

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79 (1961)
Heft: 4

Nachruf: Häberli, Rudolf

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

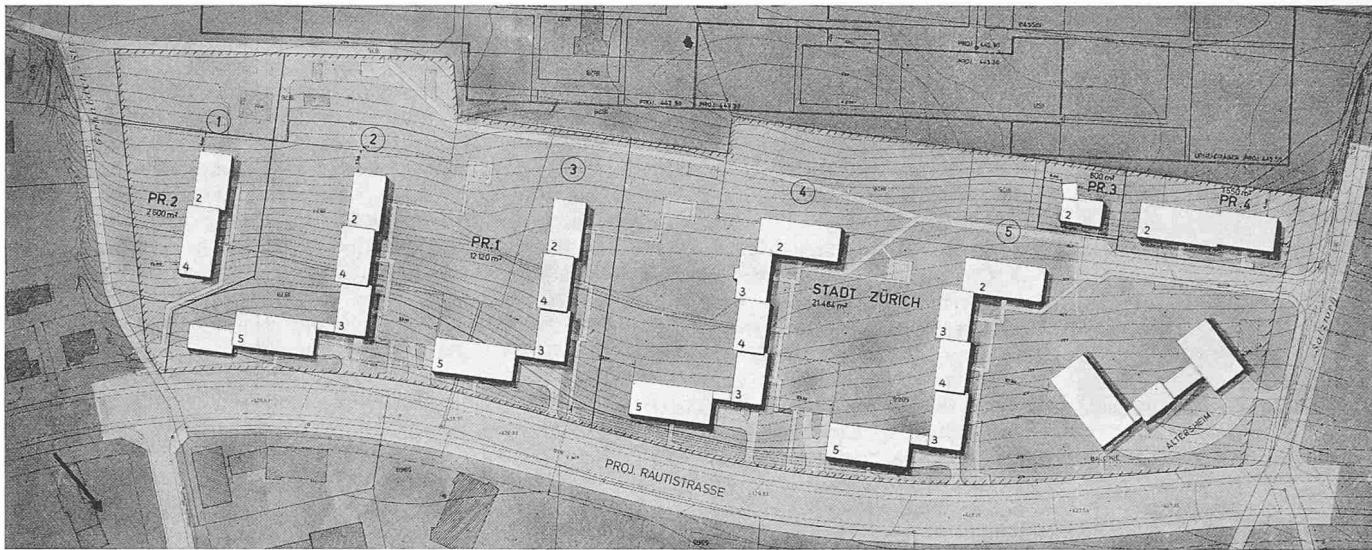
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

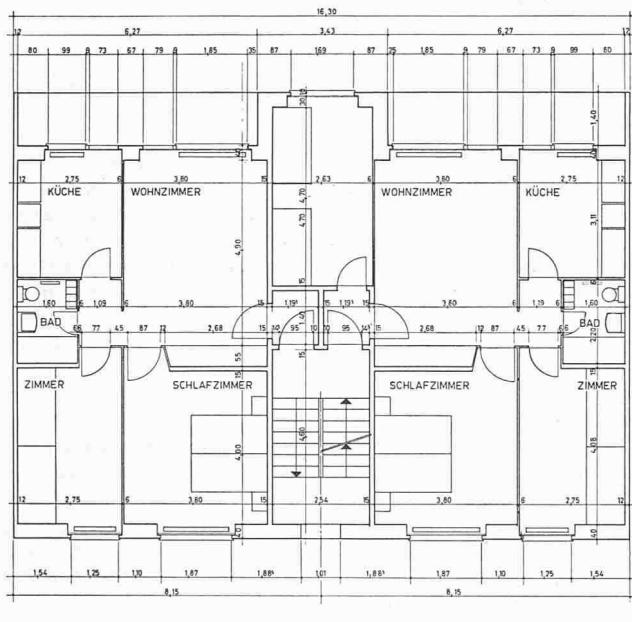
Download PDF: 17.02.2026

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



Entwurf Nr. 6. Verfasser Ernst Billeter, Arch.

Bebauungsplan, Maßstab 1:2500



3-ZIMMER-WOHNUNG

4-ZIMMER-WOHNUNG



Gruppe 4, Südostfassade 1:900

Links: Wohnungsgrundrisse 1:200

Entwurf Nr. 6. Das Projekt sieht vier rechtwinklig zur Rautistrasse angeordnete Bauten vor, die sich um vier U-förmige und gegen den Friedhof offene Grünflächen gruppieren. Die Orientierung der Wohnungen gegen diese Grünflächen ist gut. Die Ausscheidung der privaten Grundstücke ist gut gelöst, während die Ausnutzung des städtischen Baulandes um rund 15 % unter dem Durchschnitt bleibt.

Das Altersheim steht in Nord-Süd-Richtung, schiefwinklig zur übrigen Bebauung, in der Ecke Rautistrasse/Salzweg und wirkt in seiner Stellung zufällig. Es ist organisatorisch und lagemässig gut gelöst, erwähnt jedoch besonderer architektonischer Reize.

Die Wohnbauten bestehen aus normalen Mehrfamilienhäusern mit zwei bis fünf Geschossen. Aufzüge fehlen.

Die städtebauliche Wirkung der fünfgeschossigen Längsblöcke an der Rautistrasse ist ungünstig. Die architektonische Durchbildung des Projektes ist nicht überzeugend.

mit Rücksicht auf seine spätere internationale Ausdehnung konzipiert wurde.

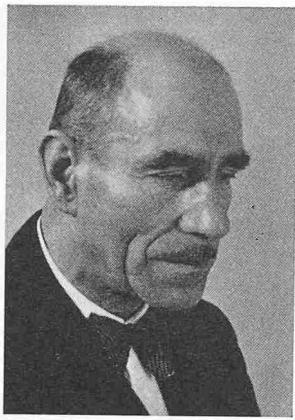
Nach Einführung des europäischen Registers durch die EWG werden sich zum Beispiel die deutschen Fachschulingenieure in keinem andern Land der EWG Ingenieur nennen können. Dagegen dürfen sich alle Fachleute mit gleichwertiger Ausbildung aus den andern Ländern, wie zum Beispiel die schweizerischen Techniker, die französischen «Techniciens supérieurs brevetés», die italienischen «Geometri», «Periti industriali» usw., in Deutschland Ingenieur nennen. Falls sich die europäische Regelung, was wohl zu erwarten ist, über kurz oder lang auf die Schweiz ausdehnt, wird die Umbenennung der Schweizer Techniken in Ingenieurschulen und die Erteilung der Bezeichnung Ingenieur an ihre Absolventen eine ähnliche Situation für die Schweiz schaffen. Die Schweiz wäre mit Ingenieuren überschwemmt, die sich in ihren eigenen Ländern nicht Ingenieur nennen dürfen! Irrendwelchen Vorteil für die Stellung eines Technikers im Ausland ist nicht einzusehen, da in den Industrieländern, die nicht der EWG angehören, die bestehenden nationalen Ordnungen ohne Rücksicht auf schweizerische Regelungen gelten und in den andern Ländern, zum Beispiel in den Entwicklungsländern, vor allem die Tüchtigkeit entscheidet und nicht irgendein Titel, so schön er auch klingen mag.

Die Umbenennung der Schweizerischen Techniken in Ingenieurschulen und die Bezeichnung ihrer Absolventen als In-

genieure entsprechen somit in keiner Weise den allgemeinen schweizerischen Interessen und schaden den Absolventen dieser Schulen selber, da sie keine Möglichkeit mehr haben, einen vollwertigen, von den Hochschulabsolventen selber anerkannten Ingenieurtitel zu erkämpfen, und letzten Endes lediglich im Besitz eines stark abgewerteten Titels bleiben. Zudem werden sie im Sinne der sich anbahnden europäischen Regelung diesen Titel in den meisten europäischen Ländern überhaupt nicht führen können.

Nekrologie

† Rudolf Häberli, Bau-Ing. S. I. A., G. E. P., ist am 4. Dezember 1960 mitten aus der Arbeit durch einen Herzschlag abberufen worden. Als Sohn eines beliebten und begabten Lehrers am 20. Juni 1889 geboren, wuchs er mit seiner Schwester an seinem Geburtsort Diemerswil auf. Schon früh schloss der Vater bei Wanderungen den Sinn der Kinder für alles Schöne auf, während die Mutter sie mit grosser Güte betreute. Die Eltern ermöglichten dem aufgeweckten Sohn den Besuch des Gymnasiums in Bern. Den weiten Weg zur nächsten Bahnstation Zollikofen legte er täglich zu Fuß zurück. Während seine Kameraden noch schliefen, war er schon unterwegs, und wenn jene die Aufgaben beendet hatten, wanderte er erst dem Hause zu. Trotz diesen körperlichen Anstrengungen war er ein hervorragender Schüler.



RUD. HÄBERLI

Ing.

1889

1960

den Artillerie-Oberleutnant in die Heimat zurück, und 1916 begann seine Tätigkeit im Brückenbaubüro bei der Generaldirektion der SBB. Bei der Planung von Brückenverstärkungen warteten ihm interessante und verantwortungsvolle Aufgaben, und er war auch ein umsichtiger Leiter auf dem Bauplatz. 1930 wurde er nach Luzern in das dortige Brückenbaubüro versetzt, wo er hauptsächlich mit der Bauleitung von eisernen und massiven Brücken beschäftigt war; ferner oblag ihm die Instandstellung der grossen Bahnhofshallen in Basel. Seine letzte Arbeit war der Bau der Langensand-Brücke in Luzern, der grosse Schwierigkeiten wegen des schlechten Baugrundes bot und viel Umsicht erforderte, weil der elektrische Betrieb auf den vielen Gleisen nicht gestört werden durfte.

Infolge Ueberarbeitung erkrankte Rudolf Häberli schwer und musste zum grossen Bedauern aller am Bau Beteiligten 1941 seine Stellung aufgeben. Das Brückenbaubüro Luzern verlor einen Kollegen, der sich einer ungeteilten Beliebtheit und Hochschätzung erfreute. Die Familie siedelte nach Neuenburg über. Um seine Invalidenpension aufzubessern, arbeitete R. Häberli aushilfswise bei verschiedenen Privatfirmen und lange Jahre beim Service Cantonal des Améliorations foncières in Neuchâtel im privaten Dienstverhältnis. Hier fand er ganz neue Sachgebiete vor, in die er sich in kurzer Zeit einarbeitete und tüchtige Arbeit zur grossen Zufriedenheit der Auftraggeber leistete. Von der Gemeinde Bevaix wurde er zuletzt zu einer schönen und grossen Arbeit berufen, für die er erfolgreiche Vorstudien gemacht hatte und die ihm der Tod aus den Händen genommen hat.

Rudolf Häberli war aussergewöhnlich an Begabung und Gesinnung. Er kämpfte um die Erkenntnis, um den Sinn des Lebens, und litt unter der Wirrnis der Welt. Er kam

Von 1908 bis 1912 studierte er an der Bauingenieurabteilung der ETH. Er lag gewissenhaft den Studien ob, war ein fröhlicher, aufgeschlossener Kamerad und leistete mit Begeisterung Militärdienst bei der Artillerie.

Bei der damaligen Eisenbaufirma Wartmann, Valette & Cie. in Brugg begann er die berufliche Tätigkeit. 1913 zog es ihn nach Italien, wo er bei der Impresa Sutter im Bahnbau beschäftigt war. Gerne erzählte er von den unvergesslichen Eindrücken in der Toscana, von der liebenswerten Bevölkerung, der schönen Landschaft und den herrlichen Bauten. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges rief

zum Ziel und empfand mit überzeugender Ergriffenheit die Wirklichkeit Gottes. Mit der Natur war er von Jugend auf innig verbunden. Das Wandern in seiner Begleitung war immer ein frohes Erlebnis. Mit sicherer Hand hielt er in Aquarell und Öl die ihm in den Ferien liebgewordenen Landschaften fest; weiter schuf er Kompositionen, worin sein geistiges Ringen treffend zum Ausdruck kam. Auch unter für ihn erschwerten Lebensumständen stand er Hilfebedürftigen mit Trost und Unterstützung verschwiegen bei. Er hat seine Gaben für gewissenhafte Arbeit bis an sein Lebensende treu verwaltet, und das sichert ihm bei allen, welche beruflich mit ihm in Verbindung standen, eine dauernde Ehrung. Es trauert um den lieben Heimgegangenen ein grosser Kreis von Mitschülern, Studiengenossen, Offizierskameraden und Berufsfreunden, die ihn wegen seines Könnens, seines Frohmuts und seiner Güte schätzten.

G. Abegg, Bern

† Franz Schüpbach, Arch. S. I. A. in Küsnacht ZH, ist am 14. Januar in seinem 59. Lebensjahr einem Herzinfarkt erlegen.

Mitteilungen

Elektrische Lokomotiven für Russland und China. In beiden Ländern soll die Elektrifizierung der Hauptstrecken mit Einphasen-Wechselstrom von 25 kV und 50 Hz beschleunigt durchgeführt werden, nachdem ein Versuchsbetrieb auf der 130 km langen russischen Strecke Orelje-Paveletz vollauf befriedigt hat. Die Hauptdaten von sechs Lokomotivtypen sind auf Tabelle 1 zusammengestellt. An deren Lieferung sind französische Firmen stark beteiligt. Sie übernahmen Lieferungsaufträge für 50 Lokomotiven von den Sowjetischen Eisenbahnen, und von 25 Einheiten von den Chinesischen Eisenbahnen, die alle mit Gleichrichtern und Rekuperationsbremsung ausgerüstet werden. Eine eingehende Beschreibung der Typen Φ_p , Φ , Φ_r und $6y2$ hat Y. Machefert-Tassin in «Le Génie Civil» vom 1. Dezember 1960, S. 490/501 veröffentlicht. Die zehn Lokomotiven Φ_p sind für Personenzüge, die 40 Einheiten Φ und Φ_r für Güterzüge bestimmt. Die Letztgenannten können ein Anhängegewicht von 3000 t auf Rampen bis 10 % Steigung befördern. Die Typen Φ_r und $6y2$ sind für Gebirgsstrecken mit Steigungen bis 30 % bestimmt, wobei 700 t mit 54 km/h und einer Zugkraft am Radumfang von 27,7 t bzw. 1500 t auf Steigungen von 20 % mit 45 km/t (Zugkraft 37,6 t) mit einer Lokomotive bewältigt werden können. Mit zwei Lokomotiven lassen sich 1500 t auf 30 % Steigung mit 47 km/h befördern. Alle in Tabelle 1 aufgeführten Maschinen weisen zwei dreiaxige Drehgestelle auf. Die Typen N und Φ sind für das russische, die Typen y für das chinesische Netz bestimmt.

Oelfreie Schrauben-Luftkompressoren. Die englische Firma Sir George Godfrey and Partners, Ltd., Hanworth, Middlesex, die seit vielen Jahren Root-Gebläse und Auflade-

gebläse herstellt, hat in Lizenz der Svenska Rotor Maskiner, Stockholm, einen ölfreien Luftkompressor «Godfrey/SRM» Typ 220 entwickelt, der bis zu 760 m³/h (450 cubic feet per minute) gegen 2,1 atü (Druckverhältnis 3) zu fördern vermag. Der aktive Teil besteht aus zwei gegeneinander laufenden Schraubenrädern, die mit minimalem Spiel in einem zylindrischen Gehäuse von 8-förmigem Querschnitt umlaufen und sich dabei dank einer Bewegungsübertragung durch Zahnräder nicht berühren. Der männliche Rotor, der mit Drehzahlen bis zu 30 000 U/min umläuft, weist vier Zähne auf, dem im weiblichen Rotor sechs Nuten entsprechen. Er wird vom Antriebsmotor über ein Stirnradgetriebe angetrieben, das in einem besondern Gehäuse untergebracht ist.

Tabelle 1. Hauptdaten der elektrischen Lokomotiven für Russland und China

Typ	N 60	Φ_p	Φ	Φ_r	6 y 1	6 y 2
Stückzahl	80	10	30	10	10	25
Herkunft	URSS	Frankr.	Frankr.	Frankr.	China	Frankr.
Dauerleistung PS	4900	6000	6000	6000	4900	6000
Zugkraft t	28	22	36	36	28	36
entspr. Geschw. km/h	110	160	100	100	110	100
Gewichte						
mech. Teil	78,0	73,2	75,2	75,4	78,0	75,4
Traktionsmotoren t	26,4	23,9	23,1	23,1	26,4	23,1
Trafo, Zubehör t	14,5	12,4	12,4	12,4	14,5	12,4
Gleichrichter t	4,1	3,0	3,0	3,3	4,1	3,0
Hilfsbetriebe usw. t	15,0	13,7	14,1	16,2	15,0	16,5
el. Teil total t	60	53,0	52,6	55,0	60,0	55,0
Gesamtgewicht t	138	126	138	138	138	138
Gesamtlänge m	20,40	23,06	23,06	23,06	20,40	23,02