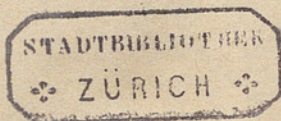


Dr. Arnold Bürkli-Biegler.

Am 9. Mai d. J. haben wir einen lieben Mann zur letzten Ruhe begleitet. Obgleich Sie damals durch die Grabreden und Nekrologe von seinem Leben und Wirken unterrichtet worden sind, mag es am Platze sein, unter teilweiser Benutzung derselben noch einmal einen kurzen Rückblick auf dessen erfolgreiche Thätigkeit zu werfen.

Arnold Bürkli wurde den 2. Februar 1833 als Sohn des Rittmeisters und alt Stadtpräsidenten Konrad Bürkli geboren; sein Großvater war der edle Staatsrat Hans Konrad Escher, Erbauer des Linthkanals, und sein Onkel der Geologe Prof. Arnold Escher von der Linth. Bürkli besuchte die Schule der Vaterstadt, das untere Gymnasium und dann die obere Industrieschule, von welcher er 1850 an die hiesige Hochschule überging, um Vorlesungen in der Mathematik und namentlich über Physik bei Professor Mousson zu hören. In die Praxis trat er 1852 als Ingenieurgehilfe beim kantonalen Straßen- und Wasserbaudepartement ein, welchem damals Oberst Heinrich Pestalozzi in der Froschau vorstand, und war 1853 beim Bau der Linie Zürich-Winterthur thätig. Wie es damals viele schweizerische Ingenieure mit großem Erfolge thaten, so machte auch B. zuerst einige Jahre Praxis durch, und bezog erst nachher eine technische Schule zur theoretischen Ausbildung. Er begab sich an die Bau-

5484
Dr. P. Herten



akademie in Berlin, wo er einige Jahre studierte und nachher durch eine Reise nach Belgien, Frankreich und England seine technischen Kenntnisse und seinen Blick erweiterte. 1858 finden wir B. beim Bau der vereinigten Schweizerbahnen unter Oberingenieur Louis Pestalozzi, dem nachmaligen Erbauer der hiesigen Bahnhofbrücke, thätig.

Wie schon in einer frühern Mitteilung erwähnt wurde, empfanden die Behörden der Stadt Zürich gegen Ende der fünfziger Jahre die Notwendigkeit, im Innern der Stadt verbesserte Verkehrswege herzustellen und auch eine rationelle Kanalisation und Wasserversorgung einzurichten. Der Stadtrat schuf zu diesem Zwecke ein technisches Bureau, und wählte am 4. Dezember 1860 Arnold Bürkli an dessen Spitze als Stadtingenieur. Mit seinem Eintritt in die städtische Verwaltung entwickelte B. eine rastlose Thätigkeit, deren Ziel die bauliche Erweiterung und Verschönerung von Zürich war. In diesem Bestreben wurde er von den Mitgliedern der Behörden bestens unterstützt. Beim Entwerfen der ihm aufgetragenen Projekte beschränkte er sich nicht auf die Bedürfnisse der engern Stadt, sondern faßte mit weitem Blicke diejenigen des ganzen Platzes Zürich ins Auge und suchte denselben Geltung zu verschaffen. Bei dem losen Zusammenhänge der einzelnen Gemeinden fand er wohl nicht immer die notwendige Unterstützung; es machten sich auch gegenteilige Meinungen in der Bevölkerung geltend, welche er meistens durch seine rücksichtslose Energie und Thatkraft zu beseitigen wußte. Die erste von B. entworfene und ausgeführte Baute war die 1863 vollendete Bahnhofbrücke mit Zufahrten, und damit in Verbindung die Ablenkung des Schanzengrabens in die Sihl unterhalb den Militärstellungen. Zu gleicher Zeit wurde das Stadelhoferquartier angelegt, das Kraßquartier entworfen, nach

einem mit dem Kanton Zürich abgeschlossenen Vertrage die Bahnhofstraße und das Bahnhofquartier ausgeführt, sowie die Entfernung der Militäranstalten aus der innern Stadt und Vereinigung derselben an beiden Ufern der Sihl angebahnt. Die Schleifung des alten Schlachthauses, die Erbauung der Fleischhalle und die Erweiterung der Straße unterhalb der Hauptwache fällt auch in die Jahre 1863—1864.

Unter der Leitung des Stadtgenieurs stand damals auch das topographische Bureau, welches die Aufnahme der Stadt Zürich zu besorgen und die Anfertigung des Katasterplanes im Maßstabe 1:200 anzufertigen hatte, auf welchen sich die Vereinigung der Grundprotokolle stützte. Hatten die erwähnten Bauten Verkehrserleichterungen zum Zwecke, so wurden die am 3. März 1867 beschlossene Kloakenreform und die am 6. September 1868 von der Gemeindeversammlung angenommene Wasserversorgung zur Verbesserung der sanitarischen Verhältnisse des Platzes Zürich entworfen und durchgeführt. B. hatte sich auf Reisen in Frankreich und England nach den bezüglichen Verhältnissen in diesen Ländern umgesehen, in umfassenden Berichten an den Stadtrat dieselben dargestellt und seine Vorschläge für die in Zürich auszuführenden Bauten gemacht. Den betreffenden Gemeindebeschlüssen vorangehend, wurde schon 1863 mit der Ausführung von einzelnen Sammelkanälen, 1866 mit dem Umbau von Chgräben und einzelnen gemeinschaftlichen Abtrittgruben, und Aufstellen von beweglichen Abtrittkübeln, mit dem Umbau des Pumpwerkes am obern Mühlestege und dem Legen von neuen Wasserleitungen in der kleinen Stadt begonnen. Als die Cholera im Herbst 1867 Zürich heimsuchte, waren diese dem gesundheitlichen Zustande dienenden Bauten in vollem Gange. Diese schreckliche Krankheit vermehrte bei der Bevölkerung nur das Gefühl

der Notwendigkeit der Durchführung dieser Anlagen und rechtfertigte das Vertrauen, welches die Behörden und die Bevölkerung den Vorschlägen von Stadttingenieur Bürkli entgegenbrachten. Seither wurden die Kanalanlagen und die Wasserleitungen auch auf die Ausgemeinden ausgedehnt, ein provisorisches Pumpwerk in der Platzpromenade erstellt, und namentlich das Wasserwerk im Letten 1876/79 unter B.'s Leitung ausgeführt.

Als Anerkennung der auf dem Gebiete des Gesundheitswesens entfalteten Thätigkeit ernannte ihn 1883 die medizinische Fakultät der Zürcher Hochschule anlässlich ihres fünfzigjährigen Jubiläums zum Ehrendoktor. Schon 1873 verlieh der Stadtrat Herrn Bürkli die goldene Verdienstmedaille der Stadt „in Würdigung seiner bedeutenden Leistungen.“

Neben den angeführten baulichen Anlagen, wurden noch Bauten mehr lokaler Natur entworfen und durchgeführt, wie Erweiterung der Neumühlepassage, Entfernen des sog. Trümpferturmes am Sonnenquai, Umbau der Gemüsebrücke, Abgrabung und Bau der Straßen im Zähringer- und im Stadthausquartier. In den 70er Jahren tauchten überall, namentlich auch in der Umgebung von Zürich, Eisenbahnprojekte auf; da hatte Bürkli sich mit denselben zu befassen und besonders deren Einführung in die Stadt zu begutachten. Es wird noch in Aller Erinnerung sein, wie er damals den vom Kantonsingenieur entworfenen „eisernen Ring“ zur Verbindung der links- und rechtsufrigen Zürichseebahn mit aller Energie bekämpfte. Die meines Wissens wenig in die Oeffentlichkeit gedrungene und in keinem seiner Nekrologe angeführte Berufung zum Oberingenieur der Nordostbahn vor der Ernennung des Herrn Moser mag hier erwähnt werden. B. lehnte diesen höchst ehrenvollen Ruf ab, um sich auch fernerhin dem Dienste seiner Vaterstadt

zu widmen. Als Krönung der von ihm entworfenen Straßen- und Quartierbauten strebte B. die Anlage des Quai längs des See's an und arbeitete schon in den 70er Jahren an den bezüglichen Projekten. Als 1881 seine Entwürfe für die Quaianlagen von den Gemeindeversammlungen angenommen wurden, trat er von der Stelle des Stadtgenieurs zurück, um als Quaiingenieur die Leitung dieser neuen Bauten zu übernehmen, welche 1887 eingeweiht und in den folgenden Jahren noch durch einige notwendige Ergänzungen erweitert wurden.

Schon als Stadtgenieur beschäftigte er sich mit der Anlage von Straßenbahnen und machte bezügliche Studien im Auslande. Als Anfangs der 80er Jahre für Zürich die Einführung dieses neuen Verkehrsmittels angeregt wurde, war B. Präsident der Straßenbahn-Kommission, welche die Angelegenheit zu prüfen und durchzuführen hatte. Neben diesen ausgedehnten Arbeiten war unser Freund noch vielfach in Anspruch genommen durch Expertisen, namentlich für Kanalisation und Wasserversorgung, und er wurde hiefür nicht nur in der Schweiz, sondern auch vielfach in's Ausland berufen.

Als Militär diente er bei der Genie Waffe, wurde 1862 Hauptmann und 1875 Major. Bei der städtischen Feuerwehr bekleidete er die verschiedenen Grade und war 1878—1892 Oberfeuerkommandant, in welcher Stellung er die durch Einführung der Hydranten notwendig gewordene Reorganisation des Löschkorps durchführte und mit großem Eifer und Erfolg an der Verbesserung der Feuerwehr arbeitete.

Zur Hebung der allgemeinen Entwicklung der Stadt Zürich wirkte er in seinen Stellungen als Präsident der Verkehrskommission, des Sechseläutenkomites und der Belvoirparkunternehmung.

In den 80er Jahren wählte ihn das Vertrauen der Bürgerschaft in den Kantonsrat und 1888 in den Nationalrat; in beiden Behörden genoß er namentlich in technischen und baulichen Fragen ein großes Ansehen.

Neben seiner beruflichen Thätigkeit waren ihm am liebsten die Sitzungen des Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Technischen Gesellschaft. Ersterem stand er 1869–1883 als Präsident vor und leitete auch von 1876 bis zu seiner Erkrankung den schweizerischen Verein. In beiden Vereinigungen trug er viel zu deren Entwicklung bei und hob durch seine Thätigkeit in hohem Maße den Einfluß und das Ansehen der Techniker in der Schweiz.

In die Technische Gesellschaft trat er 1860 bei der Uebersiedlung von St. Gallen nach Zürich anlässlich seiner Ernennung zum Stadtgenieur ein und war ein regelmäßiger Besucher der Gesellschaftsabende. Seine vielen Vorträge behandelten immer technische Fragen, die entweder die Stadt Zürich betrafen oder von allgemeiner Bedeutung waren, und stets großes Interesse boten. Außerdem beteiligte er sich auch oft an der Diskussion, dieselbe anregend und in Fluß bringend.

Nach einer rastlosen Thätigkeit, während welcher er sich nie eine eigentliche Erholung gönnte, wurde der Verstorbene leider Ende November 1891 von einem Hirnschlage getroffen, worauf seine Kräfte nach und nach zerfielen und er am 6. Mai 1894 von seinen Leiden erlöst wurde. Dr. Bürkli hat seine Arbeitskraft und seine reichen Kenntnisse hauptsächlich im Dienste der Stadt Zürich in den verschiedensten Richtungen verwendet und zu deren Entwicklung mächtig beigetragen. Wir freuen uns Alle der von ihm erstellten Werke und werden in dankbarer Anerkennung sein Andenken ehren und bewahren!

S. v. Muralt, Ingenieur.



Zentralbibliothek Zürich



ZM02527459