

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 10

Sonstiges

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: 15.01.2026

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

Nekrologie.

† Theodor Oberländer. Unter Beteiligung zahlreicher Studienfreunde und Berufskollegen ist am 11. Februar Architekt Theodor Oberländer bestattet worden. Ein Leben von wechselndem Ernst und Freude, Sorge und Hoffnungen, aber auch voll stetigem Aufstieg und gleichbleibender Bescheidenheit, fand seinen plötzlichen Abschluss durch einen Schlaganfall.

Mit wesentlich anderer Vorbildungszeit als seine Studienkollegen war er aus dem deutschen Norden zu uns nach Zürich gekommen, zunächst zu seiner weitern Ausbildung, schliesslich aber um sein ganzes Leben bei uns zu verbringen. Am 17. Oktober 1865 als Sohn eines Fischers geboren, verlebte er die Jugendjahre in Schwerin und Goldberg in Mecklenburg, erlernte mit 16 Jahren den Beruf als Zimmermann, arbeitete als Bursche und Geselle in Hamburg, besuchte daneben während vier Jahren im Winter die Bauhandwerkerschule und bestand mit 22 Jahren die Meister-Prüfung. Noch musste er zwei Jahre als Soldat und Gefreiter Militärdienst leisten, bis er endlich seinem Drange nach höherer Ausbildung folgen konnte. In rastloser Arbeit hatte er neben seinem harten Berufe als Zimmermann und Soldat seine Allgemeinbildung vervollständigt, bestand 1889 die Aufnahmeprüfung am Eidgen. Polytechnikum und diplomierte 1893 als Architekt.

Der Eifer, mit dem er jede Gelegenheit zu seiner weitern Ausbildung ergriff, ist ihm sein ganzes Leben geblieben. Schon als Student unternahm er, fast ohne Mittel, zu Fuss, eine Ferienreise durch Graubünden, über die Alpen nach Oberitalien, über die Apenninen bis nach Florenz. Das Streben, durch Reisen sich weiter zu fördern, hat er auch später immer wieder betätigt und neben dem Verlangen, alte Kollegen wieder zu sehen, hat ihn dieses Streben fast regelmässig an die Jahresversammlungen der G. E. P. und des S. I. A. geführt. Daneben war er reich belesen und verstand er in der Unterhaltung, wenn er sich bei Vertrauten wusste, lebhaft anregend zu sein.

Sonst war sein Wesen eher ein ernstes; die harte Jugendzeit, die Entbehrungen, die er sich auch später oft auferlegen musste, und manch bittere Enttäuschung, die ihm das Leben sonst brachte, machen das verständlich. Indessen liess er sich, wie er sagte, nicht unterkriegen. Wo sich eine Gelegenheit bot, mit Vertrauten zusammen einige frohe Stunden zu verbringen, etwas zu unternehmen, was ihm Genuss und Förderung zugleich brachte, da war er ohne langes Besinnen dabei. Kein Wunder, dass er sich, trotz seinem uns fremdartigen Wesen, rasch in den Kreis seiner Studienkollegen hineinfand, bei denen er durch seine frohen Lieder Freude weckte, dass er verständlich auch später in den Zusammenkünften der Kollegen ein gern gesehener Gast war, und dass er sich einige treue Freunde durch das Leben behielt.

Schon nach blos zweijähriger Praxis bei Architekt Jacques Gross machte sich Oberländer selbständig, um mit den Mitteln eines Freundes auf eigene Rechnung zwei Häuser zu bauen. Gross waren die Schwierigkeiten, aber er hat durchgehalten und so den Weg gefunden, den er später noch wiederholt beschritt, den Bau auf eigene Rechnung. Willkommen war es dem jungen, noch wenig bekannten Architekten, als ihm sein früherer Lehrer, Prof. B. Recordon, die Stelle eines Assistenten für Baukonstruktion bei ihm anbot. Er hat diese Stelle von 1897 bis 1916, dem Rücktrittsjahre Prof. Recordons, neben seiner privaten Tätigkeit beibehalten.

Neben seinen eigenen Unternehmungen wurden ihm eine stattliche Reihe privater Aufträge, namentlich für Einfamilienhäuser zuteil. Zu erinnern ist an die Häuser Bebel in Küssnacht, Stadtrat Bosshardt, Dr. Uhlmann, Oberrichter Lang, alle in Zürich 7, Sträuli-Bärlocher an der Lindenstrasse, Zürich 8, Rob. Moser in Herzogenbuchsee. Ferner die Post in Höngg, sowie die Geschäftshäuser Rentsch und Amberger an der Sihlstrasse. An der Hofstrasse und an der Tobel-

hofstrasse in Zürich 7 hat er mehrere Einfamilienhäuser in eigener Rechnung erstellt und später verkauft. Das Haus Hofstrasse 140 hat er für sich und seine Familie erbaut; darin hat er festen Fuss gefasst und seinen Halt gefunden, während der Schwierigkeiten der Kriegsjahre und in der Zeit seiner geschwächten Gesundheit.

Oberländer legte Gewicht darauf, seine Bauten in künstlerisch würdiger und konstruktiv solid bewährter Art den einfachen Bedürfnissen gemäss zu bauen, denen sie zu dienen hatten. Seinen Schaffensdrang und Wunsch mehr zu bauen, konnte er in den letzten Jahren seiner Gesundheit wegen nicht mehr voll befriedigen, es blieb vielfach bei Plänen und Hoffnungen.

Das Schicksal hat unserem Freund Oberländer keinen leichten Lebensweg vorbereitet. Sein ganzer Aufstieg ging Schritt für Schritt, unter harten Bedingungen. Mit wenig Mitteln musste er an fast alle seine Unternehmungen herantreten, mit umso mehr Energie hat er sie durchgeführt und mit seiner Freude an Natur und Menschen hat er sich sein Leben verschönert. O.P.

Miscellanea.

Viergeleisige Bahnbrücke über die Newark Bucht. Ein mehr wegen seiner aussergewöhnlichen Länge, als wegen der technischen Schwierigkeiten beachtenswertes Brückenbauwerk hat die New Jersey Central Railroad, nach „Eng. News Record“ vom 4. Februar 1926, im Laufe der vergangenen zwei Jahre erstellt. Die ganze Brückenanlage ist 2260 m lang und kostete einschliesslich Verbesserungen der Zufahrten und Beseitigung bereits bestehender Niveauübergänge 15 Mill. Dollar. Sie ist viergeleisig, wovon zwei Geleise dem Personen- und zwei dem Güterverkehr dienen. Da im Brückenzuge zwei Hubbrücken von 93 bzw. 66 m Spannweite vorhanden sind, die

viergeleisig zu schwer ausgefallen wären, wurden je zwei zweigeleisige Hubbrücken mit getrennten Antriebs-Mechanismen nebeneinander erstellt. Um nun die Geleise auf ihrer ganzen Länge gerade durchführen zu können, wurden auch die festen Ueberbauten doppelt ausgeführt. An solchen sind insgesamt 41 als Blechträger ausgebildete Ueberbauten von 38 m Spannweite und eine grössere Anzahl Blechträger der Anschlussviadukte mit Spannweiten von 9 bis 22 m vorhanden. Die 41 Blechträgerbrücken von 38 m Spannweite besitzen 288 Hauptträger genau gleicher Ausbildung. Diese sind 3,25 m hoch und wiegen je 54 t. Ihre konstruktive Ausbildung ist das Ergebnis eingehender wirtschaftlicher Untersuchungen sowohl bezüglich Materialbedarf als auch der Werkstatt- und Montagekosten. Besondere Sorgfalt wurde den Fundationsarbeiten zugewendet. Da der Boden unter einer wegzugägernden Schicht von 6 m aus Sand, Kies und hartem Lehm besteht, wurde für die Pfeiler der festen Ueberbauten Pfahlgründung, mit bis auf den Fels hinunterreichenden hölzernen Pfählen, ausgeführt. Auf die Pfähle wurden dann die aus einem Eisenbetonboden und hölzernen abnehmbaren Seitenwänden bestehenden schwimmenden Fangdämme aufgesetzt, in deren Innerem die Pfeiler aufgemauert werden konnten. Die Pfeiler der Hubbrücken sind pneumatisch fundiert, da die in der Schiffahrstrinne erforderliche Tiefe von 12,2 m, und die schweren Auflasten der Hubpfeiler eine Pfahlgrundierung nicht mehr zweckmässig erscheinen liessen. Für die Gründung der Hubpfeiler wurden eiserne Caissons von 7,3 m Breite und 29 m Länge verwendet. Der Schiffahrtverkehr an der Brückenstelle ist ein ausserordentlich reger. Im Jahre 1924 mussten die in der bereits bestehenden hölzernen Gerüstbrücke angeordneten zwei Scherzer'schen Rollklappbrücken 21 000 mal geöffnet werden, um 46 000 Schiffe durchfahren zu lassen.

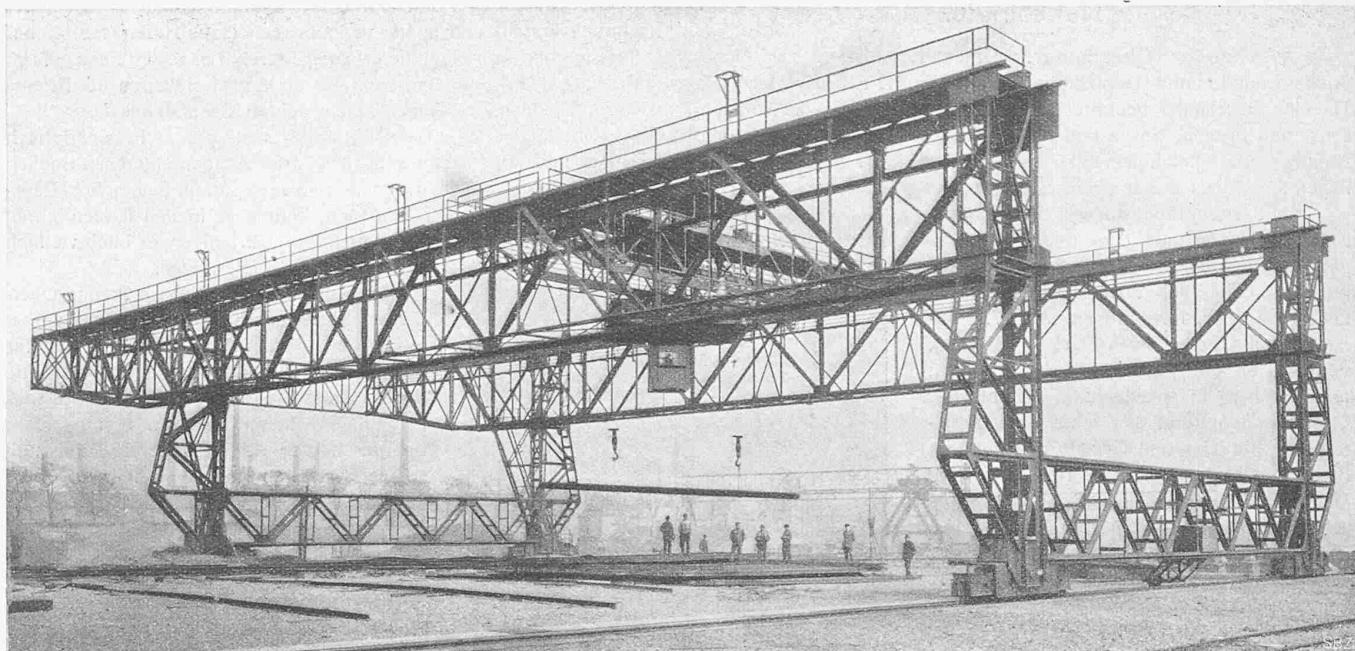
Über den aussergewöhnlichen Umfang des Bauwerks geben die bewältigten Arbeitsmengen den besten Anhaltspunkt: Baggerarbeiten: 565 000 m³; Anschüttungen: 1 530 000 m³; Schwimmende Fangdämme: 86 Stück in den Abmessungen 7,3 × 13,1 × 14,3 m; Pneumatisch fundierte Pfeiler: 4; Pfähle: 15 650 Stück; Beton: 69 000 m³; Granit: 5900 m³; Armierungseisen: 500 t. Jy.



THEODOR OBERLÄNDER
ARCHITEKT

17. Oktober 1865.

9. Februar 1926



Walzeisen-Verladebrücke der Rheinischen Stahlwerke in Duisburg-Meiderich, gebaut von der Deutschen Maschinenfabrik A.-G., Duisburg.

Walzeisen-Verladebrücke der Rheinischen Stahlwerke in Duisburg-Meiderich. Die obenstehend abgebildete Verladebrücke dient zum Verladen von Walzeisen im Hafenbetrieb. Es ist vorgesehen, sie später auch zum Verladen von Schrott mittels Magneten zu verwenden. Mit 47 m Spannweite überspannt sie vier Eisenbahngleise und den Lagerplatz. Wasserseitig beträgt die Ausladung 20,5 m, sodass der Ausleger über das zu beladende Schiff hinwegstreicht. Von den beiden Stützen ist die flusseitige als feste, die landseitige als bewegliche Pendelstütze ausgebildet. Recht interessant an der vorliegenden Ausführung ist die rahmenartige Ausbildung mit unten liegenden Querriegeln. Der Betrieb der Verladebrücke erfolgt elektrisch mit Drehstrom von 380 Volt und 50 Perioden pro Sekunde. Der zum Verfahren der Brücke dienende Fahrmotor von 100 PS ist in Brückenmitte auf dem Obergurt angeordnet und arbeitet beidseitig auf die Brückenaufräder. Der Stabeisenverladekran besitzt 22 m Spannweite und hat eine Hubhöhe von 19,5 m. Hub-, Dreh- und Fahrwerk sind mit elektromagnetischen Bremsen ausgerüstet. Der Kran hat folgende Arbeitsgeschwindigkeiten: Heben 25,9 m/min, Drehen 2,7 Mal/min, Katzfahren 53 m/min, Kranfahren 97,5 m/min, Brückenfahren 32,5 m/min. Die von der Deutschen Maschinenfabrik A.-G ausgeführte Verladebrücke stellt eine recht bemerkenswerte Leistung auf dem Gebiet der modernen Verladeeinrichtungen dar. Jy.

Von der neuen Wasserversorgungs-Anlage für San Francisco, über die wir in Band 79, Seite 278 (16. Juni 1917), unter Beigabe eines Längenprofils, kurz berichteten, ist nunmehr der erste, der Kraftgewinnung dienende Teil fertiggestellt. Ueber die Hetch-Hetchy Staumauer haben wir in Band 83, Seite 59 (2. Februar 1924), ebenfalls unter Beigabe eines Bildes, einige Angaben gemacht. Der erste Ausbau sieht nicht die Fassung des Wassers am Stausee selbst, sondern erst 20 km unterhalb desselben (452 m unter dem Stau- spiegel) vor. Von hier führt ein 29,3 km langer Stollen zum Kraftwerk am Moccassin Creek, das unter 380 m Gefälle rund 70000 PS abzugeben vermag. Die Gesamtkosten belaufen sich bis jetzt, ohne Bauzinsen, auf 44 Mill. Dollar. Von der rd. 220 km langen Leitung nach der Stadt naht nur der unterste Teil, mit der Unterwasserleitung durch die Bucht von San Francisco, seiner Vollendung. Er wird binnen kurzem die Stadt mit Wasser aus dem Spring Valley versorgen können. Bevor der Hetch-Hetchy-Stausee die Versorgung übernehmen kann, sind noch über 70 km Stollen und 80 km Leitung zu erstellen.

Der Durchschlag fester Isolierstoffe als Folge ihrer Erwärmung wird von Ing. Karl Berger, Baden, im Februar-Heft des „Bulletin des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins“ behandelt. Der Autor zeigt, wie verschiedene Forscher in neuerer Zeit den elektrischen Durchschlag fester Isolierstoffe als Folge der Erwärmung des Isoliermaterials auffassen und vergleicht verschiedene dahin-

gehende Erklärungsversuche miteinander. Er beschreibt darauf den Vorgang des elektrischen Durchschlages, wie er an Hand neuerer Untersuchungen der Firma Brown, Boveri & Cie. erklärt werden kann und wonach das Verdicken einer Isolierschicht über eine gewisse Grenze infolge der damit verbundenen schlechten Wärmeableitung keine weitere Erhöhung der elektrischen Festigkeit zur Folge hat. Er zeigt endlich an Hand einer Anzahl Versuchs-Ergebnisse und auf Grund von Beobachtungen aus dem Betrieb von Elektrizitätswerken, dass diese Theorie durch die praktischen Erfahrungen bestätigt wird.

Eidgenössische Technische Hochschule. Der Bundesrat hat Herrn Dr. Hermann Staudinger, seit Herbst 1912 Professor für allgemeine Chemie an der E. T. H., den nachgesuchten Rücktritt unter Verdankung der geleisteten Dienste gewährt. Staudinger, dessen Rücktritt allgemein lebhaft bedauert wird, hat einen Ruf an die Universität Freiburg i. Br. angenommen.

Zum ordentlichen Professor für Astronomie und Direktor der Sternwarte an der E. T. H. wählte der Bundesrat für den auf Ende März, nach 50-jähriger Tätigkeit an der Sternwarte, zurücktretenden Prof. Dr. A. Wolfer, Dr. William Brunner von Wattwil (St. Gallen), zur Zeit Professor an der Höhern Töchterschule der Stadt Zürich.

Zum Andenken an ihren verstorbenen Bruder August Abegg haben Herr C. Abegg-Stockar und Frau E. Escher-Abegg in Zürich der E. T. H. zugunsten des Pharmazeutischen Instituts dieser Schule in der Form einer August-Abegg-Stiftung ein Kapital von 100000 Fr. zur Verfügung gestellt. Der Bundesrat hat diese Zuwendung unter Verdankung angenommen.

Städtebauausstellung Basel. Wer sich für die Entwicklung der Stadt Basel aus dem Mittelalter bis zur Gegenwart interessiert, sei auf die für die kurze Zeit in der Gewerbeschule Basel (Eingang Spalenvorstadt) von Baupolizei-Inspektor Dipl. Arch. W. Eichenberger veranstaltete Ausstellung aufmerksam gemacht. In Plänen, Bildern, Diagrammen gibt sie erschöpfenden Aufschluss über alle Zweige des Stadtorganismus; insbesondere sei hingewiesen auf die Darstellung der Verkehrsknotenpunkte in der Altstadt und die Vorschläge zu ihrer Verbesserung (vergl. unter Vereinsnachrichten: Sektion Basel).

Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils. Der dritte internationale Kongress der „F. I. D. I. C.“ findet vom 13. bis 16. Mai in Warschau statt. Das Programm der Veranstaltung ist beim Sekretariat der Vereinigung, Rue René Dupreucq, in Brüssel erhältlich.

Konkurrenz.

Ausgestaltung der Seeufer der Stadt Zürich und ihrer Vororte (Band 85, S. 108 und 177). Zu diesem Wettbewerb waren bis letzten Donnerstag insgesamt 28 Entwürfe eingangen.