Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 101/102 (1933)
Heft: 8

Nachruf: Nötzli, Fred. A.

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: 06.07.2025

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

(Kt. Unterwalden und Bern) wird bezweifelt wegen schlechter topographischer Lage und geringer Qualität. Die Abbauwürdigkeit der jurassischen Bohnerze war während der letzten Jahrzehnte stets eine fragliche und die Verhüttung nur möglich infolge Mitverwertung von Alteisen und der Herstellung von Spezial- und Nebenprodukten. Das während des Krieges im Dünnerntal entdeckte Bohnerzlager könnte allenfalls zusammen mit Fricktalererzen Verwendung finden. Das Vorkommen von oolithischem Eisenerz bei Frick betrachtet H. Fehlmann als einziges bauwürdiges und grösseres unseres Landes. Ueber die Erzmenge und Beschaffenheit liess die „Studiengesellschaft" umfangreiche Erhebungen anstellen. Der Erzvorrat wird auf 23 Mill. t geschätzt und dürfte für einen selbständigen Bergbau- und Hüttenbetrieb genügen.

Wir müssen uns mit diesen Andeutungen begnügen und empfehlen das vielseitige und erschöpfende Werk, das auch hervorragend illustriert ist, allen Interessenten angelegentlich.

S. Cadisch.

NEKROLOGE.

† Dr. Fred A. Nötzli, Ing. Am 24. Mai d. J. verschied Dr. Nötzli in LosAngeles, fern von seiner Heimat, zu früh, um alles zu vollbringen, zu dem er berufen gewesen wäre. Mitten aus seiner Tätigkeit herausgerissen, die ihn weit über die Grenzen der U. S. A. hinaus bekannt gemacht hat, erlag er einer Herzkrankheit, die er sich vor 26 Jahren in der Rekrutenschule in Frauenfeld zugezogen, und gegen die ärztliche Kunst seither nichts mehr vermocht hatte. Ihr Rezept war „Schonung", und das bedeutete für den Aufstrebenden Hemmung und Verhinderung von Vielem, was sein Beruf fast unumgänglich erforderte.

FRED A. NOETZLI
INGENIEUR, Dr. sc. techn.
29. Juni 1887 24. Mai 1933

Fred A. Nötzli, geboren in Höngg am 29. Juni 1887, absolvierte daselbst die obligatorischen Schuljahre und darauf in Zürich die Industrieschule. Grund und Boden übte schon in frühester Jugend auf ihn, der einer Bauernfamilie entstammte, eine deutliche Anziehungskraft aus. Anfänglich schien er Geometer werden zu wollen, doch bewirkte ein Zufall, wie er sich so oft im Leben einstellt, dass sein Weg eine andere Richtung nahm. Im Jahre 1911 diplomierte er an der E. T. H. als Bau-Ingenieur, amtete nach kurzer Vermessungstätigkeit im Val Cluoza bis Ende 1913 als Assistent von Prof. Dr. F. Bäschlin und doktorierte im selben Jahr mit der Dissertation „Untersuchung über Genauigkeit im Zielen mit Fernröhren". Vom Sommer 1914 bis Frühjahr 1915 beschäftigte er sich in Neapel und Rom mit Projektierungen und übernahm im Sommersemester des letzten Jahres Vorlesungen an der E. T. H. an Stelle von Prof. Dr. Bäschlin. Ende 1915 siedelte er ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten über, das seine zweite Heimat werden sollte. Er begann in Baltimore als Zeichner und kam dann in South-Bethlehem als Lehrer an die dortige Hochschule, wo ihm bald (und im Jahre 1927 zum zweiten Mal) eine Professur angetragen wurde. Als er nachher in Perry mit Vermessungen beschäftigt war, zog es ihn dem Westen zu. Im Jahre 1917 liess er sich in Los Angeles nieder und beschäftigte sich zuerst mit Brückenbauten, Bau von Eisenbahnwerkstätten und Eisenbetonbauten.

Erst im Jahre 1918 sollte er sein eigentliches Tätigkeitsfeld, auf dem er Grosses zu leisten berufen war, näher kennen lernen. Projekte für Staumauern und Bewässerungsanlagen in amerikanischem Ausmass und die Ausführung dieser Bauten waren es, die die Schaffenskraft Dr. Nötzlis in den letzten 15 Jahren beanspruchten, und schliesslich viel zu früh brachen. In den Anfang dieser Zeit fällt die Entwicklung von Nötzli's Ideen über neue Konstruktionsarten von Staumauern, für die ihm vom Ingenieurverein der U. S. A. die nur alle fünf Jahre einmal zur Verleihung gelangende goldene Medaille zuerkannt wurde. Hiermit im Zusammenhang steht die Errichtung einer 20 m hohen Probestaumauer nach seinen Plänen, die aus öffentlichen und privaten Mitteln erbaut wurde und die die in sie gesetzten Erwartungen voll erfüllte. Ein Markstein auf dem Wege seines Aufstiegs war die Publikation über die besagte Probestaumauer durch die American Association of Civil Engineers, die eine Prüfungskommission über die Staumauer-Versuche einsetzte und Dr. Nötzli zu deren Sekretär ernannte. Gross ist die Zahl der Bauten, an denen er z. T. als Projektverfasser, z. T. in begutachtender Tätigkeit mitarbeitete. Nur einige wenige seien genannt. Im Jahre 1923 entwarf er den Maliboudamm, mit dessen Bau im folgenden Jahr begonnen wurde. Für die Erhöhung einer Staumauer von 30 auf 45 m in Saltlake City wurde er als Experte zugezogen, ebenso im Jahre 1925 von der Regierung in Washington für den Bau des Coolidgedammes. Welche Bedeutung der letztgenannten Tätigkeit beigemessen wurde, dürfte sich daraus ergeben, dass bei der Dammeinweihung im Jahre 1930 eine Broncetafel enthüllt wurde, die neben dem Namen des Expräsidenten, diejenigen von zwei andern Ingenieuren und den Namen von Dr. Nötzli trägt. In den vergangenen fünf Jahren waren es folgende Staumauern, an deren Bau er in verantwortlicher Stellung mitbeteiligt war: die Pleasantstaumauer, die Pacoima-Gewölbestaumauer, die Rodriguez-Staumauer in Mexico und die San Gabriel-Schwergewichtsmauer bei Los Angeles.

In fachtechnisch-literarischer Hinsicht war Dr. Nötzli ebenfalls rege tätig. Zahlreich sind seine wissenschaftlichen Abhandlungen[1]); die bedeutendste darunter dürfte diejenige in einem technischen Sammel-Werk sein, wo Dr. Nötzli das rd. 100 Seiten umfassende Kapitel „Staudämme" behandelt. Nicht im Zenith seines Schaffens stehend, sondern aller Voraussicht nach kaum auf halber Höhe seiner Laufbahn, schied Dr. Fred A. Nötzli aus diesem Leben, still, wie er der grossen Oeffentlichkeit gegenüber gelebt hat, ein feiner und guter Mensch.

H. E. N.

MITTEILUNGEN.

Die Flugzeuge der „Crociera del Decennale". Im Augustheft 1933 des „Ingegnere" beschreibt R. Giacomelli das Wasserflugzeug „S 55", mit dem der diesjährige Geschwaderflug von *Italo Balbo* nach Chicago und zurück nach Orbetello, wo die 24 Flugzeuge beheimatet sind, unternommen wurde. Der erwähnte Flugzeugtypus hat ebenso, wie die Regierung Mussolinis, eine zehnjährige, erfolgreiche Entwicklung hinter sich und zahlreiche technische Meisterleistungen ermöglicht. Die gegenwärtige, vervollkommnete Ausführungsform weist folgende Hauptmerkmale auf. Das mit seinem Eindeckergerüst auf zwei Schwimmern aufgebaute Flugzeug ist, mit 24 m Flügelspannweite, 16 m Länge über alles, 5 m Höhe und 5,1 m grösster Flügelbreite, durch eine Tragfläche von 93 m² und ein Leergewicht von 5750 kg gekennzeichnet. Es ist für eine Geschwindigkeit von 235 km/h im Normalflug, bezw. für 280 km/h im Maximum, zur Aufnahme einer Nutzlast von maximal 5000 kg bestimmt. Bei einer Besetzung mit Mannschaft, Benzin und Schmieröl von total 3600 kg wird eine Höhe von 1000 m in 4,4 min, eine Höhe von 5000 m in 50 min erreicht. Der maximale Aktionsradius mit vollgefüllten Benzin- und Oelbehältern beträgt 4700 km. Der Verbrauch von Benzin und Oel beträgt rund 1 kg/km. Der in das Flugzeug eingebaute Motor „Asso 750" von Isotta-Fraschini weist 18, in drei konvergenten Reihen angeordnete Zylinder und 6 Vergaser auf. Bei normal 1750 Uml/min absorbiert der dreiflüglige, mit der Motorwelle unmittelbar verbundene Metallpropeller 880 PS; bei Steigerung der Drehzahl auf 1900 Uml/min kann eine Leistung von 940 PS entwickelt werden. Zur Wasserkühlung der Zylinder besitzt der Motor Kühlräume von 42 Liter im Ganzen. Der Benzinverbrauch des Motors beträgt 215 gr/PS h, zu dem noch ein Oelverbrauch von 10 gr/h für die Schmierung hinzukommt. Bei einer Bohrung von 140 mm und einem Kolbenhub von 170 mm misst das Gesamtvolumen der 18 Motorzylinder 47,07 l. Der Radiator für das Kühlwasser ist aus zwei getrennten, im Störungsfall einzeln verwendbaren Teilen aufgebaut.

[1]) Die „S. B. Z." verdankt ihm folgende Beiträge:
1922 (Bd. 80, S. 57*) „Durchbiegungen und Spannungen in Gewölbestaumauern".
1926 (Bd. 87, S. 13*) „Versuchs-Gewölbestaumauer am Stevenson-Creek, Kalifornien".
1928 (Bd. 91, S. 193*, 295) „Der Bruch der St. Francis-Staumauer in Kalifornien".
1932 (Bd. 99, S. 81*) „Die Hoover-Staumauer am Colorado-River".