

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 60 (1994)

**Artikel:** Arnold Bürkli (1833-1894) : Aufbruch in eine neue Zeit  
**Autor:** Baumann, Walter  
**Kapitel:** Verkehr  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1091169>

### **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:** 24.04.2026

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

# Verkehr



*Der geplante Durchstich von der Bahnhofstrasse zum Weinplatz 1881, der infolge Einsprache der Kirchgemeinde St. Peter nicht ausgeführt wurde.*

## **Zähringerstrasse und Limmatplatz**

Zu Bürklis Programm gehörte auch die bessere Erschliessung der Stadt für den Privatverkehr. Drei Projekte schwebten ihm vor, die leider nicht verwirklicht werden konnten: Durchstich einer Strasse von der Bahnhofstrasse durch den St. Peterhügel zum Weinplatz, Durchstich der Waldmannstrasse von der Rämistrasse zum Grossmünster, Durchstich der Zährin-

gerstrasse zum «Pfauen» oder Heimplatz. Alle drei wurden in boulevardmässiger Breite begonnen, doch scheiterten sie an Einsprachen: Gegen den St.-Peter-Durchstich wehrte sich die Kirchgemeinde St. Peter, die Verlängerung der Waldmannstrasse lehnten die Anwohner ab, gegen den Zähringerdurchstich protestierte der Kanton, dem das Obmannamt (ehemals Barfüsserkerche) gehörte.

Mit dem Bau der Zähringerstrasse,

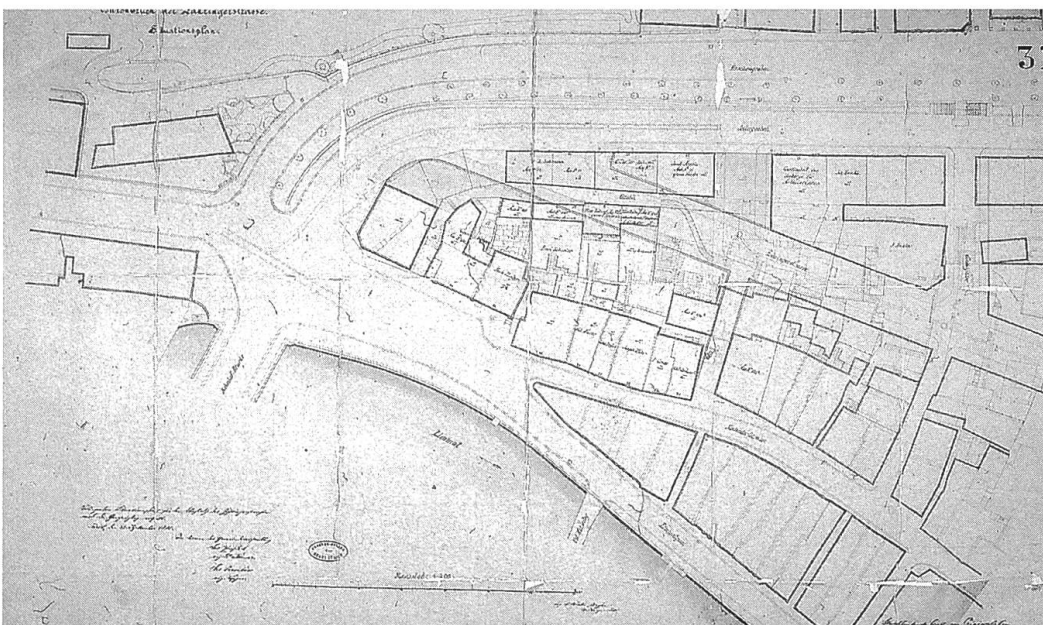


Die 1882 fertiggestellte und bis 1890 neu bebaute Zähringerstrasse auf einem Foto um 1888

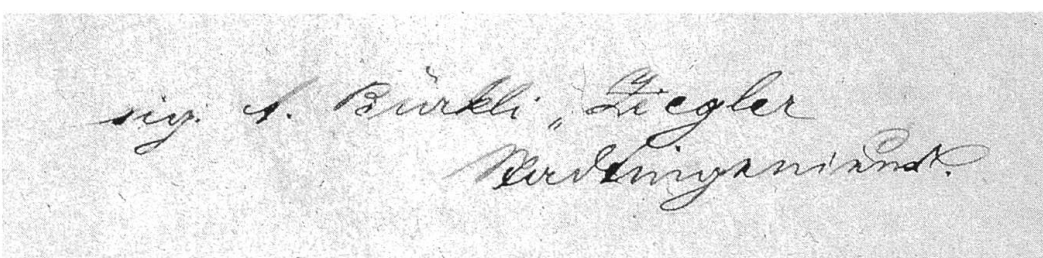
die wegen Enteignungsschwierigkeiten erst 1882 fertiggestellt und bis 1890 neu bebaut worden war, konnte nach Pietro Maggi eines der trostlosesten Altstadtquartiere vorbildlich erschlossen werden. Die Erstellung der Zähringerstrasse mit zwölf Metern Breite und grosszügigen Trottoirs pa-

rallel zur alten Hauptachse im Niederdorf war das zweite Bauvorhaben im Dringlichkeitsprogramm des Baukollegiums vom Dezember 1876 gewesen. Bürkli hatte noch im gleichen Jahr mit der Planung begonnen.

Noch drei Jahre früher, 1873, konnte Bürkli – nach dem exakt rhom-



Bürklis Projekt von 1881 für die neue Zähringerstrasse



Arnold Bürklis Signatur auf einem Plan für die Zähringerstrasse

*Der Löwenplatz um die  
Jahrhundertwende*

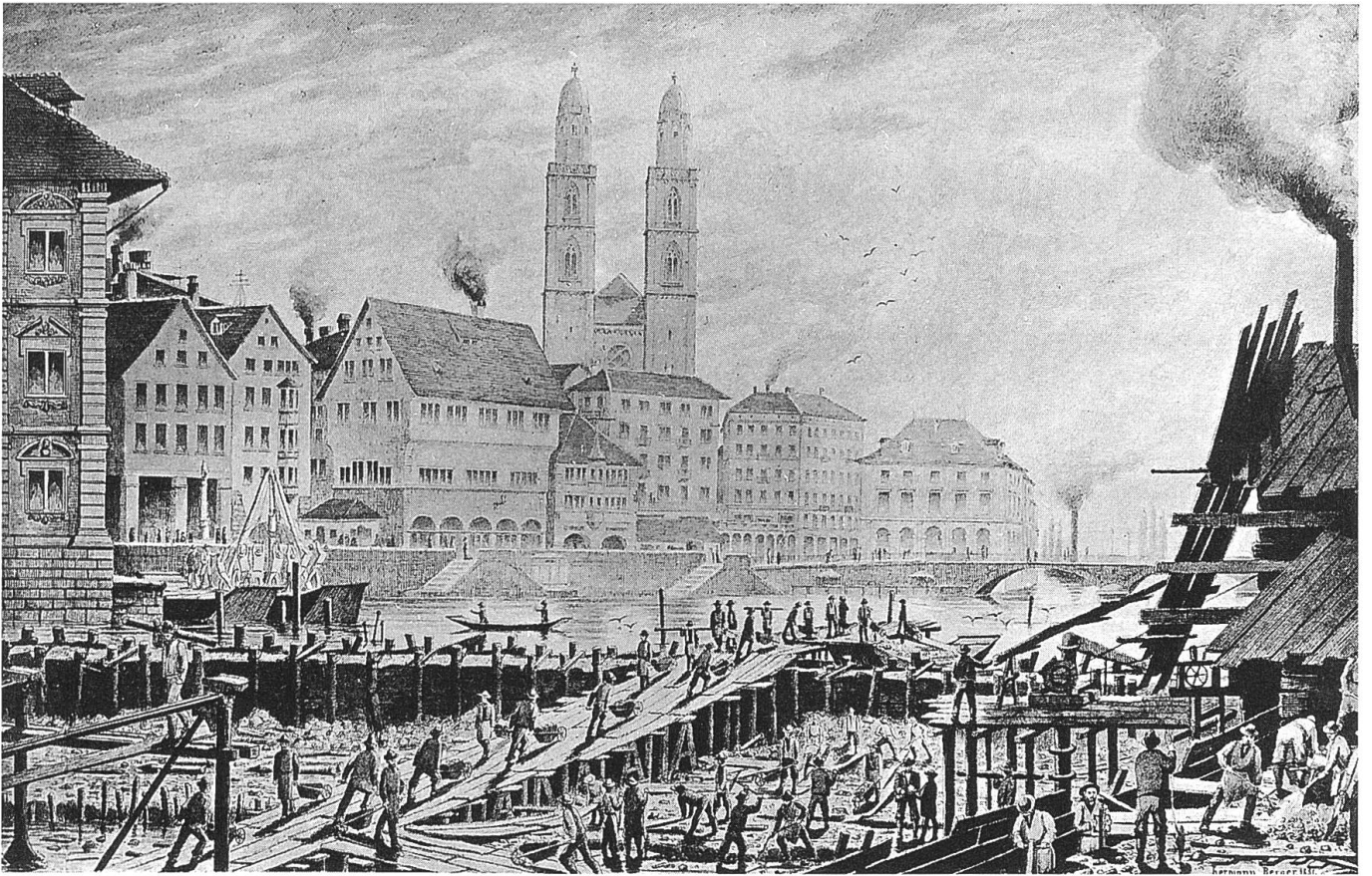


boiden Löwenplatz – im Industriequartier eine weitere in der Renaissance-Stadtbaukunst entwickelte ideale Platzanlage als Zentrum für ein streng rechtwinkliges Strassensystem realisieren: den Limmatplatz im Schnittpunkt von Langstrasse und der im ersten Teil genau tausend Meter langen, zwanzig Meter breiten, schnurgeraden Limmatstrasse als prachtvolle Doppelallee in der Würde und Bedeutung eines Grossstadtboulevards, dessen Fluchtpunkt die Nullkilometersäule oben an der Ostfassade des Hauptbahnhofs ist.

### **Brücken**

Die hölzerne Rathaus- oder Gemüsebrücke erfuhr in den Jahren 1880/81 einen gründlichen Umbau, wobei auch

*Auf der Ballonaufnahme von Spelterini um die Jahrhundertwende ist in der Bildmitte rechts die bis zur Fabrikstrasse genau 1000 Meter lange, 20 Meter breite, schnurgerade Limmatstrasse mit Doppelallee zu erkennen.*

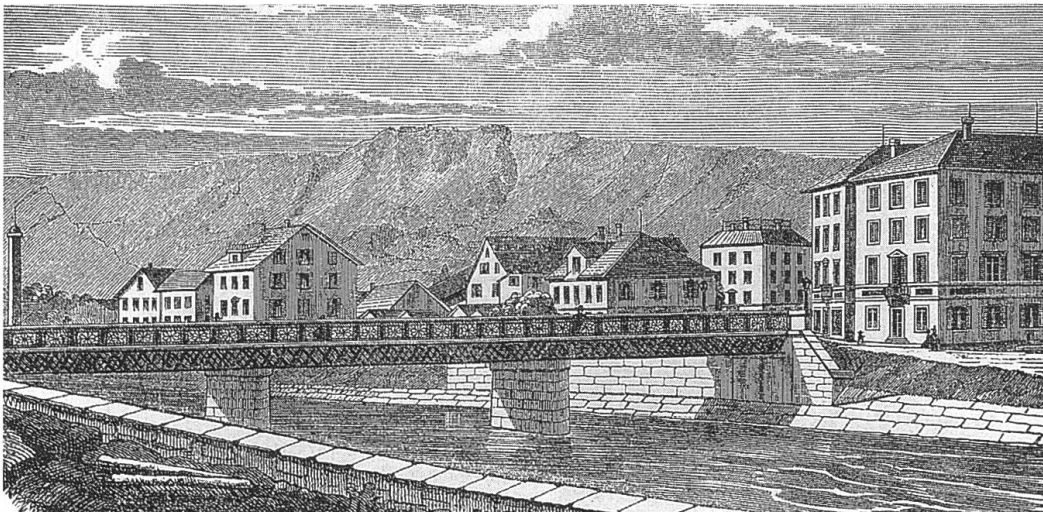


die Verkaufsläden auf der Brücke beseitigt wurden. Die Gemeindeversammlung hatte am 15. Februar 1880 den Umbau beschlossen und dabei die Errichtung einer Gemüsehalle auf der Brücke vorgesehen. Dagegen erhob sich jedoch Opposition; eine Petition von Salomon Vögelin, Bezirksrichter Heinrich von Wyss und anderen ersuchte den Stadtrat im Januar 1881, dieses das Stadtbild verunstaltende «Denkmal der Geschmacklosigkeit» nicht zu bauen. Die Petition hatte Er-

folg. Zu gleicher Zeit wie die Gemüsebrücke wurde der Waisenhaussteg umgebaut, das heisst befahrbar gemacht und mit dem Oberen Mühlesteig verbunden; die Arbeit wurde als «nützlich, solid, aber bis zur Unschönheit einfach» bezeichnet.

In Aussersihl war 1865 dringend die Entfernung der hölzernen, gedeckten Sihlbrücke gefordert worden, durch welche sich gemäss einer Zählung vom 17. bis 23. August 1863 im Durchschnitt täglich 1000 Fuhrwerke,

*Umbau der Rathaus- oder Gemüsebrücke von 1880/81*



*Die Sihlbrücke von 1866 auf einem Holzschnitt im «Züricher Kalender» 1868*



125 Stück Vieh und 11 600 Personen, oft unter Lebensgefahr, zwingen mussten. Als am 12. März 1866 der Grosse Rat, entgegen dem Verwerfungsantrag der Winterthurer, den Kredit bewilligte, krachten die Mörser in Aussersihl, und noch im Oktober des gleichen Jahres wurde mit dem Abbruch und Neubau begonnen. Ebenfalls 1866 wurden die Militärbrücke bei den Stallungen an der Sihl und die Usteribrücke über die Mündung des 1862 in die Sihl abgelenkten Schanzengrabens gebaut. Die Gessnerbrücke über die Sihl, in der Richtung der Usteribrücke gelegen, kam erst 1885 dazu. Für eine befahrbare Brücke beim Sihlhölzli bewilligte der Grosse Stadtrat den nötigen Kredit am 14. Oktober 1886. Die Zollbrücke beim Bahnhof war von der Nordostbahn erstellt worden, die sie gemäss Vertrag mit dem Stadtrat 1861 dem öffentlichen Verkehr übergab. Der Mattensteg zwischen Industriequartier und Platzpromenade wurde 1880 gebaut, der Drahtschmidlisteg 1872, der Lettensteg 1873. Die eiserne Fachwerkbrücke in Wipkingen entstand im Jahre 1871.

#### **Das Tram als Wohltat für das Publikum**

Arnold Bürkli erkannte von Anfang an, dass Zürich als werdende Grossstadt eines leistungsfähigen öffentli-

chen Verkehrsmittels bedurfte. Im Auftrag des Stadtrates studierte er auf seiner Reise durch Frankreich, England und Belgien auch die dortigen Eisen- und Strassenbahnen und verfasste wie immer einen umfassenden Bericht mit konkreten Vorschlägen, nicht nur für Ausbau und Betrieb stadtnaher Eisenbahnen, sondern auch für die Einführung einer Pferdebahn zur Verbindung der wachsenden Vororte mit dem Stadtzentrum. Darin bezeichnete er das Tram als «wirksames Mittel zur Hebung des Verkehrs und Wohltat für das grosse Publikum». In der Gemeinde Enge bildete sich im Februar 1879 ein Tramway-Club, und in Riesbach beschloss eine Volksversammlung sogar die «Einleitung einer Massenpetition für das moderne Verkehrsmittel», doch in Zürich lehnte eine Gemeindeversammlung jede finanzielle Beteiligung ab.

Damit war die Tramfrage privater Initiative überlassen. Unterstützt durch seinen Freund Ingenieur Peter Emil Huber-Werdmüller, Bauvorstand von Riesbach, Gründer der Maschinenfabrik Oerlikon, wurde Bürkli Präsident der Strassenbahnkommission. Die Konzession für den Bau erhielt unter verschiedenen Bewerbern die Londoner Firma Meston & Co., da sie sich verpflichtete, von den Aktien mehr als die Hälfte, bis zum Betrag von 450 000 Franken, zu übernehmen.



Dieses optimistische Angebot führte zu einem Umschwung der öffentlichen Meinung: In Kürze war der ganze nötige Aktienbetrag von 850000 Franken gezeichnet, so dass man auf die finanzielle Beteiligung der Firma Meston & Co. verzichten konnte.

Am 16. Mai 1882 wurde mit dem Schienenlegen für das «Rösslitram» begonnen. Vier Monate später, am 5. September, konnte die Linie Tiefenbrunnen–Bahnhof–Paradeplatz eröffnet werden, am 24. September die Linie Helmhaus–Paradeplatz–Zentralfriedhof in Aussersihl. Johann Hardmeyer-Jenny begrüßte das neue Verkehrsmittel mit folgendem Gedicht:

«Ist das ein schönes Ding, der neue Tram!

Ich danke Gott, dass er zustande kam.  
England hilft gern, England hilft überall.

*Das war nun auch bei uns der Fall.  
Dank ihm läuft nun der Tram.  
Für dreissig Rappen nur,  
Fahr ich ins Seefeld jetzt, hin und retour.*

*Abwechslung gibt's auch, wenn per Tram man reist:*

*Es ist gesorgt, dass es etwa entgleist.  
Wie gerne helf' ich lupfen, stossen dann,*

*Ein allzeit eifrig hilfsbereiter Mann.  
Die Satisfaktion, wenn's wieder eingeschnappt,*

*Das Rösslein anzieht und von dannen trabt!*

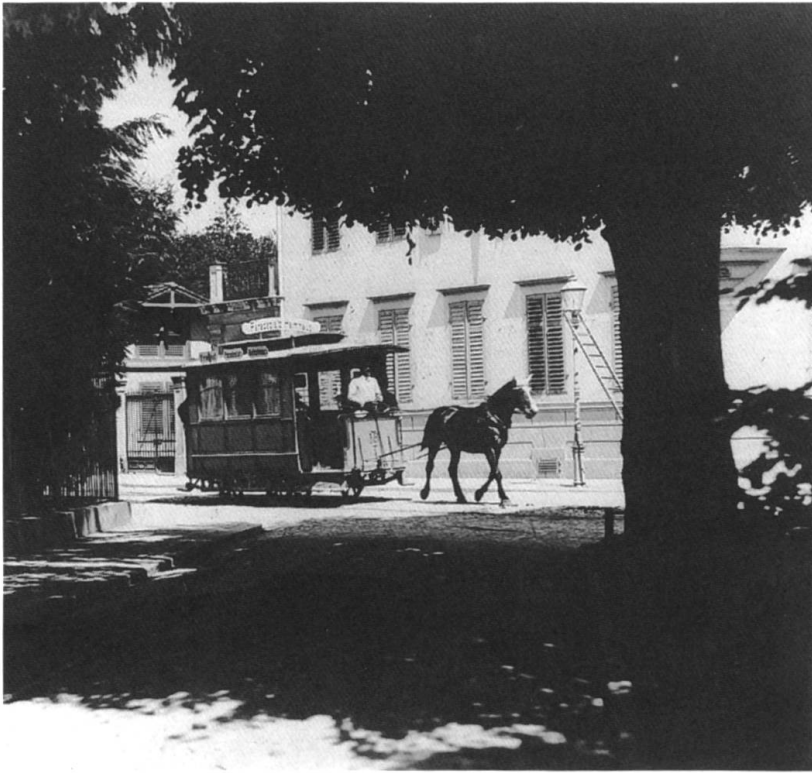
*Ob's Dividenden gibt? Zu wünschen wär' es sehr.*

*Gibt's keine – nun ich bin kein Aktionär.*

*Dank sei Herrn Meston und ein feurig Hoch!*

*Erleichtert er uns unsern Wandel doch.»*

*Das Rösslitram am Limmatquai. Foto vor 1900*



Das Rössliträm im Talacker am Pelikanplatz

Die Pferdebahn trug als Attraktion nicht wenig zum Erfolg der Landesausstellung 1883 bei. Schliesslich konnten 5 Prozent Dividende ausbezahlt werden. Das Tram fuhr aber nur auf ebenen Strecken. Für hoch gelegene Aussengemeinden wie Fluntern und Oberstrass, die mit der Eingemeindung von 1893 zu Zürich kamen, reichte die Pferdekraft nicht mehr aus. Die Strassenbahn wurde schrittweise elektrifiziert und Ende 1896 als erstes Verkehrsmittel kommunalisiert.

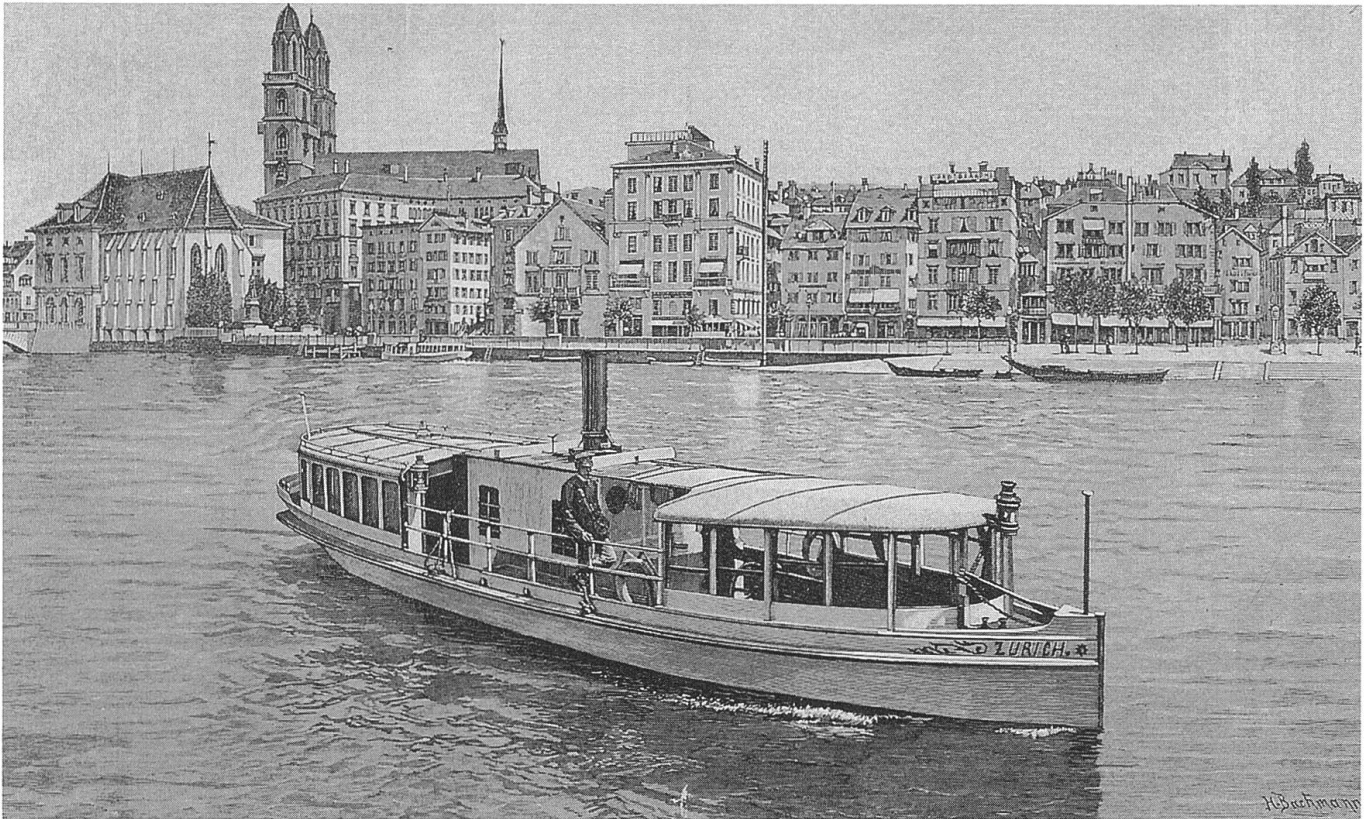
### Dampfschwalben auf Limmat und See

Als sich der Bau der Quaibrücke verzögerte, erschien täglich im «Tagblatt der Stadt Zürich» unter dem Titel «Dumme Frage» folgender Satz: «Wann wird endlich die Quaibrücke mit dem Festlande verbunden?» Urheber war der Bürkli bekannte Finanzmann und Eisenbahnpolitiker Karl Fierz-Landis. Der Stadtingenieur liess sich aber nicht ins Bockshorn jagen. Er handelte nach Gottfried Kellers Grundsatz: «Den Vogel kennt man an den Federn!»

Gegen Ende 1883 lud er Fierz-Landis unter einem Vorwand in sein Ingenieur-Büro. Als dieser sich nach kurzer Besprechung wieder verabschieden wollte, vertrat ihm Bürkli den Weg, verriegelte die Türe von innen und sprach mit verstelltem Ernst: «Herr Fierz, Sie haben mich über ein halbes Jahr lang mit der *«Dummen Frage»* im *«Tagblatt»* geärgert. Dafür werde ich Ihnen eine Strafe diktieren, und ich lasse Sie nicht fort, bis Sie dieselbe angetreten haben. Ich will, um der Stadt auf dem See und der Limmat mehr Leben zu geben, eine Gesellschaft gründen, welche eine Menge kleiner Dampfschiffe erstellen lassen soll, um mit denselben den See und die Limmat regelmässig und lebhaft zu befahren, wie dieses in Hamburg der Fall ist. Zu diesem Zwecke brauche ich Geld, viel Geld, und als Strafe, dass Sie mich in die Zeitung gesetzt haben, lege ich Ihnen auf, für die neue Dampfschiffgesellschaft 100 000 Franken zu zeichnen, bevor dieses geschehen ist, kommen Sie nicht fort.»



Karl Fierz-Landis (1852–1892), der Finanzmann und Eisenbahnpolitiker, wurde von Bürkli zum Gründer der Dampfschwalbengesellschaft gemacht...



*Eine Dampfschwalbe vor dem oberen Limmatquai*

Fierz-Landis erhob Einwände, schützte Unrentabilität seiner eigenen Geschäfte vor und meinte, so weit dürfe man den Scherz nicht treiben. Aber Bürkli blieb hart, nötigte den Besucher, sich zu setzen, drückte ihm die Feder in die Hand – die ersten 100 000 Franken für die Dampfschwalbengesellschaft wurden gezeichnet und Fierz-Landis zum Gründer erkoren. Doch erst Mitte Mai 1892 begann der regelmässige Verkehr der vorerst fünf kleinen Dampfschwalben mit Platz für je vierzig Personen im unteren Seebecken von der Rathausbrücke bis Tiefenbrunnen und Wollishofen.



*Die Quaianlagen*