Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 14

Nachruf: Furrer-Zeller, Ernst

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: 02.07.2025

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

nigten Schweizerbahnen und trat bei deren Verstaatlichung in den Dienst der Bundesbahnen über. Im Jahre 1907 wurde er zum Oberingenieur-Stellvertreter des IV. Kreises in St. Gallen ernannt und übersiedelte im Jahre 1919 in gleicher Stellung nach Zürich. Er hat in treuer Hingebung und mit grossem Fleiss der Staatsbahnverwaltung gedient, ihr sein Bestes gegeben und damit die Achtung und das Zutrauen der Oberbehörden wie auch seiner Kollegen erworben. Anlässlich der Trauerfeier wurde dem Verstorbenen im Namen der Schweizerischen Bundesbahnen für seine Arbeit und Pflichttreue der verdiente Dank ausgesprochen.

So wie er selbst war, liebte Schilliger offenes und gerades Wesen, suchte überall das Rechte, war seinen Mitarbeitern gegenüber stets zuvorkommend und brachte den berechtigten Wünschen seiner Untergebenen, denen er stets Wohlwollen bezeugte, volles Verständnis entgegen. In der Morgenfrühe des 10. September ist er nach kurzem Krankenlager unerwartet rasch im 60. Altersjahr entschlafen. Seine Mitarbeiter und seine Freunde werden ihm ein gutes und dankbares Andenken bewahren. A.

ERNST FURRER-ZELLER
INGENIEUR
10. Dez. 1870 7. Juli 1926

BEAT SCHILLIGER
INGENIEUR
28. Sept. 1866 10. Sept. 1926

† Ernst Furrer-Zeller. Der am 7. Juli verschiedene Ingenieur E. Furrer-Zeller stammte aus einer Familie von Landwirten, und hatte sein Interesse und seine Anhänglichkeit für diesen Wirkungskreis immer beibehalten. Er wurde am 10. Dezember 1870 in Lüterkofen (Solothurn) geboren. Nach seinen Studien an der Kantonschule in Solothurn zog ihn die Welt der Technik an. Er studierte 1896 bis 1898 an der Maschineningenieur-Abteilung der Eidgen. Technischen Hochschule, und beendigte seine Studien 1900 an der Technischen Hochschule in Charlottenburg. Die Zweige der Maschinentechnik lagen ihm besonders nahe, die die Urproduktion betrafen, während er sich bei theoretischen Fragen, trotz Interesse und Verständnis, bescheiden zurückhielt. In seiner Praxis, bei der Maschinenfabrik A.-G. Buckau in Magdeburg, in den Jahren 1900 bis 1901, beschäftigte er sich mit allgemeinem Maschinenbau. Der Zug nach der Heimat brachte ihn nach der Schweiz zurück. In Genf eröffnete er ein technisches Bureau, speziell für Molkerei- und Ziegelei-Einrichtungen. Später meldete er sich als Experte beim Amt für geistiges Eigentum in Bern; seine sorgfältige Arbeit, sein zurückhaltendes, gewissenhaftes, kollegialisches Wesen erwarben ihm bei den Kollegen Freunde, die ihm in der darauffolgenden Zeit, als er sich in Zürich als Patentanwalt festsetzte, treu blieben.

Manchem ist sein freundliches, stilles Wesen lieb geworden. Wenige haben wie der Schreibende miterlebt, wie er in unablässiger Sachlichkeit das ihm anvertraute geistige Gut pflegte, und etwa bei Expertisen Erkenntnis und Gerechtigkeit suchte.

Wer ihm nahe gestanden ist, wird ihn nicht vergessen.

M. A. B.

Miscellanea.

Fortschritte im Motorschiffbau. Trotz der bestehenden ungünstigen Verhältnisse in der Schiffahrt, und damit auch im Schiffbau, findet die Verwendung von Verbrennungsmaschinen zum Schiffsantrieb immer mehr Eingang. So sind laut „Modern Transport" vom 24. Juli zurzeit auf der ganzen Erde Motorschiffe zu insgesamt 885 100 t im Bau, während der Dampfschiffbau 1 051 649 t beträgt. An der Entwicklung der Motorschiffe sind vor allem Dänemark, Holland, Italien, Japan und Schweden beteiligt, die zusammen 129 380 t Dampfschiffe und 426 241 t Motorschiffe in Bau haben.

Im übrigen ist es erwähnenswert, dass die Vervollkommnung der Wärmekraftmaschine als Schiffsantrieb mit der Still-Maschine des Dampfers „Dolius" einen bedeutenden Erfolg zeigt. Diese kombinierte Diesel-Dampfmaschine galt als Versuchsausführung, und dennoch hat der Dampfer bis jetzt über 100 000 Seemeilen in fünf Reisen erfolgreich zurückgelegt. Auf einer sechsten Reise, bei einer Verdrängung von 11 100 t, wurde, wie „Modern Transport" vom 31. Juli mitteilt, zwischen Liverpool und Port Said eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 11,53 Knoten bei einem Brennstoffverbrauch von 8,67 t im Tag aufrechterhalten. Es soll dies auf dem Gebiete der Schiffsantriebe eine Rekordleistung darstellen. Es ist daher nicht zu verwundern, dass nunmehr ein neues Schiff mit Scott-Still-Maschinen in Auftrag gegeben worden ist, und zwar wird dieses Maschinen für Zweischraubenantrieb von bedeutend grösserer Leistung als die der „Dolius" erhalten. Rr.

Einfluss von Calcium-Chlorid auf Beton. Im Bureau of Standards in Washington waren bereits früher Versuche vorgenommen worden, um den Einfluss von $Ca\,Cl_2$ auf die Eiseneinlagen festzustellen. Diese Versuche ergaben, dass Calcium-Chlorid allerdings das Eisen angreift, jedoch nur in unbedeutendem Masse, und dass dieser Angriff mit der Zeit nicht weiter schreitet, insofern die Eisen im Beton gut eingebettet sind. Prof. M. B. Lagaard hat nun im Versuchs-Laboratorium der Universität von Minnesota die Versuche in dem Sinne weitergeführt, dass er Betonmischungen, in denen $Ca\,Cl_2$ als integrierender Bestandteil zugefügt worden war, untersuchte. Die Versuche zeigten nach „Eng. News Record" vom 5. August 1926 folgende interessante Ergebnisse: 1. Die Zugfestigkeit des Beton ergab bei Beimengung von 2% $Ca\,Cl_2$ höhere Werte als für den gewöhnlichen Beton. Z. B. betrug der Zuwachs der Zugfestigkeit für die nach 28 Tagen geprüften Versuchskörper 25%. Mit wachsendem Gehalt an $Ca\,Cl_2$ verminderte sich dieser Zuwachs und betrug bei 5% $Ca\,Cl_2$ noch 9% gegenüber gewöhnlichem Beton. — 2. Auch die Druckfestigkeit zeigte den grössten Zuwachs bei einem Gehalt der Mischung an $Ca\,Cl_2$ von 2%. — 3. Für das Schwinden ergaben sich wesentlich höhere Werte als für den gewöhnlichen Beton. Nach drei Tagen war das Schwinden bei Verwendung von 2% $Ca\,Cl_2$ um 100% grösser als beim gewöhnlichen Beton. Nach 14 Tagen scheint der Unterschied zwischen den beiden Betonarten konstant zu bleiben, in dem Sinne, dass Beton mit $Ca\,Cl_2$ Zusatz um 85% mehr schwindet als gewöhnlicher Beton. Jy.

Zum Direktor der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartement, an Stelle des zum Kreisdirektor der S. B. B. in Zürich gewählten Dr. Robert Herold, wählte der Bundesrat Ingenieur Hans Hunziker, zurzeit technischer Stellvertreter des Direktors dieser Abteilung und Chef des technischen Dienstes des Departements. Der neu gewählte Direktor stammt aus Wynau und wurde 1879 geboren. Seine technischen Studien absolvierte er an der Bauingenieur-Abteilung der Techn. Hochschule München von 1898 bis 1902. Während einer dreijährigen Anstellung im Ingenieurbureau Kürsteiner in St. Gallen befasste er sich u. a. mit der Projektierung und Bauleitung der Linien Gais-Appenzell, Wetzikon-Meilen, Schaffhausen-Schleitheim, und mit dem ersten Projekt für die Bodensee-Toggenburgbahn. In den Jahren 1906 und 1907 leitete er den Bau der Langenthal-Jura-Bahn. Von 1908 an war er Kontroll-Ingenieur für Bau und Unterhalt beim Eisenbahndepartement, zunächst für das Gebiet der Gotthardbahn mit den zentral- und südschweizerischen Nebenbahnen, später für die Kreise II und I der S. B. B. samt anschliessenden Privatlinien, einschliesslich B. L. S. Im Jahr 1924 rückte er zum Chef des technischen Dienstes vor, in welcher Eigenschaft er die selbständige Leitung der gesamten bau- und betriebstechnischen Bahnaufsicht hatte.

Wir begrüssen es, dass es möglich war, wieder einen Techniker an die seinerzeit von Ingenieur Robert Winkler versehene Stelle zu berufen.

Brückenbau-Ausstellung im Anschluss an die internat. Brückenbau-Tagung. Die Ausstellung von Plänen und Photographien schweizerischer Brücken- und Hochbauten, sowie von Messapparaten in der Eidgen. Techn. Hochschule steht den Fachkollegen bis und