

# Nötzli, Fritz

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **123/124 (1944)**

Heft 9

PDF erstellt am: **18.05.2024**

## **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.

Triebmotoren und Transformatoren mussten nur für den allein-fahrenden Wagen bemessen werden. Sie erwiesen sich so als beliebte Gesellschaftswagen und vermochten der Autokonkurrenz zu begegnen. Die kriegsbedingte Einstellung solcher Gesellschaftsfahrten und die starke Frequenzsteigerung der Kurszüge verurteilten die roten Pfeile zur Untätigkeit, weil sie für die Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern, Expressgut, Milch und Marktprodukten keinen Platz liessen. Es musste daher, nach Dr. E. Meyer im SBB-Nachrichtenblatt 1944, Nr. 6, eine wirtschaftlich tragbare nachträgliche Verstärkung versucht werden, um wenigstens je einen Gepäck- und Personenwagen anhängen zu können. Zu diesem Zwecke wurden an zwei Schnelltriebwagen Re 2/4 Nr. 201 und 202 zwei Puffer und leichte Zughaken angebracht, das Wagengerippe an der Stirnseite versteift, die automatische Druckluftbremse eingebaut und die elektrische Heizung erweitert. Dies so, dass der Anhängewagen über einen besondern Zugheizungshüpfen an die oberste Fahranszapfung des Transformators angeschlossen wird, der den Heizstrom mit 800 V abgibt. Das Leergewicht ist dadurch um 2,2 t auf 34,8 t erhöht worden. Die höchstzulässige Anhängelast beträgt 30 t für Steigungen bis 12 ‰; über 18 ‰ darf nicht mehr angehängt werden. Die Höchstgeschwindigkeit fällt von 125 km/h auf 100 km/h. Sie sollen vorerst neu elektrifizierten, schwach frequentierten Nebenlinien bessere Verbindungen bringen, wofür der Schönheitsfehler ungleichen Wagenbildes übersehen werden darf; das umsomehr, als neue angepasste Anhänger zum Bau vorgesehen sind.

Der Schweiz. Wasserwirtschafts-Verband hält seine ordentl. Hauptversammlung Samstag, 2. Sept. im Bürgerhaus in Bern, mit Beginn um 10 h. Um 10.35 findet ein Vortrag statt von Dipl. Ing. F. Kuntschen, 1. Sekt.-Chef im Eidg. A. f. W. über «Les possibilités d'accumulation dans les Cantons des Grisons, du Tessin et du Valais» (mit Lichtbildern). Anschliessend um 11.30 h erfolgt ein Kurzreferat des Verband-Sekretärs Dr. oec. publ. A. Härry über «Öffentlich diskutierte Probleme der Wasser- und Energie-wirtschaft». Anmeldungen zum gemeinsamen Mittagessen im Bürgerhaus (Fr. 7.50) sind bis zum 31. August zu richten an das Sekretariat des S. W.-V., St. Peterstrasse 10, Zürich.

## WETTBEWERBE

Bebauungsplan Sursee (Bd. 122, S. 307; Bd. 123, S. 85). Das Ergebnis unter 12 eingereichten Entwürfen ist folgendes:

1. Preis (2800 Fr.) Herbert Keller, Arch., St. Niklausen
  2. Preis (2400 Fr.) Konrad Furrer, Arch., Zürich
  3. Preis (1300 Fr.) Adolf Ammann, Luzern
  4. Preis (1000 Fr.) J. Wichser-Theiler, Arch., Schüpfheim
- Ankäufe: zu 800 Fr. E. Leuenberger, Arch., Luzern  
zu 700 Fr. Alb. Zeyer & M. Räber, Arch., Luzern

Die übrigen Entwürfe wurden entschädigt.

Ausstellung der Entwürfe im Rathausaal Sursee bis und mit Freitag, 8. Sept. je 14 bis 18 h, an Samstagen und Sonntagen 10 bis 12 und 14 bis 18 h.

## NEKROLOGE

† Marius Cioc, Bauingenieur, von Bukarest, geb. am 16. Aug. 1911, E.T.H. 1932/34, ist am 16. April 1944 für sein Vaterland gefallen. G. E. P.-Kollege Cioc war, nach Absolvierung seines Militärdienstes (1935/36) als Volontär an der EMPA in Zürich tätig (1936/39), wo er auch zum Dr. sc. techn. promoviert hat. In die Heimat zurückgekehrt, fand er Anstellung als Ingenieur des Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Bukarest, bis er zu den Fahnen berufen wurde.

† Fritz Nötzli, Dr. phil. und Dr.-Ing. h. c., von Höngg, geb. am 10. März 1863, E.T.H. Chem. 1880/83, einer unserer ältesten G. E. P.-Kollegen, hat am 27. Juni das Zeitliche gesegnet. Nötzli hat seine berufliche Tätigkeit zur Hauptsache im Ausland ausgeübt, zuletzt als Direktor des Vereins für chemische und metallurgische Produktion in Aussig a. d. Elbe, wo er auch seinen Lebensabend verbracht hat.

## LITERATUR

Hölzerne Hausdächer, Baustoffbedarf und Arbeitsaufwand, Standsicherheitsnachweis. Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Holzforschung, Heft 33, 168 S. mit 157 Abb. Berlin 1943, Hermann Göring-Strasse 27. Preis Fr. 9.80.

Die wirtschaftliche Not nach dem letzten Weltkrieg führte zur Erkenntnis, dass zur Einsparung an Holz die Tragkonstruktionen der Hausdächer anhand von statischen Berechnungen zu dimensionieren seien und nicht mehr auf Grund allein der

konstruktiven Erfahrungen der Bau- und Zimmermeister. Ein Ausschuss der Gesellschaft für Holzforschung stellte einen Arbeitsplan auf, nach dem Untersuchungen eines einfachen Satteldaches für vier Hausquerschnitte von 7,25 bis 15,50 m Haustiefe mit Dachneigungen von 35° und 50° durchgeführt wurden. Ueber dem obersten Geschoss ist eine Holzbalkendecke angenommen worden, deren Balken im Tragsystem statisch berücksichtigt werden. Die Berechnung erfolgte nach den Normen DIN 1052.

Neben dem minimalen Baustoffbedarf ist insbesondere auch der Arbeitsaufwand für die verschiedenen Lösungen genau ermittelt worden, indem für die einzelnen, häufig wiederkehrenden Arbeitsgänge Durchschnittszeiten eingeführt wurden. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind tabellarisch zusammengestellt, sodass der Bedarf an Holz, Stahl und Arbeitszeit sofort abgelesen werden kann. Das Sparren- und Kehlbalckendach hat einen bei kleinen und mittleren Haustiefen von 22 bis 39 % geringeren Holzbedarf als das Pfettendach. Bei Haustiefen grösser als 15,50 m beginnt der genagelte Fachwerkbinder einen geringeren Holzbedarf als das Kehlbalckendach aufzuweisen. Der vorliegende Bericht will indessen nicht nur das Ergebnis der an 55 Dächern mit ausgebautem Dachstock und ohne Dachausbau durchgeführten Untersuchungen mitteilen, sondern Ratschläge geben für die Bemessung und Konstruktion der Dächer, wobei auch Vorschläge für genagelte und geleimte Binder aufgeführt werden.

Für den projektierenden Architekten und Ingenieur sind vor allem die Berechnungsverfahren des letzten Abschnittes für das abgestrebte und das strebenlose Pfettendach, das Pfettendach mit Sprengwerk und das Sparren- und Kehlbalckendach von besonderem Interesse. Das Heft kann deshalb den Holzkonstruktoren bestens empfohlen werden.

K. Hofacker

### Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

L'évolution du moteur d'aviation. Par Cap. P. Mazzuchelli. No. 5 des publications de l'avia. 148 pages avec 74 fig. Lausanne 1944, Librairie Payot. Prix Frs. 5.50.

Die Bürgerschaft, Einflüsse, Gefahren, neue Wege. Von A. Santschi-Schmid. 71 Seiten. Bern 1944, Verlag Paul Haupt. Preis kart. Fr. 2.40.

Ortsfeste und Schiffsdieselmotoren. Von F. Mayr, Heft 12 von «Verbrennungskraftmaschinen». 330 Seiten mit 318 Abb. Wien 1934, Springer-Verlag. Preis kart. 53 Fr.

100 Jahre Christen 1844—1944. Festschrift. Bern 1944, Selbstverlag. Marktgasse 28.

Das Erlernen des Wasserfahrens und der Seilverbindungen. Verfasst von Carlo Wälschli, Zeichnungen von Willi Stucki. 48 Seiten mit vielen Abb. Bern und Aarberg 1944. Herausgegeben vom Schweiz. Pontonier-Fahrverein.

Vorträge, gehalten an der Schweizerischen Verkehrstagung am 5. und 6. November 1943, Zürich. Heft 7 der Schriftenfolge der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung. 217 Seiten. Zürich 1944, Selbstverlag. Preis kart. Fr. 4.40.

### Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### G. E. P. Gesellschaft Ehem. Studierender der E. T. H. Gruppo Lugano

#### Escursione all'impianto di Lucendro

Sabato, 15 luglio u. s., il nostro Gruppo ha effettuato l'attesa escursione, favorita da un tempo ideale, ai lavori dell'impianto del Lucendro. Ad Airolo, prima di iniziare la visita ai cantieri, l'egregio ing. Vigliano, direttore generale dei lavori, ha riunito la comitiva per dare alcuni chiarimenti ed essere largo di spiegazioni sulle caratteristiche dell'impianto. In seguito i partecipanti si portavano a visitare la centrale, quasi ultimata nella parte muraria, e nella quale si installano già le turbine, i trasformatori, i cavi, ecc., mentre all'esterno si innalzano i tralicci della stazione di trasformazione e si termina la posa dei tubi della condotta forzata.

La comitiva saliva poi con delle automobili al passo del S. Gottardo, stando durante il percorso ad osservare le installazioni alle finestre della galleria di adduzione. Al cantiere dello sbarramento del Lucendro, vero villaggio costituito da numerose baracche, alcuni colleghi, addetti ai lavori, attendevano i partecipanti per accompagnarli nella visita agli impianti. Le ore passavano veloci mentre si lasciava la cava di pietra per andare alle frantumatrici, alla tipica diga Nötzli (che sta sorgendo dal fondo granitico), alla stazione della teleferica e al laboratorio per le prove dei materiali. Per ultimo si visitavano le cantine con tutti i loro servizi.

La sera gli escursionisti erano nuovamente a Airolo dove, durante la cena, il Presidente ringraziava sentitamente e vivamente la spett.le Motor Columbus S. A., l'egregio direttore ing. Vigliano e le diverse imprese assuntrici delle opere, per la cordiale accoglienza, le cortesie e gli appoggi dati al Gruppo nella sua escursione, tanto indimenticabile ed istruttiva. R. C.