

Häberli, Rudolf

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

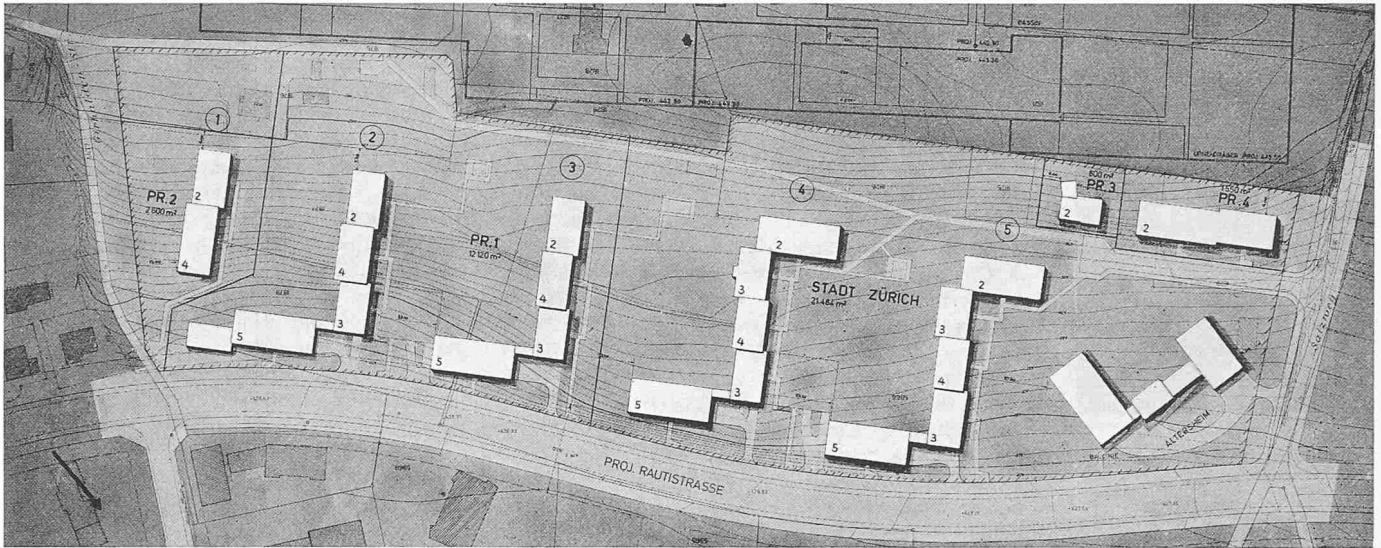
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

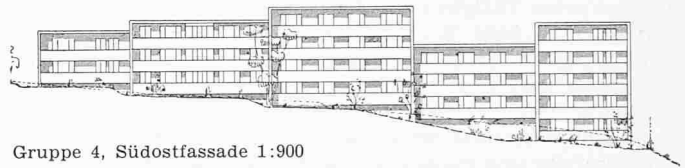
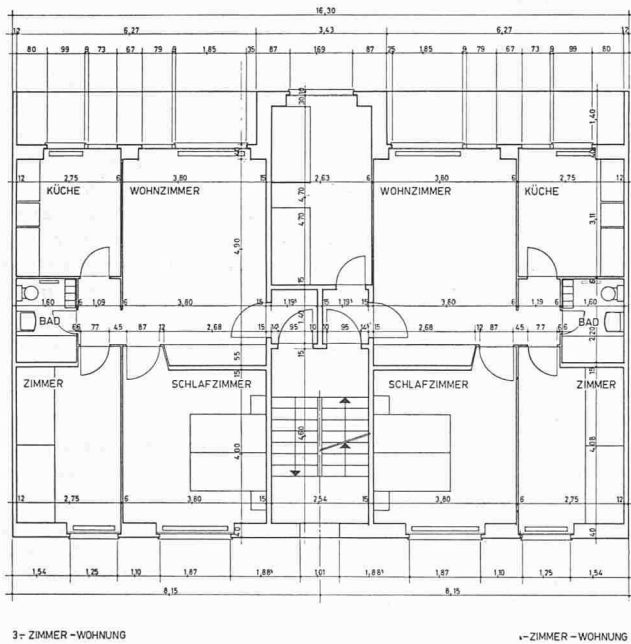
Haftungsausschluss

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.



Entwurf Nr. 6. Verfasser Ernst Billeter, Arch.

Bebauungsplan, Masstab 1:2500



Gruppe 4, Südostfassade 1:900

Links: Wohnungsgrundrisse 1:200

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

Das Altersheim steht in Nord-Süd-Richtung, schiefwinklig zur
übrigen Bebauung, in der Ecke Rauti-
strasse/Salzweg und wirkt in
seiner Stellung zufällig. Es ist organisatorisch und lagemässig gut
gelöst, ermangelt 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 Rauti-
strasse ist ungünstig. Die architektonische Durchbildung
des Projektes ist nicht überzeugend.

mit Rücksicht auf seine spätere internationale Ausdehnung
konzipiert wurde.

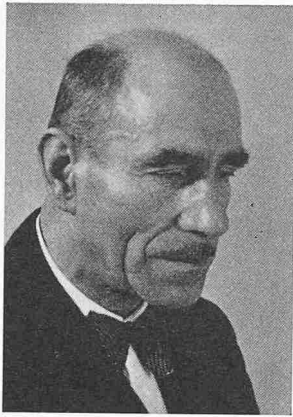
Nach Einführung des europäischen Registers durch die
EWG werden sich zum Beispiel die deutschen Fachschul-
ingenieure in keinem andern Land der EWG Ingenieur nen-
nen können. Dagegen dürfen sich alle Fachleute mit gleich-
wertiger Ausbildung aus den andern Ländern, wie zum Bei-
spiel die schweizerischen Techniker, die französischen «Tech-
niciens 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 Techniker in Ingenieurschulen
und die Erteilung der Bezeichnung Ingenieur an ihre Absol-
venten eine ähnliche Situation für die Schweiz schaffen. Die
Schweiz wäre mit Ingenieuren überschwemmt, die sich in
ihren eigenen Ländern nicht Ingenieur nennen dürfen! Ir-
gendwelchen 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 Ent-
wicklungsländern, vor allem die Tüchtigkeit entscheidet und
nicht irgendein Titel, so schön er auch klingen mag.

Die Umbenennung der Schweizerischen Techniker in In-
genieurschulen 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 Besitze eines stark abgewerteten Titels bleiben.
Zudem werden sie im Sinne der sich anbahnenden europä-
ischen Regelung diesen Titel in den meisten europäischen
Ländern überhaupt nicht führen können.

Nekrologe

† **Rudolf Häberli**, Bau-Ing. S. I. A., G. E. P., ist am 4. De-
zember 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 hat-
ten, wanderte er erst dem Hause zu. Trotz diesen körper-
lichen Anstrengungen war er ein hervorragender Schüler.



RUD. HÄBERLI

Ing.

1889

1960

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

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 Bahnhofhallen in Basel. Seine letzte Arbeit war der Bau der Langensandbrücke 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 aushilfsweise 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

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 Oel die ihm in den Ferien lieb gewordenen 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 Elektrifikation der Hauptstrecken mit Einphasen-Wechselstrom von 25 kV und 50 Hz beschleunigt durchgeführt werden, nachdem ein Versuchsbetrieb auf der 130 km langen russischen Strecke Orejelle-Paveletz vollauf befriedigt hat. Die Hauptdaten von sechs Lokomotivtypen sind auf Tabelle 1 zusammengestellt. An deren Lieferung sind französische Firmen stark beteiligt. Sie übernehmen 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 Anhängengewicht 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 Aufladegeräte 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		N60	Φ_p	Φ	Φ_r	6y1	6y2
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