

Zeitschrift: Neujahrsblatt Wangen an der Aare
Herausgeber: Museumsverein Wangen an der Aare
Band: - (1997)

Artikel: Vom Zimmermann zum Gaswerkingenieur
Autor: Anderegg, Rolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1086641>

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: 17.01.2026

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

Vom Zimmermann zum Gaswerksingenieur

(Hermann Bürgi, geb. 1864, von Wangen a.Aare)



Hermann Bürgi, geb. 1864

Die nachstehende Lebensgeschichte ist eine Zusammenfassung von 102 Briefen, geschrieben zwischen 1881 und 1905 von Hermann und Minna Bürgi-Pappendeck an ihre Eltern bzw. Schwiegereltern in Wangen a.Aare. Hermann war der zweite Sohn aus erster Ehe des Andreas Bürgi, Zimmer- und Baumeister in Wangen a.Aare.

In der Grossstadt Lyon

Nach der Lehre ging Hermann 1883 auf die Wanderschaft. Weil er in Genf keine Arbeit finden konnte, fuhr er

weiter nach Lyon. Dort schlenderte er durch die Strassen und traf per Zufall eine Bekannte namens Jovais. Ohne ihren Mann, der alle Zimmerleute der Stadt kannte, hätte er keine Arbeit erhalten und wäre nie mit der Stadt und dem Leben so bekannt geworden. Sofort musste er eine Kappe und blaue Berufskleider kaufen; denn mit seinem Hut und seinen Kleidern, die denjenigen von Deutschen glichen, hätte er nie zur Arbeit gehen dürfen. Die Franzosen hassten nichts so sehr wie das Deutsche. Zudem musste er für Fr. 10.- einen Werksack mit Zirkel, Senkblei und den übrigen Artikeln anschaffen. Bei netten Leuten, die aus dem Waadtland stammten, mietete er für Fr. 20.- ein Zimmer. Für die teure Kost in einem Restaurant müsse er jeden Tag Fr. 2.80 rechnen. Als Lohn erhalte er wahrscheinlich Fr. 7.-. Würde der Meister weniger als Fr. 6.- bezahlen, so könnte er ihn verklagen, weil das Gesetz einen Mindestlohn von Fr. 6.- vorschreibe. „Es ist bloss alle Monate Zahltag, und da ich mit meinem Geld so ziemlich auf bin, möchte ich Euch bitten, mir noch Fr. 50.- zu schicken. Nachdem ich das Zimmer bezahlt und alles angeschafft, habe ich noch Fr. 7.-. Ich habe gespart soviel ich konnte, aber diese Sachen mussten angeschafft werden. Vater hat mir damals in Morges noch gesagt, ich solle jetzt so bald nicht wieder um Geld kommen.“

Aber ich bitte Euch, helft mir diesmal, es geht dann nachher alles gut. Nur schickt es mir so bald als möglich; denn mit 7 Fr. kommt man nicht weit, wenn man daraus das Essen bezahlen muss, und ich will nicht bei Jovais Geld entlehnen.

Es wird hier enorm viel gebaut; man reisst ganze Gassen nieder und baut neue Häuser auf. Aber alles ist so einförmig. Da kann man eine ganze Stunde marschieren, die Häuser sind alle gleich. Die Strassen verlaufen alle schnurgerade und schneiden sich in rechten Winkeln. Man kann sich gut verirren, wenn man sich nicht die Strassennummern merkt.

Durch die Strassen fahren „Trammwaiomnibusse“, und es ist ein Lärm und ein Gerassel von Fuhrwerken, wie ich es noch nie gehört habe. Wenn man über die Strasse will, muss man Obacht geben, dass man nicht überfahren wird. Ich hätte nie gedacht, dass Lyon eine so grosse Stadt ist. Sie hat 7 Bezirke, und jeder Bezirk ist wenigstens so gross wie Solothurn.“

Am 19. Dezember 1883 schreibt er: „Bisher musste ich den ganzen Tag arbeiten, und des Abends gehe ich bis gegen 11 Uhr in die Schule. Unglücklicherweise habe ich für den Augenblick keinen Verdienst mehr. So gehe ich jetzt den ganzen Tag in die Schule. Ein Zimmermann, welcher Schullehrer ist, macht nichts anderes als Zeichenunterricht geben. Der lehrt einem die Sachen mehr von der praktischen Seite als von der theoretischen, was aber auch viel besser ist, und man lernt auch etwas dabei. Bis im Frühling will

ich ein gemachter Zimmermann sein, und dann gehe ich zu den „Compagnons“. Das ist eine Gesellschaft von guten Zimmerleuten und jeder Bewerber muss ein Eintrittsexamen ablegen. Dieser Verein ist in ganz Frankreich verbreitet und seine Mitglieder erhalten überall die grössten Löhne. Da ich sehr knapp an Geld bin und die nächsten 14 Tage keine Arbeit bekomme, so bitte ich Euch, mir etwa Fr. 40.- zu schicken, damit ich die Schule besuchen kann. Die Abendsschule kostet Fr. 15.-- im Monat und die Tagesschule 80 ctm im Tag. Das ist teuer, wenn man bedenkt, dass man Papier und Licht noch selber liefern muss. Aber das ist hier der Preis, und man lernt auch etwas dabei. Ich spare mir ja selbst am Essen ab, um existieren zu können. Des Morgens esse ich gar nichts, des Mittags sehr wenig, und nur des Abends habe ich eine rechte Mahlzeit.“

29. Dezember 1883

„Nächsten Mittwoch kann ich wieder arbeiten, weiss aber nicht wie lange. Es ist halt sehr schlecht hier im Winter. Ich habe schon hundertmal bereut, auf den Winter fortgegangen zu sein; denn ich bin jetzt zur Einsicht gekommen, dass ich Vaters Ratschlägen besser hätte gehorchen sollen. An Weihnachten war ich in der deutschen Predigt. Ein Männerchor sang das schöne Lied „Ehre sei Gott in der Höhe“; das mahnte mich an daheim, wo sie einmal an einem Weihnachtsmorgen das gleiche Lied sangen, und ich bekam fast Heimweh. Die Franzosen sind jetzt unruhig; denn die Politik macht ihnen viel zu schaffen. Heute stand im

„Progrès“ der Vorschlag, man solle alle Fremden aus Frankreich fortjagen, weil sie den Einheimischen den Verdienst wegnehmen. In einem andern Journal wurden die Schweizer beschuldigt, sie hätten die Kanonen, welche sie in den Burgunderkriegen erobert hätten (1476), den Preussen verkauft.

Ende Januar hatte Hermann Aussicht auf Arbeit, musste aber wegen einer langwierigen Erkältungskrankheit mehrere Wochen das Bett hüten und kehrte nach Abschluss der Zeichenschule im Frühling auf Wunsch des Vaters ins elterliche Geschäft zurück. In Brugg absolvierte er im Sommer 1885 die Rekrutenschule, und ein Jahr später zog es ihn wieder in die Fremde.

Rotterdam

Mit dem eigenen „Schifflein“ fuhr er im September 1886 nach Basel, von dort in 4 Tagen nach Mainz und mit einem holländischen Dampfschiff weiter bis Rotterdam. „Unter der Hüniger Schiffsbrücke bin ich durchgekröchen, kein Zollbeamter hat meinen Plunder visitiert. Der Rhein ist hier sehr langweilig. Man sieht nichts als zwei Dämme mit Weiden bewachsen und dahinter Pappelbäume. Seit der „Correction“ sind die Dörfer weit abgerückt worden. In Strassburg waren gerade grosse Manöver. Da war ein ungeheures Gedränge von Bürgern und Soldaten. An der grossen Parade war selbst der deutsche Kaiser und sein Generalstab anwesend, und ich hatte das Glück, sie einmal ganz in meine Nähe zu bekommen. In der Nähe von Karlsruhe ist

eine Schiffbrücke, wo die Eisenbahn darüber fährt. Die Pontons sind ganz dicht beieinander und die Schienen aus Federstahl gemacht, damit sie sich biegen können. In Mannheim und in Worms habe ich mir die Städte betrachtet und bin am Sonntag nach Mainz gekommen. Übernachtet habe ich meistens in meinem Schifflein. Da der Rhein hier kaum noch fliesst, und ich immer stärkeren Gegenwind hatte, so habe ich auf einem Dampfgüterschiff Arbeit gesucht und gefunden. Mein Schifflein habe ich verkauft oder fast verschenkt.

Ich habe das Verdeck gekalfatert, das Notschiff repariert und beim Laden der Güter geholfen. Dafür erhielt ich im Tag eine Mark und Kost und Logis. Ueberall, wo ich konnte, betrachtete ich die Städte und ihre Sehenswürdigkeiten. Unterhalb Ruhrorth verschwanden die Berge, Windmühlen drehen da ihre Arme und Kuhherden weiden. Eines Abends erschütterte ein gewaltiger Stoss das Schiff. Der Lotse war am falschen Ort durchgefahren, und wir sassen auf dem Kiese fest. Da hatten wir nun 2 Tage angestrenzte Arbeit, bis wir das Schiff wieder flott hatten. Es hat eine Tragkraft von 100'000 Zentner und eine Maschine von 100 Pferdekräften mit 4 Dampfkesseln, von denen jeder so gross ist wie der unsrige in der Sägerei. Rotterdam ist eine sehr schöne Stadt und ist von Kanälen ganz durchzogen. Bei einem Schiffbaumeister, der hölzerne und eiserne Schiffe macht, habe ich Arbeit gefunden. Es war nicht leicht, denn hier werden alle Tage viele Arbeiter entlassen. Ich muss auf beiden Branchen arbeiten, und da

kommt mir jetzt mein bisschen Schmieden, das ich zuhause gelernt habe, sehr komod.

Zu Fuss bin ich nach Leiden gewandert und habe dort Büttikofer besucht. Er war sehr freundlich und zuvorkommend und hat mich überall herumgeführt. Die Wege sind überall mit hochkantgestellten Backsteinen gepflastert und jede Matte ist von einem Wassergraben umgeben. Grosse Kanäle liegen 5 bis 6 Fuss höher als das Land. Dieses würde bald überschwemmt sein, wenn nicht eine Unmasse von Windmühlen fortwährend Wasser pumpen täten. Gegenwärtig arbeite ich an einem grossen Auswanderungsschiff. Es transportierte früher Schlachtvieh von Westindien nach England und wird jetzt zu einem Passagierschiff umgebaut. Es hat 12 Dampfkessel, welche eine Maschine von 6'000 PS antreiben. Zudem können an 4 eisernen Masten 40 Jucharten (144'000 m²) Segeltuch aufgehängt werden. Wir richten die Passagierkabinen ein. In eine Kabine 2. Classe von 2 m Länge und 2 m 25 Breite kommen immer vier Menschen, und die müssen in Kojen, immer zwei übereinander liegen. In der 3. Classe liegen sie zu 6. in der gleichen Kabine, während die Passagiere 1. Classe allein sind.

Nun muss ich mir noch Werkzeuge anschaffen; denn der Meister gibt gar keins. Ich habe schon gekauft, muss mich aber aufs Äußerste einschränken, also solltet Ihr mir noch solches schicken. Günther sollte eine Kiste mit Scharnieren nach den angegebenen Massen machen. Darin solltet ihr mir

die Werkzeuge des beiliegenden Verzeichnisses schicken. Es fehlt noch viel, aber das will ich dann nach und nach hier kaufen. Da ich am Morgen nicht immer erwache, so packt auch das Zitli, das in meiner Stube hängt, ein. Ihr solltet noch den dicken Arbeitsmütz und Hosen, was hineingeht, mitgeben, wenn es schon geflickt ist, so macht es nichts. In einem Paar Hosen ist irgendwo noch ein Körner und zwei kleine Wetzsteine, und in der untern „Boutique“ liegt noch ein Stück Apfelbaumholz: das legt auch in die Kiste; ich will dann Hobel daraus machen. Wenn Ihr die Schuhschmiere noch nicht abgeschickt habt, so wickelt noch ein gebrauchtes Foulard darum. Nun seid so gut und schickt mir das; denn jetzt muss ich immer von meinen Nebengesellen Geschirr entleihen, und die geben es nicht gerne her und fluchen dann über mich als Ausländer. Heute ist hier sehr stürmisches Wetter, die Springflut treibt das Wasser überall in die Stadt hinein, und die Schiffe können nicht auslaufen.

Ich bin gottlob gesund und wohlauf. In der Stunde verdiene ich 15 Cent, das macht pro Tag 1 Gulden und 50 Cent, weil wir 10 Stunden arbeiten. Davon muss ich 1 Gulden für Kostgeld und Logis bezahlen. Ich muss mich ein wenig einschränken, aber es geht schon. Des Morgens habe ich Kaffee mit Butterbrot und Käse, des Mittags Fisch und Gemüse; Suppe isst man hier nur am Sonntag, und des Abends Kaffee, Butterbrot mit Fisch.“

7. November 1886

„Ich arbeite jetzt am deutschen Dreimastschoner „Balthasar“, der abgedich-

tet und frisch gestrichen wird. Ist er in ca. einem Monat fertig, so fährt er nach Westindien. Der Kapitän würde mich gerne mitnehmen. Die Reise würde 8 bis 9 Monate dauern, und da könnte ich ein schönes Stück Geld verdienen. Pro Monat erhielt ich 80 Mark und natürlich Kost und Logis frei.

Gestern war ein sehr starker Sturm, und das leere Schiff wollte immer umlegen. Wir mussten die halbe Nacht wachen und an Rahen und Masten Gegengewichte anbringen. Das war ein nettes Klettern an den Strickleitern bei dem Sturm, der einem den Atem nahm. Die Mastspitzen waren eine schöne Schaukel, bald fast auf dem Wasser und bald wieder in der Luft.“

18. November

„Ich habe mich nun entschlossen, die Reise nach Westindien mitzumachen. Die Bemannung zählt 10 Mann: Kapitän, Steuermann, Bootsmann, Zimmermann, Koch, 3 Matrosen und 2 Jungen. Am Morgen stehen wir um 6 Uhr auf und haben eine halbe Stunde Zeit, um uns anzukleiden und eine Tasse Kaffee zu trinken. Die Matrosen und die andern arbeiten am Segel- und Tauwerk, ich zimmere. Das Frühstück um 8 Uhr besteht aus Kaffee, hart gebackenem Brot, Butter und Zucker. Um 12 Uhr ist Mittagessen mit Fleisch, per Mann ein Pfund Kartoffeln oder Kohl oder Erbsen oder Bohnen. Nachmittags 3 Uhr gibt's wieder Kaffee, Brot und Butter, und am Abend um halb sieben Suppe, Brot und Butter. Auf See muss ich dann auch mit auf Wache. Von 6 zu 6 Stunden dauert die

Ablösung von je 4 Mann. Wir haben einen Schiffsjungen aus Gotha, der Steinhauerlehrling gewesen war. Aber er ist so dumm und unpraktisch und kriegt fast alle Tage Prügel.

Wir fahren mit einer Ladung Kohle nach Portorico, da wo guter Tabak wächst. Dorthin schickt mir bitte wieder recht viele Zeitungen und Anzeiger und etwa drei Kalender 1887 (hinkender Bot, Dorfkalender und Distelkalender), damit ich auf der Heimreise etwas zu lesen habe.“

Auf See

„Wir hätten also Portorico ansteuern sollen, aber der Kapitän machte einen willkürlichen Abstecher nach Afrika. Bis zur Insel Madeira hatten wir schlechtes Wetter. Der „Balthasar“ ist kein gutes Seeschiff, sondern eigentlich für die Flussschiffahrt mit einem ziemlich flachen Boden gebaut. Es rollte und stampfte deshalb auf See ganz fürchterlich. Denkt Euch einmal ein Schiff, das geht auf die eine Seite, dass man an Deck klebt wie eine Fliege an einer schiefen Wand und bald auf die andere Seite, und die Wellen schlagen von allen Seiten darüber hin. Der Wind pfeift und heult durch die Takelage und macht an den vielen straff gespannten Drahtseilen eine höllische Musik. Ich bin die ganze Reise mehr nass gewesen wie trocken. Schlafen kann man auf dem Schiff nie länger als vier Stunden nacheinander, weil die eine Hälfte der Leute immer an Deck sein muss. Es ist zum Verwundern, wie man trotz des Tobens der Wellen, die dauernd

gegen die Schiffswände schlagen, so ruhig schläft, als wenn man zu Hause im Bett wäre.

Nach einer Fahrt von 5 Wochen erblickten wir die öde, niedrige Küste von Afrika und die Mündung des Kongoflusses. Diesen segelten wir etwa 200 Meilen hinauf. Da handelten wir mit den Negern gegen Werkzeuge, Waffen und Glaswaren, Gold, Elfenbein, Palmöl usw. ein.

Die mannigfaltige Szenerie, der mit der ganzen Pracht einer tropischen Vegetation geschmückten Ufern dieses gewaltigen Stromes, das schauerlich Erhabene eines nächtlichen Tierkonzertes, die Glut einer senkrecht über unserem Haupte scheinenden Sonne und endlich die sonderbaren Menschen Euch zu schildern, will ich sparen, bis ich einmal wieder nach Hause komme.

Von hier segelten wir dann nach Westindien. Portorico ist eine wunderschöne Insel, eine grosse Bucht geht tief in das Land hinein, und der Anblick der mit Palmen und Cocosbäumen bewachsenen Küste ist wunderschön. Die Bucht ist ewigblau, und nur selten stört einer der in dieser Gegend so furchtbaren Wirbelstürme die Ruhe dieser Insulaner.

Von Ponce in Portorico segelten wir nach Macoris auf der Insel Haiti. Beinahe hätten unser drei Mann das Schiff verloren. Wir kreuzten schon ein paar Tage vor der Insel herum und konnten die Einfahrt nicht finden. Der Steueremann, ein Matrose und ich wurden an Land geschickt, um einen Lotsen zu suchen. Auf dem Rückweg wurden wir

etwa 20 Meilen vom Schiff abgetrieben. Drei Tage ruderten wir umher, bis wir das Schiff wieder fanden. Das Rudern ging bei den hohen Wellen nicht so gemütlich wie daheim auf der Aare. Einer der Passagiere war unterdessen über Bord gesprungen und ertrunken, weil er glaubte, wir kämen nicht an Land.

Von Haiti fuhren wir nach Buenos-Aires in Südamerika und segelten etwa 100 Meilen den Rio de la Plata hinauf nach Rosario. Dort werden in den grösseren Viehschlächtereien täglich mehr als hundert Stück geschlachtet. Da haben wir Conservenfleisch in Büchsen und Suppenextrakt geladen und fuhren dann nach der Insel Dominica. Dort luden wir Zucker, segelten durch den Golf von Mexiko, an Jamaika, längs Cuba und zwischen Habana und Florida durch nach New York, wo wir am letzten Dienstag ankamen.

Der Verkehr im Hafen und auf den Strassen ist grossartig. Auf dem Wasser fahren Fährboote, auf den Strassen die Tramwais und Eisenbahnen. Alles rennt und hastet, denn „time is money“, sagt der Amerikaner.

Besonders streng werden hier die Sonntagsgesetze gehandhabt, welche den Verkauf von Getränken am Sonntag verbieten. Jeder Wirt, der ein Glas Bier verkauft, wird sofort eingesteckt.“

New York

Mai 1887

Hier habe ich bei einem Schweizer-Zimmermeister Arbeit gefunden und arbeite an einer Villa dicht am Meer.

Das Haus hat ein Fundament aus Backsteinen, alles andere ist aus Holz mit vielen Türmen und Erkern und sieht aus wie ein altertümliches Schloss. Wenn Ihr die amerikanische Bauart sähet, würdet Ihr die Hände überm Kopf zusammenschlagen, so liederlich wird hier gebaut. Alles wird nur mit Blechnägeln genagelt; denn diese sprengen das Holz nicht. In drei bis vier Wochen wird ein dreistöckiges Wohnhaus fix und fertig gestellt, keine Hexerei, lauter Geschwindigkeit. Türen und Fenster und deren Rahmen sowie die Fussböden werden mit Maschinen gemacht. Die Wände sind mit zölligen Laden zugeschalt, und nachher kommt dickes Papier darüber. Darauf werden dann andere Laden genagelt, welche sich wie Ziegel überlappen. Das sieht ganz hübsch aus, und das Papier hält auch ziemlich warm.

Mein Zimmer ist sehr klein, aber hübsch ausgestattet. Ein grosses reinliches Bett, ein Tisch mit zwei Stühlen und ein Waschtisch bilden das Mobiliar. Eine schöne verstellbare Lampe ist an der Wand angebracht, so dass ich nun bequem lesen kann. Meine Vermieterin hat sehr viele Bücher und gibt mir welche zum Lesen. Am Anfang konnte ich nie anhaltend schlafen, weil man auf See eben alle Augenblicke geweckt wird. Hier herrscht eine furchtbare Hitze; 40 bis 50 Menschen werden täglich von derselben übermannt, und mehr als die Hälfte stirbt daran. Die Pferde an den Tramways und Lastwagen fallen um, trotzdem sie alle kleine Sonnenschirme über dem Kopf haben. Heute Abend habe ich 11 tote Pferde auf meinem Heimweg gesehen.

Am letzten Sonntag besuchte ich die von den Franzosen gestiftete Statue der Freiheitsgöttin. Dieselbe steht auf dem 150 Fuss hohen Turm aus Stein und ist selber ebenso hoch. Die erhobene Hand trägt eine Fackel, auf welcher eine Galerie angebracht ist, worauf noch 15 Personen Platz haben. Durch den Arm hinauf geht eine Treppe. von dieser Galerie hat man einen unvergesslichen Überblick über den Hafen und die Stadt. Eine kleine Festung, armiert mit grossen Kanonen, umgibt das Denkmal.

Nächstens werde ich Euch auch das Wochenblatt der grössten deutsch geschriebenen Zeitung schicken, damit Ihr einiges von New York lesen könnt, und dieselbe werdet Ihr jede Woche erhalten.

Mein Gruss gilt sämtlichen Mitgliedern des Pontonierversins. Haben sie auch Übung im Fahren? Wenn ich mal nach Hause komme, will ich ihnen was vormachen im Schifften; ich habe nun in diesem Artikel ziemlich Erfahrung.

Oktober 1887

Ich habe jetzt als Vormann von 10 Mann ein grosses Haus auf dem Land angefangen und fahre jeden Morgen mit der Eisenbahn hinaus. Sie ist sehr bequem eingerichtet mit dem Salonwagen und fahrender Restaurationen, dass man unterwegs frühstücken kann. Es gibt nur einen Preis und nur eine Wagenklasse, und jeder hat Zutritt zu den Saloncars, wo Tische und Lehnstessel sind. - Hier machen sie viel Spektakel wegen der sieben zum Tode verurteilten Chicagoer-Anarchisten.

Wenn die gehenkt werden, wird's wohl noch ein wenig Revolution absetzen.

Februar 1888

Ich habe jetzt viel zu tun und zu lernen. Tagsüber arbeite ich, abends von 6 - 10 Uhr gehe ich in die Zeichnungsschule, von 10 bis 11 in die Englischstunde. Wenn ich nachher nach Hause komme, zeichne ich noch für einen Architekten. Will Euch dann einen Plan von einem amerikanischen Wohnhaus schicken. Im Algebraisch-Rechnen muss ich mich noch mehr vervollkommen, weil man das zur Berechnung vom Kubikinhalte des Holzes in englischem Mass braucht. Schon seit drei Monaten habe ich nie über fünf Stunden geschlafen. Das viele Schlafen habe ich mir schon auf dem Schiff abgewöhnt. Der Unterricht kostet mich sehr viel Geld, aber das macht nichts, ich habe ja. In diesem Sommer habe ich mir das hübsche Sümchen von 200 Dollar zusammengespart. Die zehre ich diesen Winter auf, um dann im nächsten Sommer noch mehr zu verdienen. Von dem rastlosen Hasten, Jagen und Arbeiten bin ich schon ganz mager geworden und sehe aus wie ein richtiger „Yankee“. Weil ich von der Arbeit direkt zum Zeichnen gehe, kann ich nicht in das Kosthaus. Deshalb koche ich mein Morgen- und Mittagessen selber und esse am Abend im Restaurant. Ich habe einen Petroleum-Kochapparat und koche alles Mögliche. Ich trinke alle Tage 1% Liter frische Milch, bekomme jeden andern Tag ein halbes Pfund Butter, jeden Tag ein Weissbrot und ein halbes Pfund Bratfleisch. Das Gemüse ist sehr teuer, und für ein Salathauptchen musste ich

letzthin 30 Rp. bezahlen. Dass ich selber koche, werde ich keinem meiner Freunde schreiben, und Ihr braucht es auch nicht weiter zu erzählen.

Mit den Kleidern bin ich jetzt bestellt wie noch nie. Ich habe drei neue Anzüge und zwei neue Überzieher. Der sehr feine Sonntagsüberrock kostet 175 Fr. Ich lege ein kleines Stück vom Stoff in das Couvert. Auch habe ich 6 neue weisse Hemden mit feinen Brüsten, 12 Manschetten und 12 Kragen, 12 blaue Wollhemden zum Arbeiten, 12 Unterhemden, 12 Unterhosen und 6 wollende Strümpfe. Von den Kleidern, die ich von zu Hause mitgenommen habe, besitze ich nur noch die Halbleinkleidung, das flächserne Hemd von Vater und ein Paar weisse Strümpfe und Nastücher. Die weisse Wäsche gebe ich den Chinesen, die waschen sehr schön und bügeln so steif wie ein Brett. Ein Hemd kostet 50 Rp. zum Waschen. Das Farbige lasse ich bei einer Schweizerfrau waschen. Ich habe mir auch viel Werkzeug gekauft. Bis jetzt habe ich für 1200 Franken Kleider und Werkzeug angeschafft. Nächste Woche kommt ein Schweizerschneider auf die Stör. Er macht mir einen neuen Frühjahrsanzug und verlangt zwei Dollar im Tag. Wenn der Anzug fertig ist, will ich mich dann photographieren lassen; vielleicht bin ich bis dahin auch wieder ein bisschen fatter.

Schreibt mir auch genau, an welchem Tag und zu welcher Stunde August Hochzeit hat und wo diese stattfindet.

März 1888

Nun, liebe Eltern, habe ich noch einen Wunsch, und den dürft Ihr mir nicht

versagen. Ich habe hier die Bekanntschaft eines Mädchens namens Minna Pappendeck gemacht, und das will ich nun heiraten. Minna kommt aus dem Dorf Pillupönen in Ostpreussen, nahe der russischen Grenze. Ihr Vater war Kaufmann, ist aber schon seit 20 Jahren tot. Minna hat eine gute Schulbildung genossen, war ein paar Jahre in Köln im Dienst und ging dann mit derselben Herrschaft nach Amerika. Sie ist in der Grösse von meiner Schwester Rosalie, hat blondes Haar und blaue Augen. Sie ist sehr sparsam und hat fast tausend Dollar gespart, ohne dabei ihre Kleider zu vernachlässigen. Da ich im Sinn habe, eine Zeitlang hier zu bleiben, komme ich viel besser vorwärts, wenn ich eine Frau habe; denn für das Geld, das ich für die Kost bezahle, kann ich eine Familie ernähren. Sollten es aber die Verhältnisse bei Euch verlangen, dass ich nach Hause komme, so bin ich überzeugt, dass Minna dort ebenso gut hinpassen wird, wie ein Mädchen aus unserer Gegend. Sobald ich Eure Antwort habe, wird Minna Euch einen Brief schreiben, und wir werden Euch unsere beiderseitigen Photographien schicken.

Mai 1888

Aus Vaters Brief habe ich gesehen, dass Ihr meine Heirat nicht billigen könnt, was ich auch schon zum voraus wusste. So will ich Euch nun sagen, dass ich meinen Entschluss schon vorher gefasst habe. Unsere Hochzeit haben wir auf den 21. Juni festgesetzt. Von Euch verlange ich gar nichts als Eure Einwilligung. Minna sagte mir, als ich ihr Vaters Brief zeigte: „Wenn Du es verlangst, gebe ich Dir Dein Wort zu-

rück, so schwer es mir auch wird; denn Dein Unglück möchte ich auf keinen Fall.“ Unser Plan ist ungefähr folgender: Ich arbeite hier noch eine Zeitlang als Zimmermann in einer Werkstatt, wo viele Maschinen sind, von denen Ihr noch keine Ahnung habt. Ich aber zeichne fast lauter Schablonen für Stableisten, und nebenbei mache ich Türen und Fenster, aber nur fein geschnitzte. Neben meinem Taglohn erhalte ich 10% des Ertrages meiner Zeichnungen. Für den Fall, dass ich krank werden sollte, bin ich Mitglied von zwei Krankenkassen, wo ich pro Woche 10 Dollar bekommen könnte.

Zum Schluss noch einmal, ängstigt Euch nicht um meine Zukunft; ich werde meinen Weg schon zu finden wissen und bitte Euch inständig um Euren elterlichen Segen.

August 1888

Minna Bürgi-Pappendeck an ihre Schwiegereltern in Wangen:

Im Auftrage Hermanns erlaube ich mir, Ihnen Hermanns sowie auch meinen tiefinnigsten Dank auszusprechen für all die Liebe und Güte, die sich in den wenigen Worten Ihres letzten Briefes kundgibt. Ich danke für das Glück, dass Sie die Fremde, die jetzt Ihren Namen trägt, als Glied Ihrer Familie betrachten wollen, ich Sie Vater und Mutter nennen darf. Wir sind beide glücklich, und Gott der Allgütige, dessen Segen Sie auf unseren Bund herabflehen, wird uns, hoffe, glaube ich, ein gütiger, weiser Lenker unserer Geschicke sein. Ueber unsere Haushaltung führen wir beide genau Buch, und ich hoffe und zweifle nicht daran, dass Hermann vom

Arbeiter durch Fleiss von Stufe zu Stufe emporklimmen wird zur Selbständigkeit.

Dezember 1888

Ich habe mich hier registrieren lassen und in vier Jahren werde ich amerikanischer Bürger sein. Wenn wir beide bis dahin gesund bleiben, machen wir eine Besuchsreise nach Europa. Gegenwärtig habe ich ein dreistöckiges Haus im Unterkontrakt von meinem Meister. Ich verdiene dabei neben meinem Lohn noch etwa 50 Dollar. Nächsten Monat werde ich für mich selber anfangen.

Hermann Bürgi, Carpenter + Builder,
689 East 156th Street, New York

Ich beschäftige jetzt (Mai 1889) 15 Arbeiter und habe auf eigene Rechnung schon 9 Häuser gebaut und habe vier in Arbeit. Ich halte darauf, dass gute Arbeit gemacht wird, und ich habe die beste Hoffnung, dass ich es hier zu etwas bringen werde. Wenn Ihr einen jungen Mann wisst, der Lust hat auszuwandern und Zimmermann ist, dem könnt Ihr meine Adresse geben; ich könnte noch ein paar gute Leute gebrauchen.

Letzten Freitag ist Minna mit einem Mädchen niedergekommen. Es ist alles gut gegangen. Wir hatten einen Arzt als Geburtshelfer und halten jetzt eine Frau als Wärterin. Minna und ich sind sehr glücklich, und ich habe an meiner Frau das gefunden, was ich von ihr erwartet habe.

November 1890

Der Anlass, wieder einmal zu schreiben, ist die Geburt unseres Sohnes Hermann. Er ist ein strammer „Kerl“ und wiegt jetzt schon 12 Pfund. Minna muss noch das Bett hüten, und Elly ist sehr munter, läuft den ganzen Tag im Haus herum und fängt schon zu sprechen an.

Ich habe diesen Sommer etwa drei Monate lang in einem grossen Architekturbüro gearbeitet. Wir machen Pläne für ein grosses Marmorgebäude für John Rückefeller von der Standard Oil Co., der grössten Corporation der Welt. Das Gebäude wird 600'000 Dollars kosten.

Ich werde Euch in Ermangelung eines passenden New Years-Geschenks 150 Fr. schicken, die Ihr folgendermassen verteilen könnt: 50 Fr. für Mutter, 50 Fr. für Hans und den Rest teilen Paul, Rosalie und Karl unter sich.

April 1891

Hermann baute in diesem Winter für die Central Gaslight Compagnie einen Stall und verschiedene Verbesserungen an den übrigen Gebäuden. Bei dieser Gelegenheit machte ihm der Haupteigentümer der Factory den Vorschlag, die Stelle des Werkführers anzunehmen. Hermann nahm vorläufig zur Probe für ein Jahr an, um sich noch die fehlenden Kenntnisse anzueignen. Wir hielten im Mai unseren Umzug und zwar in ein der Gaslight Compagnie gehörendes Haus, das Hermann auch gebaut hat. Im Sommer werden jetzt 50 - 60 und im Winter 80 - 90 Mann be-

schäftigt, darunter drei Ingenieure; die stehen alle unter seinem Commando und das ganze Betriebswesen unter seiner Leitung. Es ist ein verantwortungsvoller Posten und er hat noch tüchtig lernen müssen. Wahrscheinlich wird er sich noch einer Prüfung im Engine-Fach unterziehen. Die Gasfabrik steht am Wasser des East-Rivers, und die Kohlen, die verbraucht werden, transportiert man alle auf grossen Dampfschiffen dahin. Wir können die Schiffe und Segelboote vom Fenster aus vorbeifahren sehen. Ebenso fährt die Eisenbahn nur 75 Fuss vom Haus entfernt vorüber und Elly ruft dann fast jedesmal: „Sieh die Lokolive!“. Auch die Pferdebahn fährt vorbei, die wir meistens benutzen, wenn wir zur Stadt wollen; für 5 Cent fährt man von einer Haltestelle zur andern.

Hermann hat mit einem Angestellten zusammen ein schon gebrauchtes, aber noch schönes Segelboot gekauft. Er lässt es jetzt ausbessern und widmet seine ganze Freizeit auch dazu. Er denkt, dass wir in 14 Tagen die erste Probefahrt damit machen können. Es fasst 10 Personen, und ein kleines Ruderboot gehört auch dazu.

Dezember 1891

Hermann: Seit letzten März habe ich also eine Stelle bei der Gas Co. angenommen, wo ich 2000 Dollar im Jahr verdiene. Mr. Beal ist der Präsident und mein einziger Vorgesetzter. Ich habe die Aufsicht, stelle die Arbeiter an und bezahle sie auch. Des Morgens stehe ich um halb sechs auf, gehe in das Retortenhaus, wo um sechs Uhr die Leute wechseln. Dann sehe ich

nach, wieviel Gas wir noch haben und bestimme dann, wieviel gemacht werden soll. Dann gehe ich in das Maschinenhaus und sehe nach, wieviel Druck an den Pumpen ist. Das Gas wird mittels grosser Pumpen in die Behälter gepresst, und da es noch immer sehr viel Teer mit sich führt, muss man sehr Obacht geben, dass die Röhren nicht verstopft werden. Um sieben kommen alle andern Arbeiter, die muss ich dann an die Arbeit stellen. Um 8 Uhr gehe ich zum Frühstück, um 9 Uhr in die Office und unterschreibe Rapporte, von welchen alle Tage vier gemacht werden, die aber durch zwei Buchhalter geschrieben werden. Um zehn Uhr kommt der Präsident; mit dem gehe ich dann überall herum und erstatte meinen mündlichen Rapport bis 12 Uhr. Nachmittags ist die Beaufsichtigung der Arbeiter meine Beschäftigung. Abends sechs Uhr wechseln die Feuerleute wieder (es wird Tag und Nacht gearbeitet). Dann gehe ich nach Hause und gehe dann nach dem Nachessen noch einmal hinüber. Ich denke, dass ich im Frühjahr das Baugeschäft wieder anfangen werde. Ich weiss zwar noch nicht, ob der Präsident mich gehen lässt. Wenn er mir 3000 Dollar im Jahr gibt, werde ich vielleicht bleiben.

Ich bin immer gesund und wohl. Ein grosses Unglück hatten wir um unserem Jüngsten. Richard ist letzten Winter vom Stuhl gefallen, hat das Genick gebrochen und war sofort tot. Unsern Schmerz könnt Ihr Euch denken. Elsa und Hermann sind beide ordentlich gewachsen und sind ziemlich wild. Mit unserem Segelboot sind wir 10 Tage

auf Ferien gewesen. Briefe und Zeitungen erhalten wir regelmässig, und ich lese das Emmentalerblatt immer gerne.

Herr Beal, mein Arbeitgeber, reist zu seiner Erholung in die Schweiz und wenn es ihm in Wangen gefällt, wird er vielleicht ein paar Tage bleiben. Er spricht kein Deutsch; ich weiss aber nicht, ob in Wangen jemand dolmet-schen kann. Albert Schwander, glaube ich, kann es.

Oktober 1896

Aus Gesundheitsrücksichten suchte Hermann um Urlaub nach für die Dauer der Wintermonate, d.h. vom Januar bis Ende April. Der Urlaub wurde ihm gewährt, da man Hermann sehr ungern aus den Werken hätte scheiden lassen. Gehalt wird er wohl für diese Zeit keinen bekommen. Ich bin herzlich froh, dass er die Stellung vorläufig beibehalten hat. Die Zeiten sind jetzt sehr schlecht, vielleicht bessern sie sich nach der Präsidentenwahl. Er bekommt jetzt noch 14 Tage Ferien, um das Boot, auf dem wir dann im Winter wohnen werden, vor Eintritt des Frosts in südlichere Gegenden zu bringen.

Februar 1901

Das Gasgeschäft wirft hier einen ungeheuren Gewinn ab. Vor 10 Jahren verkauften wir 600'000 cbfuss Gas und jetzt sind es 3,5 Mio cbfuss per Tag. In nächster Zeit werde ich den Posten eines Betriebsdirektors erhalten. Durch die guten Leistungen meiner Werke hoffe ich, dass mein Gehalt auf 5000 Dollar gesteigert wird. Die Central Union Werke werden als Musteranstal-

ten angesehen. Wir sind die einzigen, die die Münchner Generatoröfen rationell betreiben können. Pro Tag und Retorte machen wir 12'000 cbf Gas, gegen 8'000 cbf anderer Werke, und wir schaffen dadurch 40'000 cbf pro Mann gegen 20'000 der andern, so dass das Gas etwa um die Hälfte billiger ist. All diese Vorzüge sind das Resultat meines 10-jährigen heissen Ringens und Fleisses. Ich habe praktisch und theoretisch mich zum Civil Engineer ausgebildet. Heute werde ich als Autorität im Kohlenfach angesehen und werde von vielen Seiten um Rat angegangen.

Im letzten Sommer wurde in Brooklyn ein neues Gaswerk mit schrägliegenden Retorten erstellt. Die Stettinger Chamottenfabrik schickte einen Ingenieur herüber. Nachdem der Bau fertig war versuchte man zwei Monate vergeblich, die nötige Hitze in den Oefen zu erzeugen. Ich erhielt Urlaub, und in einer Woche konnte ich schon Gas machen.

Herr Generaldirektor Lenz der Stettiner Chamottenfabrik kam nach hier und hat mir eine Stelle als leitender Ingenieur in einer hier zu errichtenden Chamottenfabrik angeboten. Zur weiteren Ausbildung wollte er mich nach Stettin nehmen und für die Reise nach Europa aufkommen. Ich bin mir noch nicht klar, was ich tun will.

Gegenwärtig arbeite ich an einem neuen Ofen, wo alles mit Maschienbetrieb vorgesehen ist. So kann ich das Gas für 2 cts herstellen; jetzt kostet es noch 9½ cts. Das würde für die Stadt New York 10'000 Dollar per Tag aus-

machen. Es ist nur schade, dass ich diese Verbesserung nicht für eigene Rechnung machen kann; ich würde dann bald ein reicher Mann sein. Ich könnte es jetzt schon bis zu einem gewissen Grad sein, wenn ich Vaters sparsamen Sinn hätte; aber ich brauche eben ziemlich „viel“.

Während der Ueberfahrt hatten wir nur drei Tage schlechtes Wetter. Ich habe mich ganz zu Hause gefühlt und bin fast immer auf der Kommandobrücke, bei den Offizieren oder unten im Maschinenraum gewesen und bin als alter Seebär immer auf den Beinen gewesen.

Europareise 1903

Am 14. März bin ich mit dem deutschen Dampfer „Grosser Kurfürst“ in New York abgefahren und werde am 6. April in Bremen eintreffen. Zuerst werde ich für zwei Wochen nach Stettin und anschliessend sechs Wochen in Berlin bleiben. Sobald ich meine Geschäfte abgewickelt habe, werde ich zu Euch kommen.

Paris

30. Mai

Am Freitag bin ich schon tüchtig in Zürich herumgestiefelt, am Samstag zwei Gaswerke in Mailand inspektiert, war um 5 Uhr in Turin, bin per Fiaker zum Gaswerk gefahren und um 9 Uhr im Schnellzug nach Chambery



Von links nach rechts:

Emmi Bürgi
Tochter

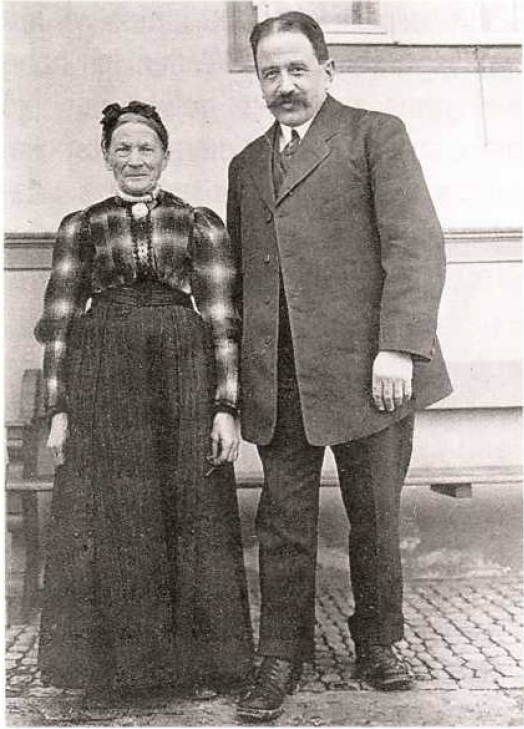
Rosina Bürgi
geb. Schorer
Stiefmutter

Andreas Bürgi
Vater

Paul Bürgi
Sohn

Hermann Bürgi
Sohn

Besuch in Wangen 1903



Rosina Bürgi Hermann Bürgi
Stiefmutter

weitergefahren; um 1 Uhr nachts war Zollrevision. Am Samstagmorgen kam ich in Lyon an, bin zur Erfrischung im Park spazieren gegangen, habe um 10 Uhr die Gaswerke besucht und bin um 11 Uhr nachts todmüde hier angekommen. Am Montag besuchte ich eines der 11 Pariserwerke. Die Pariser Gas Co. hat schon lange mit elektrischen Lademaschinen experimentiert, und ich habe jetzt etwas erreicht, was sehr wertvoll ist.

Dienstag und Mittwoch werde ich noch nach Brügge in Belgien reisen und auch noch Ostende besuchen, wo ich noch die neuen Lademaschinen ansehen muss. Die Herren Braedly und Mayer traf ich hier und muss ihnen die verschiedenen Betriebsergebnisse von allen besuchten Gaswerken vorlegen. Die beiden hatten englische Werke besucht, aber die Herren Gasdirekto-

ren hatten ihnen ganz gehörig was vorgeflunkert. Nun muss ich auch noch selbst nach England fahren. Ich habe beinahe jede Nacht 1 oder 2 Uhr an meinen Berichten gearbeitet und musste tagsüber mit den Herren in Geschäfte oder auch die Stadt ansehen. Wir waren in Museen, Kunstgalerien, Aquarien, in zoologischen Gärten und auf wichtigen Plätzen. Auf den Eiffelturm mussten wir natürlich auch, sogar in einem Luftballon sind wir aufgestiegen. Auch sind wir einmal am Abend im berühmten Moulin Rouge gewesen.

Sobald als möglich sollte ich in Boston den Bau von neuen Öfen überwachen und werde wahrscheinlich im Juli abreisen.

London

15.6.1903

Ich bin hier in zwei Werken gewesen und konnte alles bekommen, was ich haben wollte. Ich gehe eben selber in die Retortenhäuser hinein, wenn es auch schmutzig ist, und in dieser Sache kann mir keiner ein X für ein U vormachen. Ich bekomme auch die besten Auskünfte von den Vorleuten; denn alle können von mir soviel lernen, wie ich auch von ihnen, und ich bin immer bereit, ihnen praktische Anweisungen zu geben.

New York

6.1.1904

Den ganzen Herbst hatte ich gehofft, dass ich Euch diesen Winter wieder besuchen könnte. Ich sollte für drei Monate nach Berlin, um die dortigen Gasöfen zu studieren. Jeden Tag gedenke ich Euer, aber bis ich zum Schreiben komme, hält es immer sehr schwer.

Letzten Sommer brannte direkt bei uns ein grosser Exkursionsdampfer bis auf den Wasserspiegel herunter. Etwa 1000 Personen, meist Frauen und Kinder, kamen dabei elend um. Ich war schnellstens mit meinem Boot zur Hand, und es glückte mir, etwa 60 Personen zu retten. Die Szenen, die sich abspielten, werde ich nie mehr vergessen. Ich sah Frauen und Kinder bloss vier Schritte vor mir untergehen und konnte doch nicht helfen, da ich meine Hände schon voll hatte. Mit noch zwei Männern auf meinem Boot war ich so dicht am brennenden Dampfer, dass mir die Kleider ansengten und das Löschboot Ströme von Wasser auf uns giessen musste, sonst wäre auch mein Boot in Brand geraten. Nun habe ich vor ein paar Wochen eine goldene Rettungsmedaille dafür erhalten.

Januar 1905

In Watertown habe ich einen Consulting Engineersjob, wo zu einem Gaswerk noch ein Electricitätswerk gebaut wird. Der Mann, für den ich arbeite, hat einen Wasserfall von 22 m Höhe gekauft, der im kleinsten Wasserstand noch so viel Wasser führt, wie die Aare früher bei uns bei normalem Stande

führte. An die 150'000 HP werden da herauskommen, wenn das ganze Wasser nutzbar gemacht wird. Ich habe die Oberaufsicht über die ganze Anlage und werde alle zwei oder drei Wochen hinfahren müssen. Electricität ist für mich noch etwas neu, und ich muss tüchtig studieren, um auf der Höhe zu bleiben. Aber ich werde es auch noch fertig bringen wie mit dem Gas.

Die Kinder werden bald gross und lernen tüchtig. Wenn Hermann durch das Gymnasium durch ist, werde ich probieren, ihn auf die Marineakademie in Anapolis zu bekommen. Er würde da die beste Engineerausbildung erhalten, die zu haben ist, braucht aber nicht zu dienen, wenn er nicht mag. Elsa soll wenn möglich das Lehrerinnenseminar machen, und nachher werden wir sehen.

Mit vielen Grüssen und Küssen schliesst Euer Sohn und Bruder

Hermann

Bemerkung

Im Jahre 1892 wurde Hermann Bürgi USA-Bürger, ohne aber auf das Schweizerbürgerrecht zu verzichten. Weil er es unterlassen hatte, Auslandsurlaub zu verlangen und seine Militärsteuer nicht bezahlt hatte, ergaben sich 1903 bei seinem Besuch in der Schweiz Unannehmlichkeiten. Einer drohenden Gefängnisstrafe entzog er sich durch eine eilige Abreise. 1906 beglich Hermann die Steuerforderung von Fr. 648.-, weil er das Schweizerbürgerrecht behalten wollte. Hermann Bürgi besuchte später Europa und die

Schweiz noch mehrmals in geschäftlicher Mission. Er starb 1937 in New York.

Herrn Kurt Bürgi, Ortschaften, verdanken wir die Uebertragung der Briefe in die heute lesbare Schrift und Familie Bürgi in Wangen die Einwilligung zur Veröffentlichung dieser interessanten Lebensgeschichte.

Rolf Anderegg