

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 72 (1954)  
**Heft:** 27

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

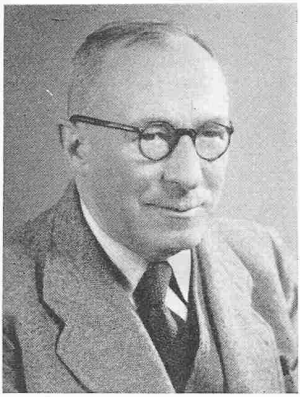
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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



KARL NÖRBEL  
INGENIEUR  
1886 1954

und Praktikum erwarb er 1909 das Diplom. Nach einem Jahr Assistenz an der Ingenieurschule wirkte Karl Nörbel als bauführender Ingenieur beim Büro für Festungsbauten, sowie bei Tiefbauten und Gebirgsstrassenbau im Kanton Tessin. In den folgenden vier Jahren arbeitete er im Baubüro der NOK und führte als bauleitender Ingenieur die Sondierungen für den Bau des Kraftwerkes im Wägital durch. Von 1922 bis 1928 war ihm als Bauführer des Bauloses I des Kraftwerkes Wägital die Erstellung der Staumauer und der Seestrasse übertragen. Hier lernte er nebst seiner treuen Lebensgefährtin auch eine Anzahl gute Mitarbeiter

kennen, die er später, nach Fertigstellung des Werkes im Wägital, in sein Hauptwirkungsfeld mitnahm.

Im Jahre 1928 siedelte Karl Nörbel nach Wildegg über, um als Direktor die Leitung der Betonstrassen AG. zu übernehmen. Während 25 Jahren hat er hier seine ganze Kraft für die Einführung und Entwicklung des Betonbelages eingesetzt und dank seiner ausgezeichneten fachlichen Kenntnisse und seiner nicht nachlassenden Pioniertätigkeit dem Beton im Strassenbau einen wichtigen Platz erobert.

Seine langjährige Tätigkeit als Vorstandsmitglied im Schweiz. Autostrassenverein, sowie auch als Mitglied des Direktionsausschusses des Schweiz. Strassenverkehrsverbandes bot ihm reichlich Gelegenheit, seine gründlichen Kenntnisse, sein rasches Erfassen und gerechtes Abwägen zur Geltung zu bringen. Karl Nörbel verstand es, sich durch sein einfaches, bescheidenes und unaufdringliches Auftreten überall Freunde zu erwerben. Dem Vaterland hat er als Offizier gedient und im besonderen während zwei Grenzbesetzungen reichen Tribut gezollt.

Der Heimgegangene war seinen Untergebenen, die in ihm einen gerechten Vorgesetzten verlieren, ein Vorbild für gründliche und zuverlässige Arbeit und ein Beispiel für treue und uneigennützig pflichterfüllung. Er hat uns in der Ausübung seines geliebten Berufes sein Bestes gegeben. Wir werden ihn stets in dankbarer Erinnerung behalten. *M. Schenker*

† **Eduard Feiss**, Dipl. Ing., wurde geboren am 21. Juni 1875 im Haus zur Post in Unterwasser. Er absolvierte die Schulen in seinem Heimatort und in Wildhaus, um nachher die Kantonsschule in St. Gallen zu besuchen; aus dieser Zeit hat er sich lebenslängliche Freundschaften bewahrt. Das Studium am Eidg. Polytechnikum schloss er im Jahre 1900 mit dem Diplom als Ingenieur ab, um seine Praxis bei der Brückenbau-Abteilung der MAN in Nürnberg aufzunehmen, im gleichen Jahre aber noch zu Conrad Zschokke nach Aarau zu gehen, für den er — wie viele andere seiner Schüler — eine grosse persönliche Zuneigung hatte. Zschokke übertrug ihm bald die Leitung verschiedener Bauten in der Westschweiz. In diese Zeit fällt die Gründung des Ehestandes, den Eduard Feiss mit Pauline Buchli einging und dem eine Tochter und zwei Söhne entsprossen, deren einer heute als gewiegter Motorenbauer tätig ist.

Im Herbst 1905 übernahm Feiss im Auftrage von Conrad Zschokke den Bau des Fischereihafens in Dieppe (Hafeneinfahrt und Quaimauer), eine dornenvolle Aufgabe, an der der vorhergehende Unternehmer zugrunde gegangen war. Für die Zähigkeit eines Eduard Feiss aber wurde diese Baustelle zur glänzend bestanden Bewährungsprobe — er liebte es auch in späteren Jahren noch, auf die Schwierigkeiten des Bauens unter den gewaltigen Gezeiteneinflüssen des Aermelkanals zu sprechen zu kommen.

Ende 1911 zog die Familie nach Marseille, wo Zschokke die Erweiterung des Hafens übernommen hatte, und zwar in erster Linie den Bau neuer Molen. Hier sollte Eduard Feiss seinen Wirkungskreis auf Lebenszeit finden. Zschokke klassische gewordene Baumethode für Quaimauern mit Sinkkästen wurde im weitesten Masse angewandt; ein eigens für den Bau der Sinkkästen errichtetes Trockendock diente jahrzehntelang manchen Arbeiten für die Hafenerweiterung von Marseille. Eine

Bauweise für geschüttete Wellenbrecher brachte Ed. Feiss nach seinem eigenen Patent zur Anwendung. Andere Arbeiten am Meer wurden unter seiner Leitung auch in der Umgebung von Marseille, so im Kriegshafen von Toulon und insbesondere in Martigues ausgeführt, wo der schiffbare Durchgang für die Verbindung des Etang de Berre mit dem Meer zu schaffen war, der auch dem Anschluss der Rhone-Schiffahrt an den Hafen von Marseille (durch den Tunnel du Rove) dient. Mehrere der grossen Trockendocks in Marseille wurden von Grund auf wieder hergestellt; andere Druckluftarbeiten, so bei der Staumauer Bouillouses in den Pyrenäen, wurden der darin spezialisierten «Compagnie Choque» bzw. ihrer Nachfolgegesellschaft Entreprises de Grands Travaux Hydrauliques (EGTH) übertragen. In seiner Stellung als deren Chef genoss Eduard Feiss das Ansehen eines Fachmannes, dessen Wort und Urteil letzte Autorität hatte, und dessen Firma im gleichen Rang mit den bestbekanntesten französischen Unternehmungen genannt wurde. Sein Bureau in Marseille befasste sich auch mit der Projektierung von Bauten in Nordafrika und der Organisation der zugehörigen Baustellen; zahlreiche junge Schweizer Ingenieure, von denen viele heute noch im Dienste der S. A. Conrad Zschokke bzw. der EGTH stehen, haben mit Eduard Feiss zusammen im Dienste dieser Arbeiten ihr Bestes gegeben.

Eduard Feiss selber hat es nur fast zu viel getan, insbesondere, als seine Frau aus Gesundheitsrücksichten seit dem Anfang der zwanziger Jahre Aufenthalt in der Schweiz nehmen musste und er allein sich ganz in die Arbeit vergrub und oft griesgrämig wurde. Sein trotz allen beruflichen Beziehungen menschlich einsames Dasein wurde noch erschwert durch den Zerfall der französischen Währung, der ihn um den grössten Teil seiner Ersparnisse brachte. Im Laufe des zweiten Weltkrieges zog er sich denn auch in die Heimat zurück, wo ihm noch ein friedlicher Lebensabend beschieden war. Am 28. Februar dieses Jahres ist er dort entschlafen. Ich werde ihm, als meinem Vorgesetzten während nahezu drei Jahren, ein dankbares Andenken bewahren. *W. J.*

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Die Schweiz, Arbeit und Leben.** Ein Zeitbild in der Jahrhundertmitte. Herausgeber *Werner Reist*, Gesamtdirektion *Emil Schürch*. 2., erweiterte Auflage. 208 S. mit 165 Abb., wovon 50 in Vierfarbendruck. Zürich 1953, Verlag Mensch und Arbeit (Bahnhofstr. 84). Preis kart. Fr. 10.80, geb. Fr. 13.70.

Es ist dem Herausgeber gelungen, in einem schmalen, ansprechenden Bändchen ein Gesamtbild der Schweiz zu bieten, das man gerade jetzt, in der Zeit, da die vielen Besuche aus dem fernen Ausland eintreffen, als Geschenk und Erinnerung besonders gern verwendet. 27 prominente Fachautoren behandeln Geschichte und kulturelle Mission der Schweiz, vor allem aber die Wirtschaftszweige, die Industrie, Verkehr und Tourismus. Vignetten in Strichzeichnung lockern den Text auf, Photos ein- und mehrfarbig sowie ebensolche Wiedergaben von Gemälden bieten reiches Anschauungsmaterial. Firmen, die das Buch um einen besondern, ihrer Tätigkeit gewidmeten Teil erweitern wollen, geniessen einen Vorzugspreis. Dem Buche ist auch auf diese Weise weite Verbreitung zu wünschen. *W. J.*

**Bauen in USA. Reisebericht einer deutschen Studien-gruppe.** Heft Nr. 22 des Rationalisierungs-Kuratoriums der Deutschen Wirtschaft. 126 S. mit 180 Abb. München 1954, Carl Hanser Verlag. Preis kart. DM 7.20.

Im Jahre 1952 besuchte eine Gruppe von sechs deutschen Ingenieuren die Vereinigten Staaten. Sie legte ihre Eindrücke in diesem mit Bildern, Zahlen und Plänen reich ausgestatteten Reisebericht nieder. Die Gruppe besichtigte hauptsächlich die im Gebiet der östlichen Grosstädte New York, Washington, Pittsburgh, Detroit und Chicago liegenden Verkehrs- und Hochbauten. Sie verzichtete auf den Besuch der vorwiegend im Westen, aber auch im Tennesseetal oder am Niagara vorkommenden Riesen-Kraftwerke. Aus dem Bericht geht hervor, dass die Reise sehr sorgfältig vorbereitet war und die deutschen Fachleute in engen Kontakt mit ihren amerikanischen Kollegen traten. Der Bericht enthält daher nicht etwa nur eine Aufzählung fertiger Bauwerke, sondern er gibt auch wertvolle Angaben über das Baugeschehen vom Plan bis zur Abrechnung.

In den ersten Kapiteln werden Beispiele von Schnellverkehrsstrassen in Städten, Brücken, Autobusbahnhöfen, Grossgaragen, Wohnblöcken, Einfamilienhäusern usw. beschrieben. Besondere Abschnitte sind den Problemen der Beseitigung von Elendsquartieren und der staatlichen Wohnbautätigkeit gewidmet. Hierauf werden Baumaterialien und Bauarten vom Eisenbetonskelett bis zur Fensterdichtung besprochen, wobei auch uns seltsam anmutende Materialien erwähnt werden, wie etwa das «abrollbare Mauerwerk», eine aufklebbare Aussen-tapete, die ein schlichtes Holzhaus als Massivbau erscheinen lässt.

Sehr aufschlussreich sind die Kapitel über Projektierung und Bauvertragswesen. Es zeigt sich, dass im allgemeinen die Projektierung viel weiter ins Detail vorgetrieben wird als bei uns. So werden bei Hochbauten die Installationen für Strom und Wasser bis zum letzten Badewannengriff ausgezeichnet. Ebenso detailliert sind die Ausschreibungsunterlagen, die gelegentlich Lexikonausmass erreichen. Unverständlich erscheint uns, dass die Massenberechnung jedem Offertsteller überlassen wird; sie muss sehr genau durchgeführt werden, da in der Regel nicht nach Ausmass, sondern pauschal abgerechnet wird. Preisvereinbarungen unter den Unternehmern sind streng verpönt. Bei schwierigen Arbeiten ist gelegentlich auch eine Art Régie cointéressée als Vertragsbasis üblich.

Weiterhin schildert der Bericht das Zusammenspiel der verschiedenen an einem Bau beteiligten Instanzen, wie Bauherr, Baupolizei, Unternehmer, Verbände, Arbeiter und Gewerkschaften. Die Beziehung zwischen Lohn und Lebensstandard wird mit derjenigen europäischer Länder verglichen und festgestellt, dass der amerikanische Bauarbeiter keinen Grund hat, seine Kollegen diesseits des Ozeans zu beneiden. Der Schluss des Berichtes ist der Rationalisierung und der Normung gewidmet, wo die deutschen Fachleute zwar eine weitgehende Rationalisierung des Baustellenbetriebs, anderseits einen merkwürdigen Aberwillen gegen Normung konstatieren. Dass auch auf dem Gebiet der Rationalisierung Paradoxien nicht fehlen, beweist der Hinweis auf ein Bauvorhaben in Detroit, wo die Gewerkschaften ein veraltetes und teures, aber sehr arbeitsintensives Fundationsverfahren durchzwängen.

Das Büchlein der deutschen Fachleute verdient das Interesse aller Kollegen, die gerne einen Blick über die Grenze werfen und nicht von vorneherein die Baumethoden ihres Heimatlandes als die allein heilbringenden betrachten.

Dipl. Ing. Hans J. Rapp, Basel

**Beton-Kalender 1954.** Taschenbuch für Beton- und Stahlbetonbau sowie verwandte Fächer. 43. Jahrgang. 1110 S. mit 1156 Abb. Berlin 1954, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis I. Teil gebunden, II. Teil geheftet 16 DM.

Der Beton-Kalender, welcher nun im 43. Jahrgang vorliegt, hat sich in all den Jahren seines Erscheinens auch in der Schweiz eine grosse Zahl von Freunden erworben und bedarf deshalb eigentlich keiner Empfehlung mehr. Die diesjährige Ausgabe bringt zum erstenmal einen Beitrag von Prof. Dr.-Ing. H. Rüschi über die Bemessung von Spannbetonteilen. In knapper Form findet sich darin alles Wissenswerte über diese Bauweise, die geeignet ist, dem Betonbau neue Anwendungsgebiete zu erschliessen, und die im Brückenbau kühne und äusserst elegante Lösungen ermöglicht. An Stelle der bisherigen Abschnitte «Balken- und Rahmenbrücken» und «Gewölbte Brücken» trat nunmehr ein einheitliches Kapitel «Massivbrücken»; eine Aenderung, welche ebenfalls eine formale Verbesserung des beliebten Handbuchs darstellt. Das Bemühen der Schriftleitung, alle Beiträge auf den neuesten Stand zu bringen, ist äusserst anerkennenswert und auch die neueste Ausgabe ist dementsprechend wiederum eine wertvolle Hilfe in der Hand des projektierenden und ausführenden Ingenieurs.

Dipl. Ing. W. Eng, Zürich

**Fünzig Jahre Gips-Union 1903—1953.** Festschrift der Gips-Union AG. 92 S. mit vielen Abb. Zürich 1954, Selbstverlag.

Diese reich illustrierte Jubiläumsschrift gibt nicht nur über den Werdegang des Unternehmens selbst, sondern auch über die Entwicklung der schweizerischen Gipsindustrie Aufschluss. Der technische Teil beleuchtet die Entwicklung und die Arbeitsgebiete der einzelnen Fabriken und gibt einen Ueberblick über das ausserordentlich vielseitige Fabrikationsprogramm. Dieses umfasst nicht nur Fabrikate für das Bau-

gewerbe, sondern auch solche für eine Grosszahl von Industrien, für die Landwirtschaft, die Chirurgie und Orthopädie sowie für die Zahntechnik. Ueber alle mit der schweizerischen Gips-Industrie zusammenhängenden Fragen erhält man durch das Werk jene Auskunft, die zwischen zuviel und zuwenig die richtige Mitte trifft.

Dem historischen Teil sei u. a. entnommen, dass unwirtschaftliche Arbeitsweise und andere Faktoren die schweizerischen Gipsmühlen in eine Krise führten, welche im Jahre 1903 die Gründung der Gips-Union A.-G. veranlasste. Diese Organisation entwickelte sich im Laufe des halben Jahrhunderts zu einer angesehenen Unternehmung, die von ihrem Hauptsitz in Zürich aus die in verschiedenen Landesteilen gelegenen neun Fabriken verwaltet. Es darf hervorgehoben werden, dass die Gips-Union auch in sozialer Hinsicht vorbildlich dasteht und dass zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern seit Jahren ein ausgezeichnetes Verhältnis herrscht.

An der von der Druckerei Gebr. Fretz AG. in Zürich mit grosser Sorgfalt hergestellten Jubiläumsschrift fallen die feinen, exakten Bleistiftzeichnungen von Rudolf Mülli besonders auf. Aber auch der Text, verfasst von der Direktion der Gips-Union und von Dr. Hans Rudolf Schmid, ist vortrefflich geraten und angenehm zu lesen.

Red.

#### Neuerscheinungen:

**Baustoffe.** Von Arthur Mäkel. 2. Auflage. 319 S. mit 238 Abb. Leipzig 1954, B. G. Teubner Verlagsgesellschaft. Preis geb. 11 DM.

**The penn state bibliography on sprays.** 2nd edition. Compiled by the Staff of the Department of Engineering Research. 210 p. New York 1953, The Texas Comp. Refining Department Technical and Research Division, 135 East 42nd Street.

**Savoir lire un Bilan.** Par Henri Letsch et André Falletti. 3ème édition. 63 p. Genève 1954, éditions Radar. Prix broch. Fr. 5.65.

## WETTBEWERBE

«Das kanadische Haus von morgen» (SBZ 1954, S. 12, 25 und 56). Dieser auch unter dem Namen «Calvert House competition» bekannte Wettbewerb hatte 1600 (!) Teilnehmer und brachte folgendes Ergebnis:

Internat. Preis (5000 \$): K. P. Harboe, Charlottenlund (Dänemark)

Europ. Preis (2500 \$): G. Ertman, Edinburgh (Schottland)

Kanad. Preis (2500 \$): G. E. Hacker, Winnipeg (Manitoba)

Ehrenmeldungen (je 200 \$): J.-L. Lalonde, Paris; G. S. Abram & J. B. Craig, Willowdale (Ontario); H. Scasny, Wien; E. Defty, Cambridge Mass.; R. R. Söderlind, Gentofte (Dänemark); V. Prus, Brockville (Ontario), J. D. Cordwell, Chicago; J. Abma, Amsterdam; Th. B. Gourlay, London; G. M. Fullman, Bracknell (Berkshire, England).

**Schulhaus in Oberuster.** Projektwettbewerb unter sechs eingeladenen, mit je 800 Fr. fest entschädigten Teilnehmern. Architekten im Preisgericht: R. Joss, H. Meier, M. Werner und A. Notter. Ergebnis:

1. Preis (1800 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Jäger & Dindo, Thalwil
2. Preis (1600 Fr.) Paul Hirzel, Wetzikon
3. Preis (1000 Fr.) Hans von Meyenburg, Zürich.

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) jeweils bis spätestens Dienstagabend der Redaktion mitgeteilt werden.

8. Juli (Donnerstag) Vereinigung Schweizerischer Betriebsingenieure, Zürich. 20.15 h im Zunfthaus z. Schmiden, Marktgasse 20. Dr. H. Künzler, Chef der Sektion Materialprüfung bei der Forschungs- und Versuchsanstalt der PTT: «Aufgaben, Organisation und Probleme der Materialprüfung und Abnahmekontrolle bei der PTT-Verwaltung».

Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Für den Textteil verantwortliche Redaktion: Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG, Dipl. Arch. H. MARTI