

**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:** Vom Stadtingenieur zum Quai-Bürkli  
**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>**

# Vom Stadtingenieur zum Quai-Bürkli

Die Arbeiten der sechziger Jahre, vor allem die Kanalisation und Wasserversorgung, hatten Bürkli im In- und Ausland berühmt gemacht. So ist es nicht verwunderlich, dass auch andere Städte seine Dienste in Anspruch nahmen. Luzern zog ihn 1870 als Experten für seine Wasserversorgung bei, bald folgten Schaffhausen, Basel, Glarus, La Chaux-de-Fonds. Für Winterthur entwarf er eine Kanalisation, in Neuenburg und Basel begutachtete er das Strassenbahnprojekt. Galt es

schwierige technische Probleme zu lösen, so wandte man sich öfters an den Zürcher Stadtingenieur, zum Beispiel bei den Sicherungsarbeiten nach dem Bergsturz in Elm, dem Versinken des Ufers in Zug oder nach dem grossen Eisenbahnunglück in Münchenstein.

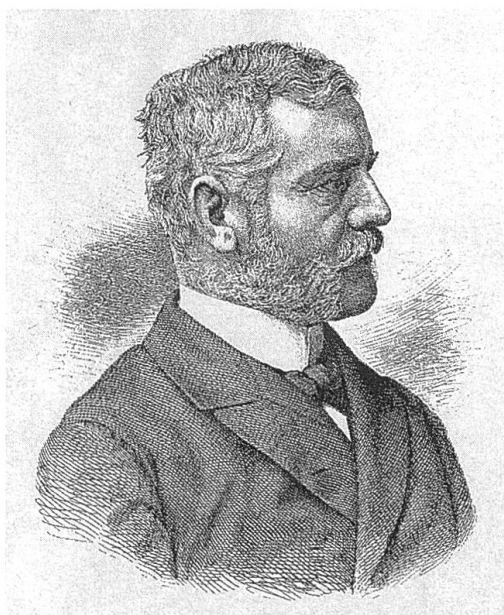
Auch ins Ausland wurde Bürkli mehrfach gerufen: In Triest, Mailand, Messina und Genua hatte er Gutachten über die Wasserversorgung zu erstellen. In Bukarest erarbeitete er ein Konzept für die Flussregulierung, Kanali-



sation und Wasserversorgung, in Budapest ein solches gegen Überschwemmungen.

### **Konkurrenz durch die Rechtsufrige**

Doch die Arbeit in Zürich nahm Bürkli immer mehr in Anspruch. Hier sollte er im Verlauf der nächsten Jahre mit dem Bau der Quaianlagen ein bedeutendes Werk verwirklichen. Die Sache drängte, denn ein kühnes Projekt drohte, eine Barriere zwischen Zürich und die Seegemeinden zu legen: Nach den Plänen des Kantonsingenieurs Kaspar Wetli sollte die zu erstellende rechtsufrige Zürichseebahn stadtwärts des Bahnhofs Stadelhofen nach links abbiegen, auf einer eisernen Brücke den Seeabfluss überqueren und zum Bahnhof Enge fahren. Am 3. Mai 1873 versammelten sich 2000 empörte Bürger zu einem energischen Protest. Redner war Stadtrat Arnold Vögeli-Bodmer. Auf allgemeinen Wunsch arbeitete Bürkli ein Gegenprojekt zu Wetlis «eisernem Ring» aus, der die Stadt gegen ihren Willen



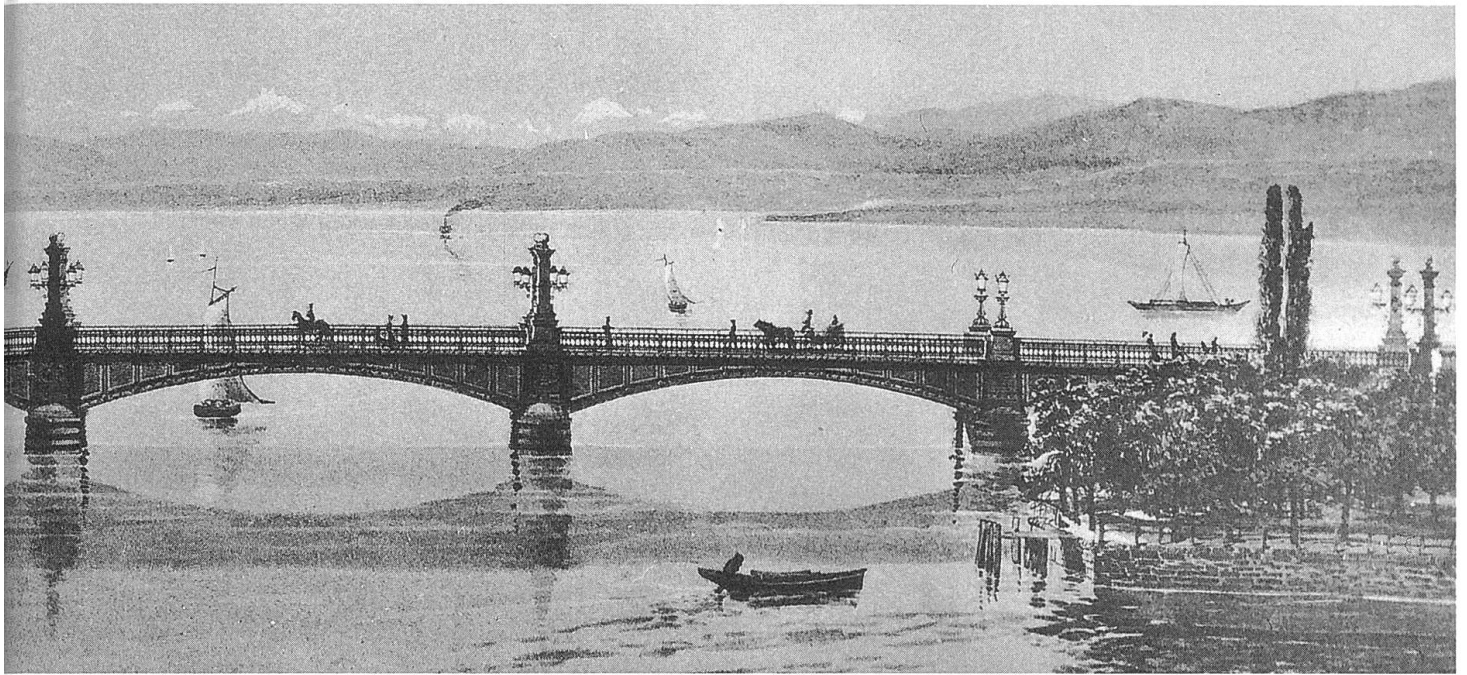
*Arnold Vögeli-Bodmer (1826–1915), Bauherr der Stadt Zürich und Präsident der Seequai-Kommission*



hätte abschnüren sollen. Am 18. Mai 1873 bewilligte dann die Gemeindeversammlung als Zürichs Anteil einen Kredit von 1,5 Millionen Franken unter der Bedingung, dass nach Bürklis Projekt gebaut werde. Die Nordostbahn übernahm die Konzession und begann am letzten Termin, dem 31. Dezember 1874, bei der Münchhaldenstrasse mit den Erdarbeiten. Der Riesbachtunnel war noch lange nicht fertiggestellt, als 1877 im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftsfloute auch die Nordostbahnkrise begann. Erst am 1. Oktober 1894 konnte das letzte Teilstück Letten–Stadelhofen in Betrieb genommen werden.

### **Die Bildung des Seequai-Garantievereins**

Die Gemeindeversammlung vom 18. Mai 1873, welche die rechtsufrige Bahn auf das richtige Geleise gebracht hatte, hatte zugleich den Stadtrat beauftragt, eine «Vorlage betr. Ausführung der neuen Quaianlagen samt Brücke über die Limmat» vorzulegen. Der Stadtrat hatte aber schon von sich aus, im August 1872, den Gemeinden Riesbach, Enge und Wollishofen einen Vorschlag zu gemeinsamer Ausführung der Quaibauten unterbreitet.



Wollishofen lehnte, weil zu weit entfernt, ab, dagegen fiel die Anregung in Enge und Riesbach auf günstigen Boden. Nach dem erwähnten Gemeindecbeschluss von 1873 arbeitete Bürkli zusammen mit dem damaligen Bauvorstand der Gemeinde Riesbach, Oberst Peter Emil Huber-Werdmüller, das erste Projekt aus, das bei der Plankonkurrenz von 1874 über 27 andere Vorschläge den Sieg davontrug. Bürkli gehörte auch der aus Vertretern der drei Seequaigemeinden gebildeten Seequai-Kommission an, und auf sein Betreiben war schon 1871 durch das neue Wasserbaugesetz Vorsorge getroffen worden, so dass bei grösseren

Quaianlagen die Anstösser zu einem entsprechenden Beitrag an die Kosten verpflichtet werden konnten. Doch blieben immer noch grosse Schwierigkeiten zu überwinden. In der «Freitagszeitung» äusserte sich 1879 eine heftige Opposition gegen den «Quaibautenschwindel», welcher es zuzuschreiben war, dass die am 18. Mai 1880 für die Bildung eines Seequai-Garantievereins verlangten Beiträge nicht gezeichnet wurden.

Der Verein konstituierte sich trotzdem im Juni 1880, als den gleichzeitig stattfindenden Gemeindeversammlungen von Zürich, Enge und Riesbach der Vertrag über die Quaibauten zur Genehmigung vorgelegt wurde. In Zürich wurde der Vertrag mit 1576 gegen 373 Stimmen angenommen, in Enge und Riesbach nahezu einstimmig, und mit Kanonendonner wurde das grosse Ereignis gefeiert. Die Ausführung übertrug man einer besonderen Quai-Unternehmung, die im Februar 1882 Bürkli zu ihrem leitenden Ingenieur berief. Darauf legte Bürkli sein Amt bei der Stadt nieder, aber nur, um eine noch grössere Wirksamkeit für ein neues Zürich zu entfalten, denn der Zusammenschluss der drei Quaigemeinden zur Durchführung des

*Peter Emil Huber-Werdmüller (1836–1915) entwickelte als Bauvorstand von Riesbach zusammen mit Arnold Bürkli das Quaiprojekt.*

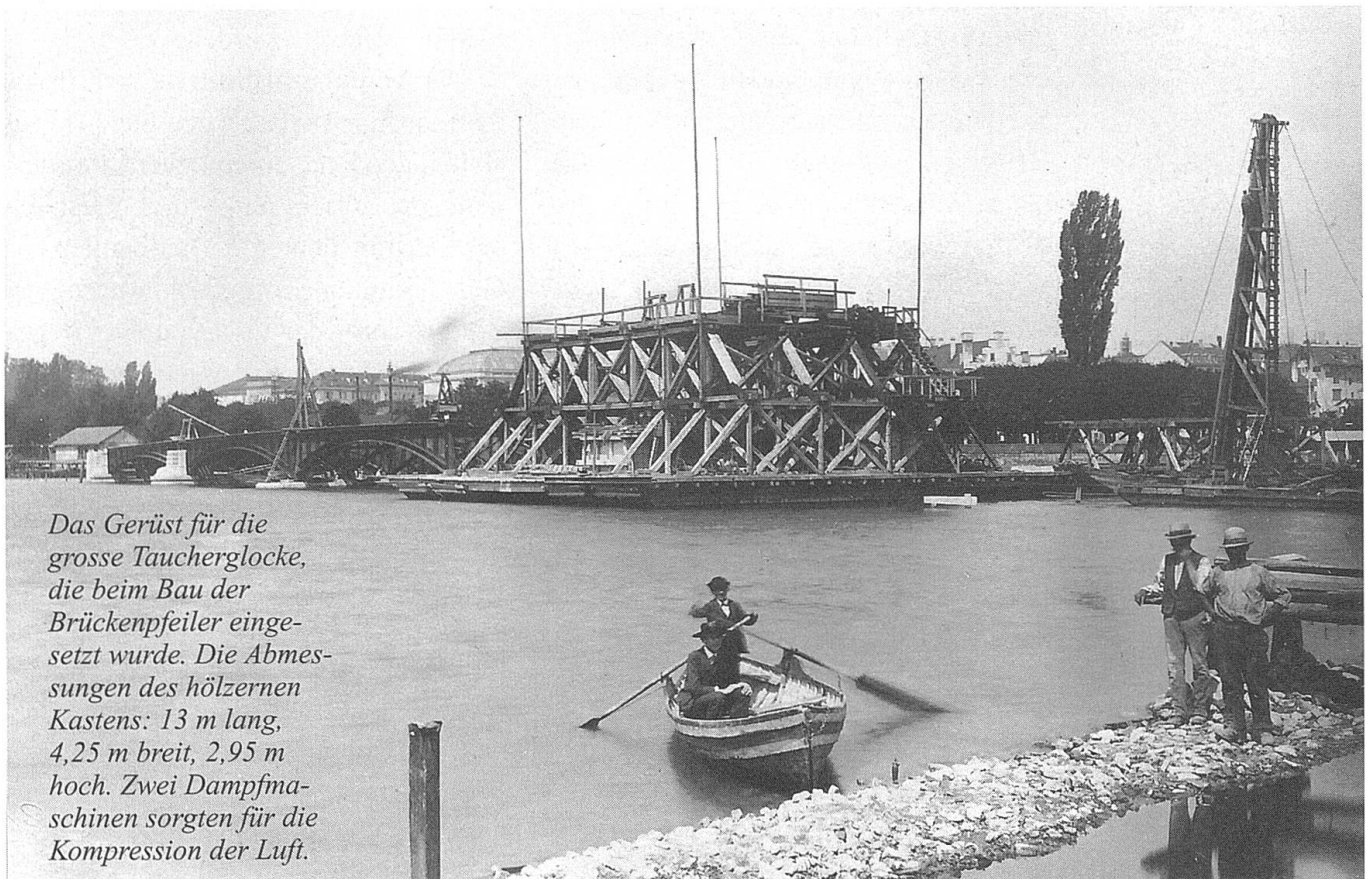


grossen Unternehmens war nur der Vorläufer der ein Jahrzehnt später erfolgenden Vereinigung Zürichs mit seinen Aussengemeinden.

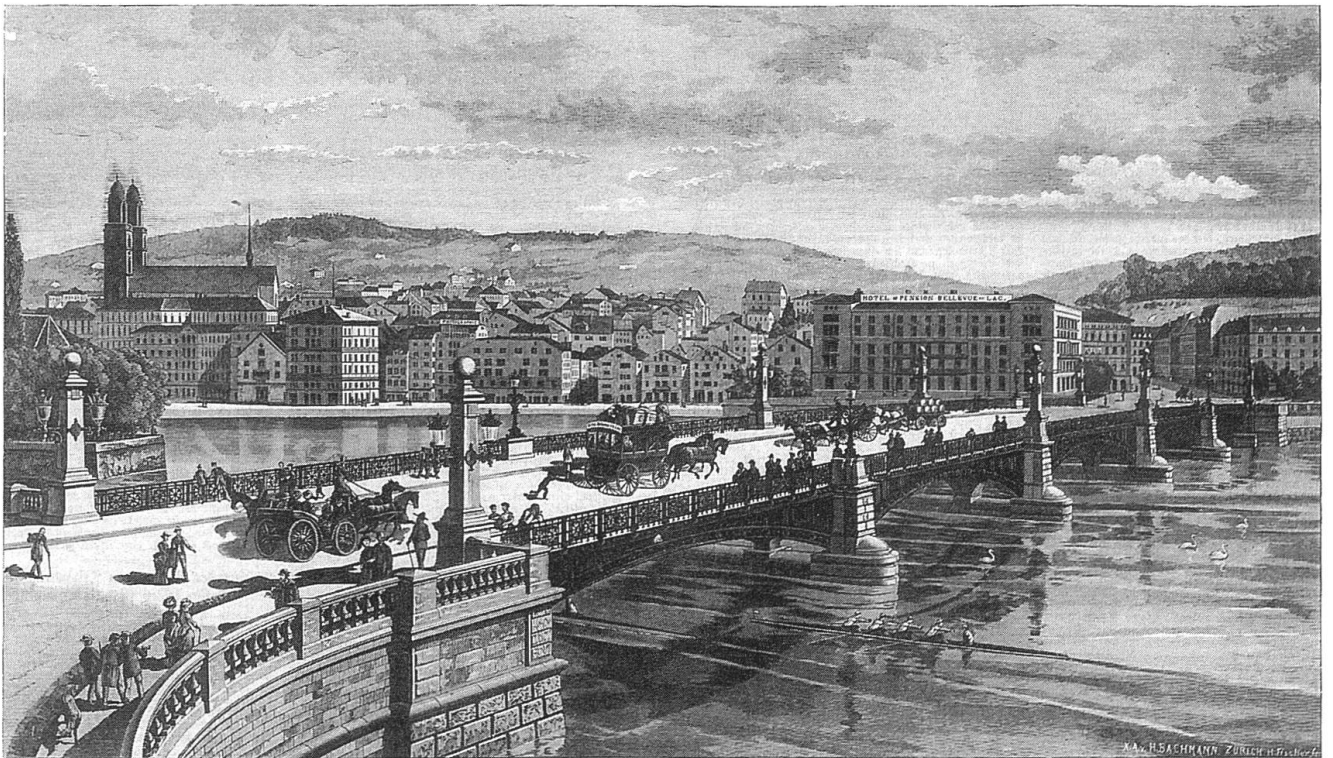
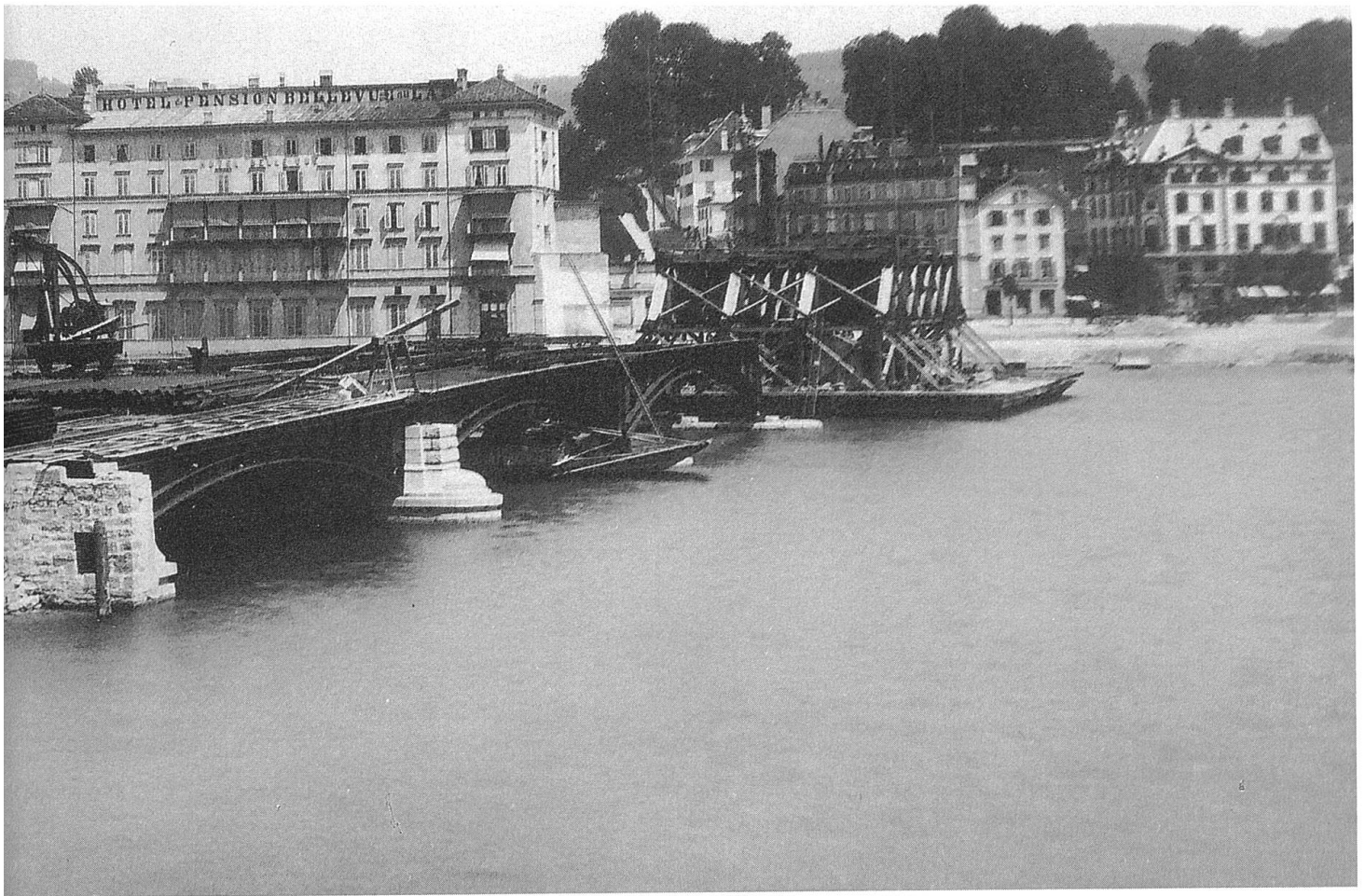
### Die Bauten

Grosse Schwierigkeiten bereitete beim Bau der Quaibrücke – projektiert von der Zürcher Firma Locher & Cie. – die schlechte Beschaffenheit des rechtsseitigen Ufers. Das Unternehmen «Quaianlagen» umfasste ausser dem Bau dieser Brücke die gewaltige Seeaufschüttung, wobei dem Zürichsee 216 256 Quadratmeter Fläche abgerungen wurden. Die mit der Seeaufschüttung beauftragten Bauunternehmen schafften nach Roman G. Schönauer 1,24 Millionen Kubikmeter Steinmaterial und Seeschlamm herbei, 340 000 Kubikmeter mehr als angenommen.

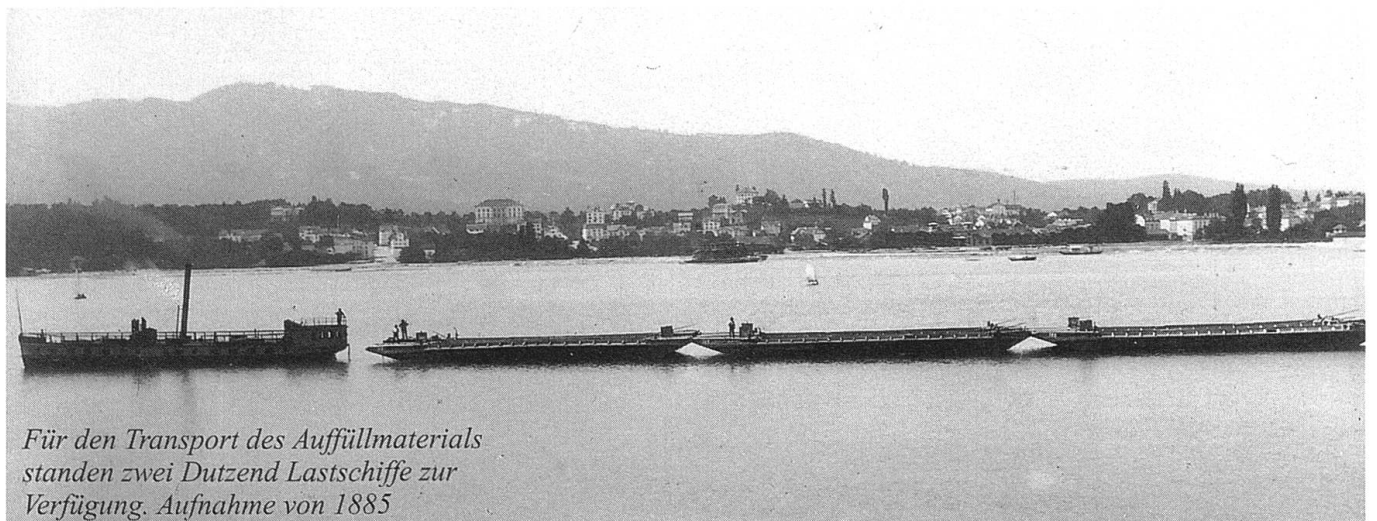
*Stand der Arbeiten am 1. Juni 1883: Die eigentliche Brücke im Limmattrichter nimmt bereits Gestalt an.*



*Das Gerüst für die grosse Taucherglocke, die beim Bau der Brückenpfeiler eingesetzt wurde. Die Abmessungen des hölzernen Kastens: 13 m lang, 4,25 m breit, 2,95 m hoch. Zwei Dampfmaschinen sorgten für die Kompression der Luft.*



Die Quaibrücke nach einer Darstellung des Xylographen Heinrich Bachmann (1836–1913), erschienen im «Züricher Kalender» 1884.

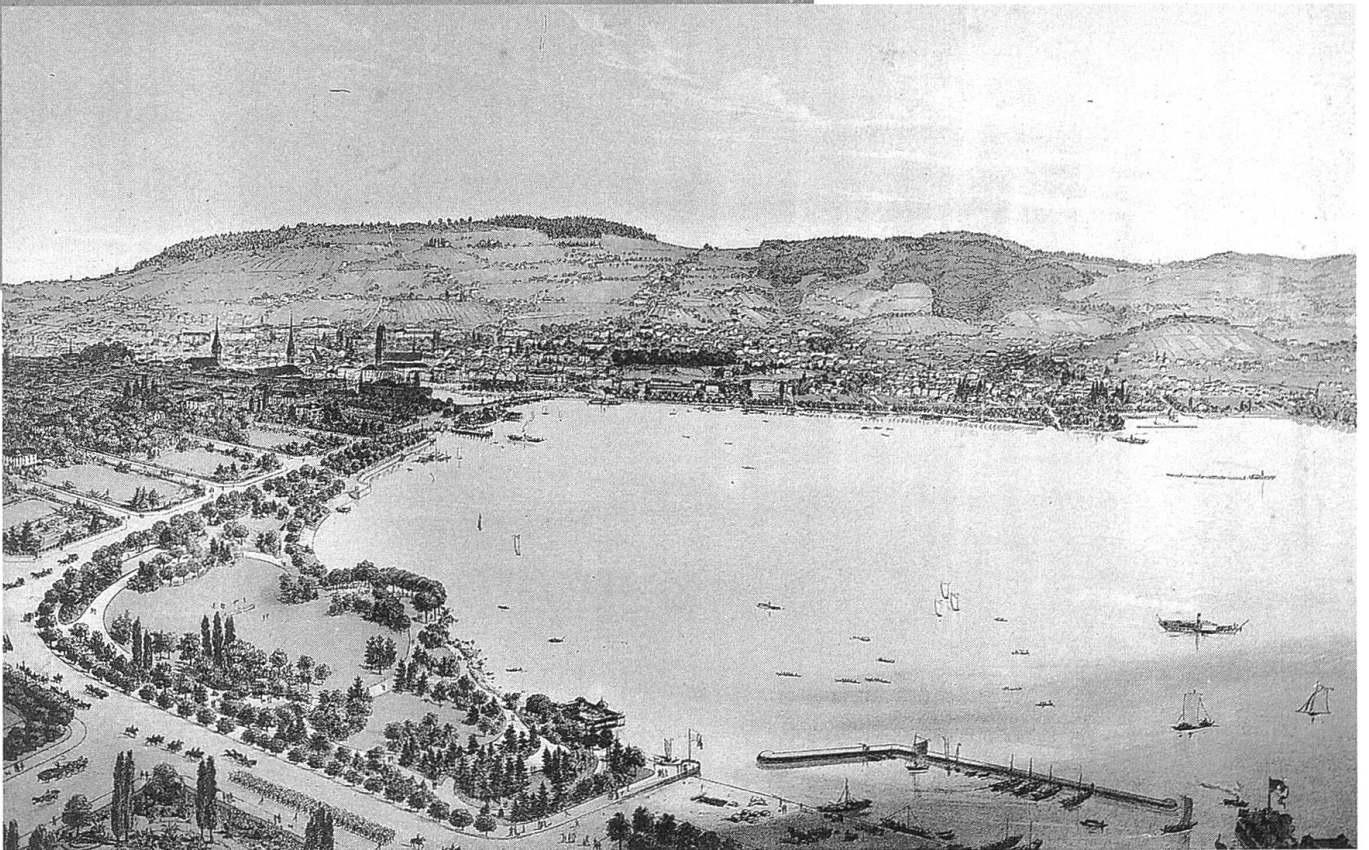


*Für den Transport des Auffüllmaterials  
standen zwei Dutzend Lastschiffe zur  
Verfügung. Aufnahme von 1885*

*Die Quaianlagen im Bau: Während die Quai­brücke bereits fertig­gestellt ist, sind die Auffüllarbeiten in der Enge (Alpenquai, heute General-Guisan-Quai, und Arboretum) noch im Gange. Aufnahme von 1885*



*«Die Quaianlagen in Zürich im Juli 1887». Zeichnung von Hofer & Burger*



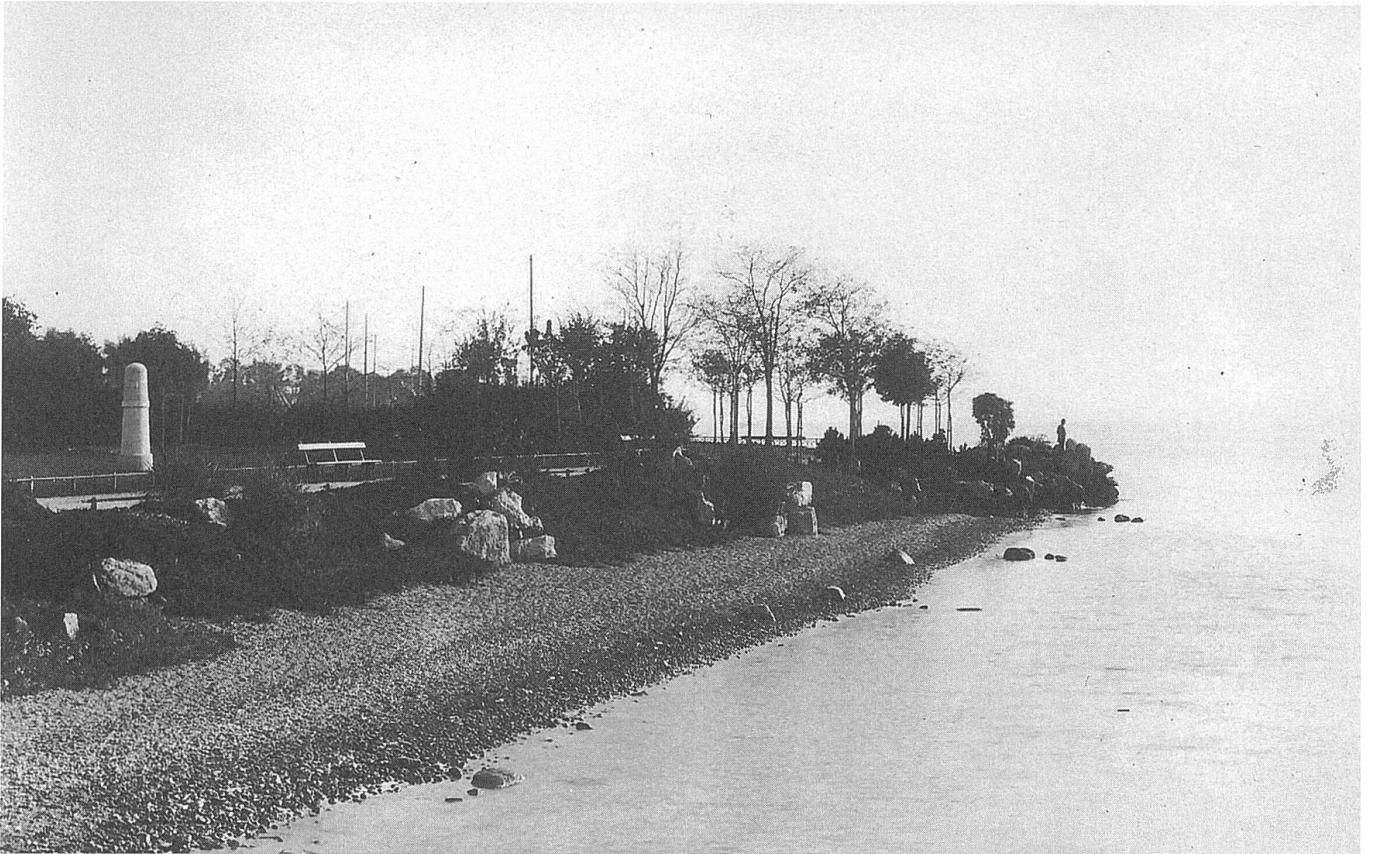
Mit der Seeaufschüttung ging die Gestaltung der Quaianlagen einher. Dazu gehörten eine stattliche Reihe von Kunstbauten wie Ufermauern mit Geländern, Steinböschungen, Treppen und Rampen, Hafenanlagen und Landungsstege für Schiffe. Es wurden die verschiedensten Pflanzungen, Uferstrassen mit Baumalleen, in der Enge und in Riesbach zwei grössere Parkanlagen geschaffen. Ein besonderes Werk war, um die Monotonie zu vermeiden, das Arboretum mit seinen malerischen Gruppierungen von Bäumen und Sträuchern.

Die Quaianlagen sind wohl das bedeutendste städtebauliche Werk für Zürich aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Sie brachten, wie im Werk «Hundert Jahre Gross-Zürich» des Stadtarchivs und des Baugeschichtlichen Archivs der Stadt Zürich nachzulesen ist, mit der Quaibrücke die zweite innerstädtische Querverbindung und erschlossen das untere Seebecken mit seiner Aussicht auf See und Alpen der Bevölkerung und Generationen in- und ausländischer Touristen. Gleichzeitig verbanden sie augenfällig die Vorortsgemeinden Riesbach und Enge, später auch Wollishofen mit der Stadt Zürich, einige Jahre bevor der Schritt durch die Stadtvereinigung auch politisch vollzogen wurde.

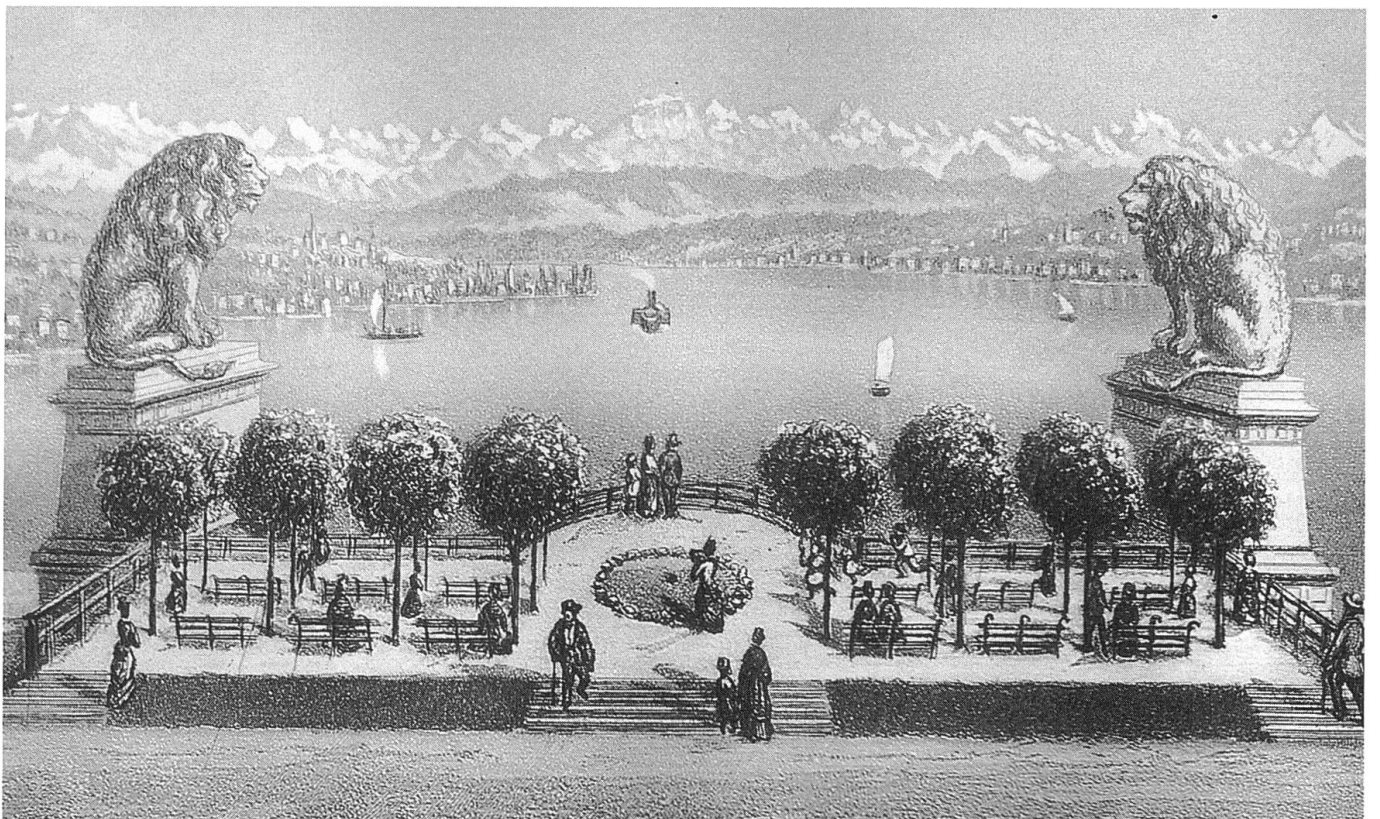


*Grosszügige und einheitlich gestaltete Quaianlagen: Seefeld- und Utoquai im Jahre 1891*





*Künstlich angelegter Strand mit Steingruppen bei der St. Niklausstud im Seefeld. Aufnahme von 1893*

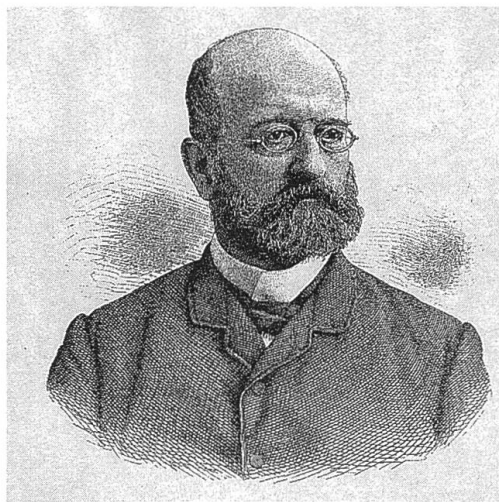


*Für die Terrasse des heutigen Bürkliplatzes erstellte der Bildhauer und Tierfreund Urs Eggenschwyler (1849–1923) zwei kolossale Löwen aus Gips, die 1889 wieder entfernt wurden. Kolorierter Stich von R. Dikenmann*

## Die Einweihung

Da man von einer förmlichen Einweihung der Quaibrücke absah, veranstaltete Bürkli von sich aus eine kleine Festlichkeit: Am Silvesternachmittag des Jahres 1884 bewegte sich über die zum ersten Mal geöffnete Brücke ein vom Seefeld kommender langer Zug, voran die Tambouren und die Arbeiter mit ihren Werkzeugen, dann eine endlose Reihe von Wagen, eleganten Equipagen, Müllerei- und Bierfuhrwerken sowie Geschäftswagen aller Art.

*Der Zürcher Stadtpräsident Melchior Römer (1831–1895) versicherte an der Einweihung, dass der Name Bürklis für immer mit den Quaianlagen verbunden sein werde.*



Zweieinhalb Jahre später war die ganze Quaianlage, soweit sie vorerst geplant war, vollendet. Die zweitägige Einweihung im Juli 1887 wurde zu einem eigentlichen Volksfest. Ein fröhlicher Kinderumzug, eine internationale Regatta, ein eigentlicher Festakt, ein Bankett mit 200 Geladenen, darunter auch Gottfried Keller, sowie ein grossartiges Feuerwerk standen auf dem Programm. Anerkennung, Lob und Auszeichnung wurden dem Erbauer des grossen Werkes von allen Seiten zuteil; die drei Quaigemeinden stifteten einen Lorbeerkranz, und der Vertreter Zürichs, Stadtpräsident Melchior Römer, versicherte, dass der Name Bürklis für immer mit den Quaianlagen verbunden sein werde, die ein «Denkmal zu seiner Ehre seien, dauernder als Erz».

Mehr noch freute Bürkli wohl das schlichte Gedenkblatt seiner Untergebenen: «Die Arbeiter der Direktion am Quai in Zürich stiften dieses Andenken dem Quai-Ingenieur Dr. A. Bürkli-Ziegler von Zürich, in Erinne-

*Die Quaianlagen im Festkleid an der Einweihung 1887*



Der Übersichtsplan zeigt den Verlauf der Uferlinien von 1830 und das durch die Seeaufschüttungen gewonnene Land mit den 1882-1887 erstellten Quaianlagen.

# SITUATIONSPLAN DER QUAIANLAGEN ZÜRICH

Nullpunkt des Pegels	+11,28
Niedrigster Seestand	+08,50
Mittlerer Seestand	+09,40
Hochwasser 1876	+10,70
Quaihöhe	+11,0

Grenze des Quaigebietes.  
Anlagen ausgeführt auf Rechnung des gemeinsamen Quaiunternehmens.  
Anlagen ausgeführt auf Rechnung der einzelnen Gemeinden.  
Aufgeschobene Ergänzungen des gemeinsamen Projectes und anderweitige durch den Quaivertrag betroffene Anlagen.

Uferlinie bis 1830.

Maassstab 1:5000.







*«... rung an dessen väterliche Fürsorge für die Arbeiter. Überreicht am Tage der Eröffnung des Quais nach fünfjähriger Bauzeit am 3. Juli 1887.» Der Sprecher der Abordnung fügte hinzu: «Möge dieses Andenken Ihnen dienen zur Erinnerung, dass Sie zu dem grossen Werke, das Sie geschaffen, auch manch gutes Werk getan haben.»*

Mit der Quaifeier war auch eine feierliche Taufe von Brücke und Quais verbunden: Quaibrücke, Stadthausplatz (jetzt Bürkliplatz), Alpenquai,

Mythenquai, Utoquai und Seefeldquai lauteten die von der Terrasse verkündeten Namen.

Noch im gleichen Jahr, am 18. Dezember 1887, beschloss die Gemeinde Riesbach die Fortsetzung des Seefeldquais bis zum Zürichhorn, das sie schon am 17. Dezember 1882 angekauft hatte, um es in eine öffentliche Anlage umzuwandeln. Mit den neuen Quais wurde auch der Hafen Riesbach eröffnet, der den einstigen Hafen beim Bellevue ersetzte.

*2. und 3. Juli 1887:  
Einweihung der Quaianlagen*