

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

**Nachruf:** Schüpbach, Franz

### **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**

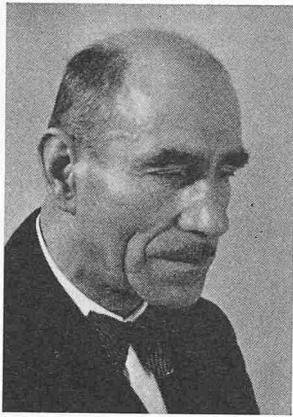
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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>**



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  $\Phi_p$ ,  $\Phi$ ,  $\Phi_r$  und 6y2 hat Y. Machefert-Tassin in «Le Génie Civil» vom 1. Dezember 1960, S. 490/501 veröffentlicht. Die zehn Lokomotiven  $\Phi_p$  sind für Personenzüge, die 40 Einheiten  $\Phi$  und  $\Phi_r$  für Güterzüge bestimmt. Die Letztgenannten können ein Anhängengewicht von 3000 t auf Rampen bis 10% Steigung befördern. Die Typen  $\Phi_r$  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  $\Phi$  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 m<sup>3</sup>/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	$\Phi_p$	$\Phi$	$\Phi_r$	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