an der Bauakademie Berlin und Studienreise durch Belgien, England, Frankreich. Seit 1857 Major der Genietruppen. 1858–1860 Ingenieur bei den Vereinigten Schweizerbahnen (Nivellierung der Bahnstrecke Lindau–Bregenz–Altstätten). Seit 1860 Mitglied der Technischen Gesellschaft.

1865 Heirat mit Berta Ziegler, die ihm einen Sohn und drei Töchter schenkt (der frühe Tod dieser gleichwertigen Partnerin 1877 war ein Verlust, den er nie ganz überwand).

1860–1882 Stadtingenieur von Zürich: Vollendung der Stadtvermessung, Projektierung (und meist auch Leitung) des Baus von Bahnhofbrücke, Bahnhof-, Fraumünster-, Stadelhofer-, Industrie- und Zähringerquartier, Mitarbeit am kantonalen Baugesetz und Erarbeitung einer Bauordnung für neue Stadtquartiere, Kloakenreform (Abwasserkanalnetz), Anlage und Organisation der städtischen Wasserversorgung, international anerkannter Experte in Fragen der Wasserversorgung und des Wasserbaus (Gutachten und Projekte in Luzern, Schaffhausen, Basel, Glarus, Neuenburg, La Chaux-de-Fonds, Triest, Mailand, Messina, Genua, Projektleiter in Bukarest), Studien zur Einführung von Strassenbahnen in Zürich und Basel, Gründer der Verkehrskommission (Vorgängerin des Verkehrsvereins).

1869–1885 Präsident des Zürcherischen Ingenieur- und Architektenvereins. Seit 1873 Träger der goldenen Verdienstmedaille (höchste Auszeichnung) der Stadt Zürich. Seit 1876 Präsident des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins. Seit 1878 Oberfeuerkommandant.

1882–1887 Leitender Ingenieur der «Quaibau-Kommission»: Bau der Quaianlagen in Zürich. Seit 1882 Gemeinderat (Befürworter der elektrischen Beleuchtung, Organisation und Leitung beim Bau der entsprechenden Werke). Seit 1883 Ehrendoktor der Medizinischen Fakultät der Universität Zürich (für seine Verdienste um die Sanierung der Städte, besonders Zürichs). Seit 1883 Kantonsrat, Präsident der Kommission zur Erarbeitung eines neuen Baugesetzes (es sollte 1893 in Kraft treten), während mehrerer Jahre Führer der Liberalen Partei. Seit 1885 Zunftmeister der Zunft zur Meisen. Mitglied der Gesellschaft der Schildner zum Schneggen und des Sechseläutenzentralkomitees. Seit 1888 Nationalrat der Freisinnigen Partei, mehrmals Kommissionspräsident in Fragen des Wasserbaus.

1891 Schlaganfall, Ruhestand. 1894 gestorben am 6. Mai.

Vers 1860, Alfred Escher pouvait compter sur des personnalités éclairées et compétentes au sein des autorités zurichoises. Des projets ouverts sur l'avenir furent lancés pour développer la ville en une capitale structurée et conviviale. Cette planification lucide fut dirigée par Arnold Bürkli dont les réalisations – qui demeurent pertinentes et convaincantes – ont marqué Zurich de leur empreinte. Architecte de la Ville, Bürkli mit son génie et toute son énergie au service de la ville, de son bien-être et de son avenir. La Bahnhofstrasse et les quais sont ses œuvres principales.

Résumé

Nel 1860 Alfred Escher poteva contare sull'aiuto di potenti municipali zurighesi. Insieme essi elaborarono progetti di grande importanza per lo sviluppo futuro della città, che fecero di essa una metropoli concepita sistematicamente, ben strutturata ed accogliente. Erano queste le uniche, fino ad oggi valide, grandi visioni realizzate nei decenni seguenti sotto la guida di Arnold Bürkli, che caratterizzano la città in modo autentico e convincente. Arnold Bürkli, ingegnere della città, creatore anche del lungolago, vide molto oltre il suo tempo e mise il suo genio tecnico e la sua capacità al servizio del bene collettivo. La Bahnhofstrasse e il lungolago sono le sue opere urbanistiche principali.

Riassunto

¹ Im Oktober 1990 hatte ich Gelegenheit, im Rahmen des «Kleinen Forums in der Stadelhofer-Passage» unter dem Patronat der Firma Spaltenstein Immobilien AG eine Ausstellung über Arnold Bürkli zu gestalten. Der vorliegende Aufsatz bringt eine konzentrierte Fassung des Ausstellungstextes.

² JAKOB ESCHER-BÜRKLI, *Lebensbild von Dr. Arnold Bürkli-Ziegler* (Neujahrsblatt auf das Jahr 1905, zum Besten des Waisenhauses in Zürich), Zürich 1905, S.9. Es handelt sich um eine vom Schwiegersohn verfasste Monographie mit vollständigem Arbeits-, Vortrags- und Schriftenverzeichnis von Arnold Bürkli.

³ ESCHER-BÜRKLI, *Arnold Bürkli-Ziegler* (wie Anm.2), S.23.

Anmerkungen

1, 2, 3: Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich. – 4, 5: Aus ESCHER-BÜRKLI, *Arnold Bürkli-Ziegler* (wie Anm.2).

Abbildungsnachweis

Dr. Pietro Maggi, Kunsthistoriker, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Neumarkt 4, 8001 Zürich

Adresse des Autors