

Villa Dollfus in Castagnola bei Lugano: Architekt: F. Kühn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **23/24 (1894)**

Heft 20

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-18675>

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.

INHALT: Villa Dollfus in Castagnola bei Lugano. — † Dr. Arnold Bürkli-Ziegler. — Litteratur: Elektrische Energieübertragung Laufen-Frankfurt. — Miscellanea: Strassenbahn Hirslanden-Forch-Grünningen. Internationaler Eisenbahnkongress. Albis-Tunnel. — Konkur-

renzen: Eine Ausstellung von Entwürfen zu protestantischen Kirchen. Donaubrücken bei Budapest. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

Hierzu eine Tafel: † Dr. Arnold Bürkli-Ziegler.

Villa Dollfus in Castagnola bei Lugano.

Architekt: F. Kühn.

Wer von Lugano die an malerischen Ausblicken fast überreiche Fahrt nach Osteno oder Porlezza macht, oder wer sich in einer Gondel an den Fuss des Monte Caprino hinüberführen lässt, um in den dort angelegten Felsenkellern einen kühlen

Trunk zu thun, der wird die unmittelbar am Gestade des Sees, unterhalb der pittoresken Kirche von Castagnola gelegene Villa Dollfus gewiss nicht unbeachtet lassen.

Dieselbe ist zu Ende der achtziger Jahre erbaut worden. Zur Wahl des Bauplatzes

wurde der Besitzer derselben, nachdem er eine Reihe anderer Grundstücke in der Nähe von Lugano in Berücksichtigung ge-

zogen hatte, einerseits bestimmt durch die von Nord- und Nordostwinden geschützte, sonnige Lage, anderseits durch die prachtvolle Aussicht, die sich hier dem Beschauer darbietet.

Mit dem Bau der Villa wurde im November 1887 begonnen. Es sollte ein gediegener Landsitz zu dauerndem Aufenthalte für die Familie angelegt werden. Dem Wunsche des Bauherren gemäss war jeder unnötige Luxus zu vermeiden, dagegen der ländliche (italienische) Charakter im Stile zu wahren und vor allem möglichst Rücksicht auf die schönen Fernblicke zu nehmen, was eine reichliche Terrassenanlage bedingte.

Das Grundstück, mit einer Front von 85 m am See gelegen, musste zunächst durch eine von den Herren Dollfus und Kühn gemeinsam auszuführende Fahrstrasse von etwa 400 m Länge mit der Landstrasse nach Lugano in Verbindung gebracht werden, um die bequemere Zufuhr der Baumaterialien zu ermöglichen, da der Transport per Schiff nicht genügend, umständlicher und bei stürmischem Wetter zeitweise ganz unmöglich gewesen wäre.

Die Platzbeschaffung für den Bau selbst machte bei dem terrassenförmig, ziemlich steil ansteigenden Terrain (siehe den Querschnitt, ursprüngliches Profil) erhebliche Schwierigkeiten, da von dem Gartenterrain, welches nach Süden hin am schmalsten ist, möglichst wenig geopfert werden sollte, und demnach nur in den Berg hineingeschnitten werden konnte. Dies erforderte, um den Bau vom Berg gänzlich zu isolieren bedeutende Stützmauern, welche zum grössten Teile mit auf dem Platze selbst gefundenem Steinmaterial in landesüblicher Weise als Trockenmauern mit verputzten Fugen und Wasserabläufen aufgeführt wurden.

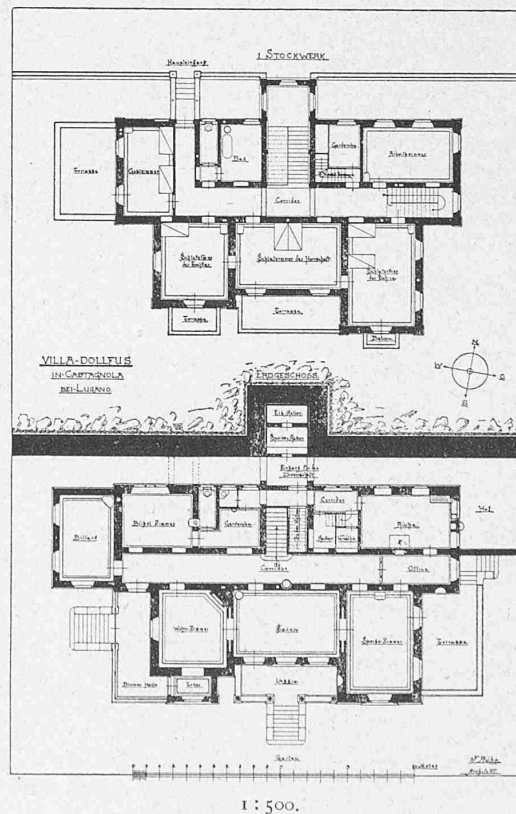
Mit dem ausgegrabenen guten Erdmaterial (der ganze Aushub betrug etwa 5000 m³) wurde das ursprüngliche Terrain um 2 m erhöht, wodurch die Zugänglichkeit des Gartens von der Villa aus (entgegen einem früheren Projekte ohne diese Erhöhung) ausserordentlich gewonnen und der ganze Bauplatz eine dominierende Lage erhielt.

Um die erhöhte Lage des Erdreiches tragen zu können, wurde die alte Seemauer in ihrer ganzen Länge beträchtlich verstärkt und die Basis durch 6,50 m lange Eisenschienen mit dazwischen gegossener, 1,20 zu 1,00 m starker Betonschicht und davor gelegtem Steinwurf gesichert. Die Grabarbeiten, die Stützmauern und die Fahrstrasse wurden im Laufe des Winters, welcher im dortigen Klima das Bauen erlaubt, vollendet; am 10. Mai 1888 konnte mit dem Baue der Villa begonnen werden, welche anfangs August unter Dach kam, des guten Austrocknens wegen aber bis März 1889 im Rohbau unverputzt stehen blieb. Am 10. Oktober 1889 wurde der Bau bezogen.

Die Fundierung der Villa bot mancherlei Schwierigkeiten, indem das Terrain von Nord nach Süden bei einer Länge von nur etwa 16 m ganz erhebliche Differenzen betreffend die Stabilität des Baugrundes aufwies. Die Nordmauer z. B. erforderte gar keine weitere Fundierung, indem gewachsener Fels vorgefunden wurde. Die Fundierung der Südmauer dagegen, ganz besonders diejenige des Turmes und der Loggia, musste auf 3,80 m tief gegraben, und da



Kirche von Castagnola.



Grundriss vom Erdgeschoss und I. Stock.

immer noch kein genügend starker Grund sich vorfand, eine 1,30 m starke Betonschicht angebracht werden. Auch fand man während dieser Arbeiten mitten unter dem Speisezimmer eine sehr ausgiebige Quelle, welche für den Trinkwasserbedarf der Häuser zwar sehr willkommen war, zunächst aber doch die Arbeiten ausserordentlich erschwerte. Drei Pumpen mussten ununterbrochen arbeiten, um die über-

schwemmte Baugrube so lange trocken zu halten, bis das Quellwasser in einem richtigen Brunnenschacht eingedämmt war. Das Gebäude ist nur im südlichen Teile unterkellert, da einmal ein Mehrbedarf an Räumen nicht vorlag, und man dieselben gleich dem unter den Vorratskammern liegenden Weinkeller ganz hätte in Felsen sprengen müssen. Doch sind jene nicht unterkellerten Räume vollständig vom Erdboden isoliert und die Isolierschichten mit genügender Ventilation versehen.

Nach dem ursprünglichen Plane war der Haupteingang wie üblich im Erdgeschoss vorgesehen, und sollte zu diesem Zwecke die Fahrstrasse bis dahin geführt werden. Dies hätte eine weitere Zerschneidung der ohnedies nicht grossen Gartenanlagen erfordert, auf welche letztere der Besitzer in richtiger Würdigung des ländlichen Sitzes einen ganz besonderen Wert legte. Es wurde daher die Fahrstrasse mit einer Wende im oberen Teile des Gartens beendet, und damit auch der ursprüngliche Nebeneingang als Haupteingang von oben bedingt. Wegen der durch die Verhältnisse bedingten langgestreckten Form des Gebäudes musste von einer Centralanlage mit Vestibule abgesehen werden. Eine solche hätte nur durch Aufopfern von Gartenterrain nach der Seeseite hin gemacht werden können, was nicht anging. Ein weiteres Eindringen aber in das Terrain war nicht zulässig (vide Querschnitt). Dem besonderen Wunsche der um das Hauswesen persönlich sehr besorgten Hausfrau gemäss, wurden der leichteren Uebersicht wegen die Küche, Bügelzimmer, etc., Serviceräumlichkeiten statt in das Unterins Erdgeschoss verlegt.

Die Anlage des Eiskellers, mit in denselben hineingebauter Speisekammer, und die Benutzung des Isolierganges, um ein geräumiges Treppenpodest zu erhalten, welches mit Blumen geschmückt dem Treppenhaus zu besonderer Zierde gereicht, sind aus den Grundrissen und dem Querschnitte ersichtlich.

Im dritten Stocke befinden sich im Turme ein weiteres Gastzimmer, ein Trockenraum für die Wäsche und sieben Dienstbotenzimmer.

Entsprechend dem südlichen Klima und mit Berücksichtigung der mächtigen Bergumgebung wurde der einfache italienische Villenstil gewählt und von jedweden dekorativen Details besonders in Steinhauerarbeit abgesehen. Die einzige dekorative Ausschmückung der Fassade ist ein unter dem weitvorspringenden Dache sich um das ganze Gebäude herumziehendes Sgraffitofries.

Das für den Bau verwendete Material ist Bruchstein, Kalkschiefer, welcher an dem gegenüberliegenden Monte Caprino gebrochen wird. Die Wandflächen sind verputzt, die Fenster- und Thüreinfassungen, Gurten, Sockel, Brüstungen, Loggia-Balkon etc. sind teils aus Osognagränit teils aus Sandstein. Die Treppen sind sämtlich aus Granit vom Lago-Maggiore. Das Haus ist gedeckt mit Falzziegeln der Zürcher Backsteinfabrik.

Die Innenausstattung ist eine einfach gediegene, wie sie einem behaglichen Landsitze entsprechen soll. Den Wohnräumen, besonders dem Speisezimmer, wurde natürlich eine reichere Ausstattung zuteil. Desgleichen wurde die Treppe, da sie des veränderten Haupteinganges wegen mehr ins Auge fiel, reicher ausgestattet und ganz in Stuckmarmor

ausgeführt. Die Treppengeländer aus Schmiedeisen stellen das Monogramm der Familie dar.

In Küche, Bad, Closets (letztere Units) und Corridoren sind Böden und zum Teil auch die Wände mit Mettlacher-Plättchen belegt; die Wohnräume sind mit Eichenparquets verschiedener Musterungen, die Schlafzimmer mit Buchenriemen und die Dienerschaftszimmer mit Tannenholzriemen belegt. Fenster und Thüren sind teils aus Nussbaum-, Tannen-, Eichen- und Lärchenholz je nach der Bedeutung des Raumes, auch sind im ganzen Hause Rolljalousien.

Die Kosten für die Villa selbst, einschliesslich der Grabarbeiten und Stützmauern für die Platzbeschaffung beliefen sich auf 146.321 Fr., und es stellt sich der Kubikmeter bebauter Fläche, wobei wegen der vielen Ausbauten das ganze Gebäude unterkellert angenommen ist, auf rund 35 Fr.

Ein grosser Teil der Arbeiten musste der Lokalverhältnisse wegen von auswärts bezogen werden. Die bezüglichen Firmen, welche sich am Bau und an den Lieferungen beteiligt haben alle zu nennen gestattet uns der Raum nicht.

Zu derselben Zeit wurden auch noch die ziemlich umfangreichen Nebengebäude, gleichfalls nach den Plänen des Architekten Kühn erstellt. So der Hafen, die Stallung und Remise, die Anlage eines grossen Spielplatzes, des

Treibhauses-, desgleichen der Grundriss für die Gartenanlage selbst. Die Hafenanlage bot erhebliche Schwierigkeiten, es musste das alte Terrain bis auf solche Tiefe ausgegraben werden, dass noch beim niedersten Wasserstand 70 cm Wasserstand vorhanden war. Maschinelle

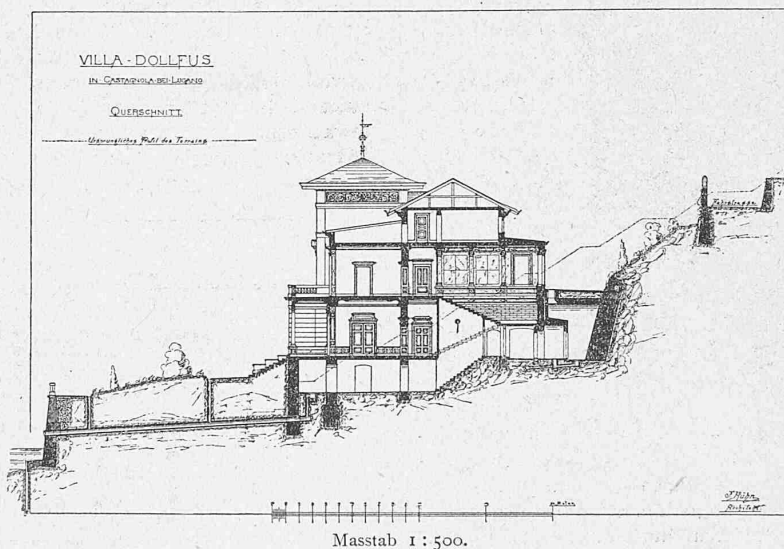
Vorrichtungen waren nicht zu verwenden, und wurde diese schwierige Arbeit durch eine italienische Erdarbeiterkompanie ausgeführt, welche in Gruppen geteilt abwechselungsweise 1 bis 2 Stunden im Wasser gruben. Das bereits bestehende

Waschhaus und die Gebäude des Nachbarn (Kühn) mussten, da man mit der Fundirung sehr nahe an dieselben herankam, abgespriesst werden.

Die Decke des Hafens wurde als Terrasse ausgebildet und in die Gartenanlage hineingezogen, wodurch diese erheblich an Platz gewann. Sämtliche Nebenräume, das Ankleidezimmer für die Badenden begriffen, liegen demnach unter der Erde (vide Grundriss). Der Hafen enthält einen offenen Vorhafen für Segel- und Dampfschiffchen, und einen gedeckten Innenhafen in welchem sechs Schiffe verschiedener Grösse untergebracht sind. Ein in den See hinausgebauter Damm, an dessen Ende eine Laterne angebracht ist, dient als Schutz gegen die Wellen des oft sehr heftigen Südwestwindes.

Neben dem Eingang in den Vorhafen ist eine Dampfpumpe angebracht, welche das Nutzwasser für die ganze Besetzung in ein oberhalb des Spielplatzes angebrachtes Reservoir pumpt. Das Saugventil liegt etwa 25 m vom Ufer entfernt und etwa 10 m unter Wasserspiegel.

Stallung und Remise erforderten ebenfalls bedeutende Stütz- und Isolirmauern. Die Isolierschicht des Stalles wurde dazu benutzt um eine Diensttreppe vom Stallhofe aus direkt nach dem oberen Haupteingang der Besetzung zu ermöglichen. Heuspeicher und ein weiteres Kutscher-, eigentlich Portierstübchen sind über dem Stalle angebracht. Die Remise konnte des Rummangels wegen nirgends anders als unter der Fahrstrasse angebracht werden (vide Quer-



schnitt), desgleichen die Sattelkammer. Die Kutscherwohnung ist ein älteres Gebäude, das Herr Dollfus mit dem Grundstück 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 zulies, 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.

† 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.

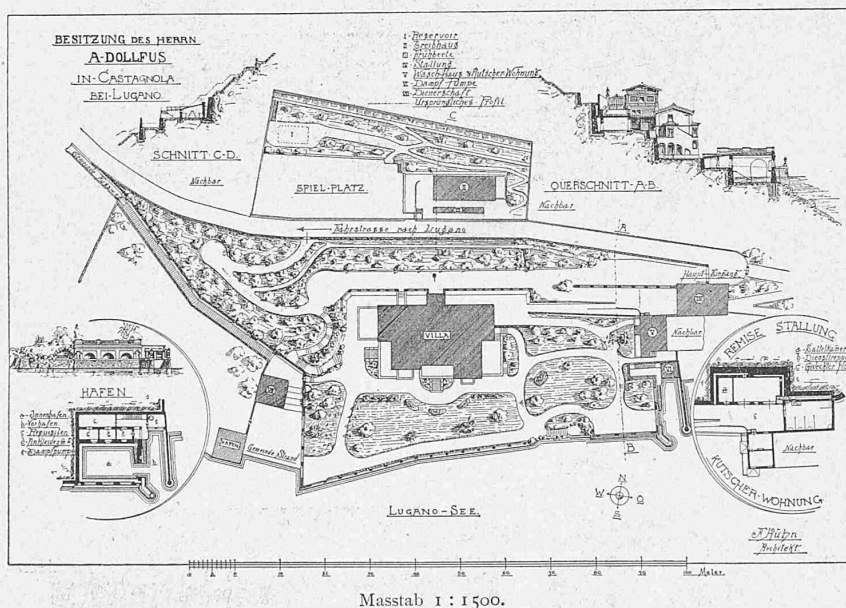
Wir haben hier den nämlichen Bildungsgang, wie er bei einer Reihe schweizerischer Ingenieure jener Zeit mit Vorliebe und auch mit Erfolg eingehalten wurde. Zuerst einige Jahre Praxis und dann erst theoretische Studien. Es mag dies zum grossen Teil auch daran gelegen haben, dass die Schweiz in jenen Jahren 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 er-

weitern und ihm jene Urteilstkraft 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

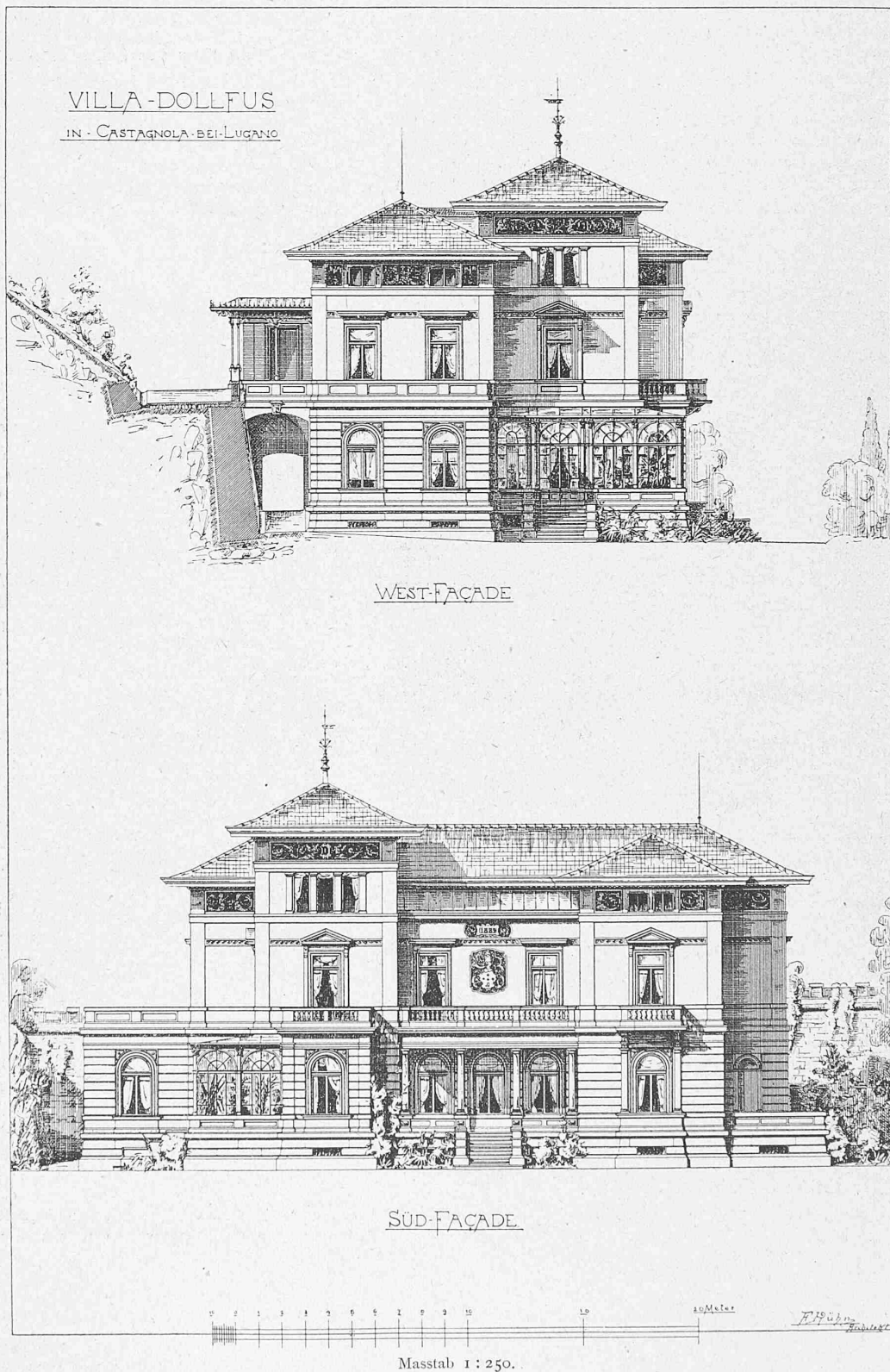
und sie bedurfte zu deren Ausführung eines energischen und tüchtigen Mannes, dem sie ihr Bauwesen anvertrauen konnte. Im Vorschlag waren zwei zürcherische Ingenieure in ungefähr gleichem Alter. Das Bau-Kollegium entschied sich für Arnold Bürkli und am 4. Dezember 1860 wurde derselbe als Chef des städtischen 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 vorzuziehen, 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.

städtische Fleischhalle errichtet wurden, sowie die Anlage des Stadelhofer-Quartiers nach den bezüglichen Gemeindebeschlüssen vom 14. April bzw. 15. September 1862. In das Jahr 1863 fällt die Aufstellung einer Bauordnung für die neuen Quartiere der Stadt und in das folgende die



Die erste grössere Aufgabe, welche Bürkli als Stadt-ingenieur zufiel, war der Bau der Bahnhofbrücke, der am 10. Juni 1861 durch die Gemeinde beschlossen wurde. Darauf folgte die Erweiterung der Strasse durch die Metz, die niedergerissen und an deren Stelle Neubauten und die

Anlage der Bahnhofstrasse und eines neuen Stadtquartiers beim Bahnhof, womit auch die Ablenkung des Schanzengrabs in die Sihl verbunden war. Die Cholera-Epidemie, welche im Jahre 1867 in Zürich herrschte, gab Veranlassung zu einer gründlichen Reform des Abfuhrwesens und

zur Anlage einer neuen Wasserversorgung. Auf Grundlage eines Berichtes des Stadttingenieurs über die Anlage städtischer Abzugskanäle und die Behandlung der Abfallstoffe in Städten beschloss die Gemeinde am 13. März 1867 die bezüglichlichen Anlagen und am 27. Juni des gleichen Jahres wurde eine Verordnung bezüglich der Durchführung der Kloaken-Reform erlassen. Was die Wasserversorgung anbetrifft, so trat Stadttingenieur Bürkli wohl mit vollem Recht für die Entnahme des Wassers aus dem See ein und legte sein Projekt in einem bezüglichlichen 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 Entwicklungsstadien durchzumachen. Vorerst wurde ein provisorisches Pumpwerk geschaffen; die Ausführung des definitiven Pumpwerkes im Letten, der Bau der verschiedenen

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 betrauten 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



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, Stadttingenieur 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

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