

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 25/26 (1895)  
**Heft:** 12

**Nachruf:** Bürgi, Joh. Heinrich

#### **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:** 20.02.2026

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

der Dynamomaschine entnehmen oder das Carbid als Zwischenglied benutzen, wir brauchen elektrische Energie dazu und eigentlichlicherweise in gleichen Mengen. So kann man gewissermassen das Carbid als Träger von Energie betrachten und darin liegt sein grosser Wert. Die verschiedenen Verwendungsformen des neuen Körpers sind augenblicklich noch nicht abzusehen. Wichtig für die Elektrotechnik ist der Umstand, dass das Carbid auf elektrischem Wege hergestellt wird und dass dadurch wiederum ein neues Gebiet für die Thätigkeit des Elektrotechnikers erschlossen worden ist.

**Kantonales Technikum Burgdorf.** Der erste gedruckte Jahresbericht dieser Anstalt ist erschienen mit specieller Berücksichtigung des Schuljahres 1894/95, dem wir kurz folgendes entnehmen können: Die Schule umfasst eine baugewerbliche, eine mechanisch technische, eine elektrotechnische und eine chemisch-technologische Abteilung. Der Unterricht wurde erteilt durch acht Hauptlehrer (zwei Architekten, zwei Maschinen-Ingenieure, ein Ingenieur für Elektrotechnik, ein Chemiker, ein Physiker, ein Mathematiker) und fünf Hülfslehrer. Die Schülerzahl, welche bei Eröffnung der Anstalt 18 betrug, ist bereits auf 123 gestiegen und verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Abteilungen: Baugewerbliche Abteilung 46 und 7 Hospitanten, mechanisch-technische und elektrotechnische Abteilung zusammen 68; chemisch-technologische Abteilung 2. Von diesen Schülern stammen 82 aus dem Kanton Bern, die übrigen aus andern Kantonen und dem Ausland.

Die Bibliothek und die Lehrmittelsammlung sind durch zahlreiche Anschaffungen im Gesamtbetrag von 15000 Fr. und außerdem durch eine grosse Zahl wertvoller Schenkungen vermehrt worden.

Die Anstalt steht nunmehr auch baulich vollständig vollendet da, alle Schulräume sind mit Gas, die Zeichensäle mit elektrischem Licht (Glühlampen) versehen, sämtliche Installationen der elektrotechnischen und chemisch-technologischen Abteilung sind bis in die nötigsten Details ergänzt und dürfen wir so einer schönen und gedeihlichen Weiter- und Fortentwicklung dieser bernischen technischen Anstalt entgegensehen. A. St.

**Elektrische Strassenbahn Hamburg-Altona.** Die Pferdebahngesellschaft Hamburg - Altona hatte mit den Hamburger Behörden und dem Altonaer Magistrat Verträge betreffend Umwandlung des Pferdebetriebs in den elektrischen Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung abgeschlossen. Die Verwirklichung der geplanten Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Gesellschaft ist nun an dem Widerstand der Altonaer Stadtverordneten gescheitert, die das System der oberirdischen Stromzuleitung nicht sanktionieren wollten und sich für den Accumulatorenbetrieb ausgesprochen hatten. Trotzdem die zur Prüfung des Accumulatorenbetriebs nach Hagen i. W. gesandten Sachverständigen die Verwendung von Accumulatoren für den Strassenbahnbetrieb in Altona zur Zeit noch nicht glaubten empfehlen zu können, haben die Stadtverordneten sich geweigert, die oberirdische Stromzuführung zu genehmigen und den ganzen Vertrag über die Umwandlung des gegenwärtigen Betriebs aus diesem Grunde abgelehnt.

**Ostschweizerische Eisenbahnprojekte.** Herr Guyer-Zeller hat den Verwaltungsräten der Nordostbahn-Gesellschaft eine Vorlage für den Bau eines normalspurigen Eisenbahnnetzes von 16 Nebenbahnen verschiedener Betriebsweise in einer Gesamttausdehnung von 250 km, oder von etwa 40% des zur Zeit im Betriebe befindlichen eigenen Netzes der N. O. B. vor gestellt.

**Die Schweiz. Erd-Kloset-Fabrik** der Firma Kuoni & Co. in Chur ist an deren langjährigen Hauptagenten Herrn P. Schuster in Zürich über gegangen.

## Nekrologie.

**† Joh. Heinrich Bürgi.** Am 16. März starb nach kurzer Krankheit zu St. Gallen im 69. Lebensjahr an den Folgen eines Schlaganfalls: Ingenieur Heinrich Bürgi, der mehr als ein Vierteljahrhundert an der Spitze des Betriebswesens der Vereinigten Schweizer-Bahnen gestanden und natürlich auch durch seine hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues verdient, neben den klangvollsten Namen der schweizerischen Technikerschaft genannt zu werden.

Der Verstorbene, ein Sohn des Regierungsrates Bürgi, machte seine technischen Studien in Karlsruhe, München und Wien. Mit Beginn seiner praktischen Thätigkeit als Ingenieur wandte er sich Ende der 40er Jahre sofort dem Eisenbahnbau zu, arbeitete nach dieser Richtung in den Kantonen Zürich und Aargau und war u. a. beim Bau der Linie Zürich-Baden unter Oberst Näff beschäftigt, der ihn auch mit den Vorarbeiten für die Luzerner-

Linie betraute. Im Jahre 1851 führte ihn seine Anstellung bei der St. Gallen-Appenzeller-Eisenbahngesellschaft nach St. Gallen, wo er als Adjunkt des Sektionsingenieurs Pestalozzi bei der Tracierung der damals in Angriff genommenen Linie Wil-St. Gallen-Korschach auf der Strecke Winkeln bis Stadt St. Gallen thätig war und weiterhin als Bauführer erfolgreich wirkte.

Die geschickte Lösung schwieriger Aufgaben, wie beispielsweise die Leitung des Baus der Sitterbrücke, (Eisenkonstruktion von Dollfus) und nach der Fusion der genannten Gesellschaft mit der Glattthalbahn und Südostbahn im Jahre 1856 die als mustergültig anerkannte Ausführung der Vorarbeiten wie der Bauleitung für die mannigfache und bedeutende Schwierigkeiten bietende Walensee-Linie, verschafften Bürgi in den weitesten Kreisen den Ruf eines der talentvollsten Eisenbahningenieure unseres Landes. Es mag auch erwähnt werden, dass die Aufnahme der ersten Profile des Fussach-Harder Rheindurchstiches zu jener Zeit von Bürgi gemacht wurde. 1859 trat er in der Stellung eines Bahningenieurs der V.-S.-B. zum Betriebsdienst über, dem er, später zum Oberingenieur aufrückend, bis Ende 1885 seine ausgezeichnete Arbeitskraft, in einer selten hingebenden und aufopfernden Thätigkeit, widmete.

In der Natur dieses für den leistungsfähigen Techniker höchst un-dankbaren Wirkungsgebietes liegt es, dass hervorragende Eigenschaften und Schöpfungen zu keiner anschaulichen, öffentlichen Geltung kommen, trotzdem der Eisenbahnbetriebsdienst mehr als jede andere technische Berufstätigkeit, an gewissenhaftes, umsichtiges und energievolles Schaffen die denkbar höchsten Anforderungen stellt. Aus diesem Grunde giebt die spätere Berufsperiode Bürgis keine Gelegenheit, von bedeutenden Werken zu berichten; man weiss immerhin, dass er sich auf seinem schwierigen, verantwortungsvollen Posten den Namen eines weit und klar blickenden, einsichtigen Technikers von bedeutender Arbeitskraft und nie ermüdendem Eifer erworben hat.

Auf sein Urteil in bau- und betriebstechnischen Fragen wurde deshalb bei Einführung von Neuerungen und bei Neuanschaffungen stets grosses Gewicht gelegt und nicht selten hat man ihn ausserhalb seines Specialdiestes zu wichtigen Expertisen zugezogen. Obwohl ihm während der regen Bauperiode der 70er Jahre öfters Gelegenheit geboten war, in andre Stellungen überzugehen, zog er es doch vor, den Vereinigten Schweizer-Bahnen treu zu bleiben, bis ein hartnäckiges katarrhalisches Halsleiden und ein Gehörübel, die ihn an der vollen Dienstleistung hinderten, seinen Rücktritt ins Privatleben notwendig machten. Mehrere Jahre hat er dann noch dem Verwaltungsrate der V. S. B. angehört.

Als Mensch war Bürgi das Vorbild einer kraftvollen, treugesinnten, pflicht- und zielpussten Persönlichkeit. Ein Geist von ebenso umfassender, als gediegener Bildung, von zäher Konsequenz im Denken und Handeln, und einem stark ausgeprägtem Selbstbewusstsein, dabei ein gemütvolles, erwärmendes, gerades, grundehrliches Wesen — das sind die markantesten Züge des Charakters und der Persönlichkeit des Verstorbenen, der von seinen Untergebenen und Mitbürgern geachtet, wert und lieb wurde allen denen, die seinen näheren Umgang genossen haben. Sein Tod lässt darum eine schmerzlich empfundene Lücke zurück in dem Kreis der ihm befreundeten Kollegen, die ihm dauernd ein ehrendes Andenken bewahren werden.

**† Dr. Ludwig Schläfli.** Nach langer Krankheit ist am 20. dies in Bern Professor Dr. Ludwig Schläfli, einer der genialsten und bedeutendsten Mathematiker unseres Jahrhunderts gestorben. Das ausgedehnte Gebiet des mathematischen Wissens beherrschte er in einer Weise, wie es nur wenigen gegeben war. Schläfli wurde am 15. Januar 1814 zu Burgdorf geboren; er besuchte die dortige Lateinschule, hierauf das Gymnasium zu Bern und widmete sich von 1834 bis 1837 dem Studium der Theologie. Schon früher beschäftigte er sich jedoch so erfolgreich mit mathematischen Studien, dass er bald alle seine Lehrer an Wissen übertraf. Es war wohl selbstverständlich, darf aber als ein bedeutsames Ereignis für die Ausdehnung des mathematischen Wissens bezeichnet werden, dass Schläfli, obwohl er in das bernische Ministerium aufgenommen wurde, sich vollständig der Mathematik zuwandte. Nach kurzer Lehrthätigkeit am Progymnasium in Thun habilitierte er sich im Jahre 1847 als Docent für Mathematik an der Universität zu Bern, an welcher er bis zu seinem 1891 erfolgten Rücktritt als hochgeschätzter Lehrer verblieb. Zwar ist, den bernischen Verhältnissen entsprechend, seine Zuhörerschaft besonders anfangs nur eine kleine gewesen, aber das Hauptgewicht seiner Thätigkeit lag weniger auf dem, was er vortrug, als auf dem, was er veröffentlichte. Die bedeutendsten mathematischen Zeitschriften Deutschlands, Italiens und Frankreichs enthalten Abhandlungen von seiner Hand, in welchen er seiner Wissenschaft neue, weite Bahnen wies; und da er nicht nur ein gewaltiger Mathematiker, sondern auch ein Sprachkenner von fast unerreichtem Wissensumfang war — er beherrschte