Landis, Heinrich

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zeitpunkt an, da die Werke von Orsières und Bagnes die Niederwassermenge voll auszunützen vermögen (Absatz C auf Seite 304), während des Sommerhalbjahres $^3/_5$, statt wie auch für das Winterhalbjahr vorgesehen nur $^2/_5$ der verfügbaren Energie auszuführen.

Erweiterungsbau des Germanischen Museums in Nürnberg. Vor kurzem ist, wie das „Z. d. B." mitteilt, der letzte Teil des Neubaues des Germanischen Museums in Nürnberg[1]), das an die Ehrenhalle anschliessende sogenannte Lapidarium, ebenso wie der ganze Neubau ein Werk von Prof. Dr. *Bestelmeyer*, eröffnet worden. Kräftige Stützpfeiler tragen die acht in Backsteinrohbau hergestellten Gewölbe, die den auf eine ernste Stimmung abgestellten Raum überdecken. Ausstellungsgegenstände sind Figuren und Architekturstücke aus dem vierzehnten, fünfzehnten und dem Anfang des sechszehnten Jahrhunderts, darunter z. B. Originalskulpturen von der Sebalduskirche und dem Hauptportal der Lorenzerkirche in Nürnberg. Auch der berühmte Schöne Brunnen ist mit seinen Skulpturen und verschiedenen Architekturteilen vertreten. Dazu kommen zahlreiche Figuren, Konsolen, Kapitelle, Grabsteine und dergl. aus Nürnberger Bürgerhäusern. Die Ausstellung gewährt in einer wohl einzig dastehenden Art und Weise einen abgerundeten Ueberblick über die Entwicklung der deutschen mittelalterlichen Steinplastik, namentlich in Nürnberg.

Zähringer-Brücke in Freiburg. Der Freiburger Kantonsrat hat einem Antrag der kant. Baudirektion zugestimmt, wonach die Hängebrücke, die mit 265 m Spannweite von der Bernstrasse aus zur Altstadt hinüberführt, durch einen Beton-Viadukt mit sieben Oeffnungen zu rund 30 m ersetzt werden soll. Wir bleiben andauernd bemüht, unsern Lesern über dieses in mehrfacher Hinsicht bemerkenswerte Bauwerk Näheres zu berichten.

Eidg. Technische Hochschule. *Doktorpromotionen.* Die Eidg. Technische Hochschule hat den Herren *Robert Miche*, dipl. Bauingenieur aus Genf [Dissertation: Extension aux fonctions transcendantes entières de la formule d'interpolation de Lagrange] und *Olav Edwin Frivold*, dipl. Fachlehrer aus Christiania (Norwegen) [Dissertation: Zur Theorie des Ferro- und Paramagnetismus] die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen.

Nekrologie.

† H. Landis. Am 16. Januar starb in Zug, im Alter von 42 Jahren, Ingenieur Heinrich Landis, Vizepräsident des Verwaltungsrates der Landis & Gyr A.-G. in Zug. Landis stammte aus Richterswil, wo er am 11. April 1879 geboren wurde. Seine technischen Studien absolvierte er von 1897 bis 1901 an der mechanisch-technischen Abteilung der Eidgen. Techn. Hochschule in Zürich. Zur Vervollkommnung seines technischen Wissens besuchte er darauf während eines Jahres die das Fach des Elektroingenieurs beschlagenden Vorlesungen an der Techn. Hochschule in Charlottenburg, und arbeitete sodann als Volontär in den Werkstätten der Maschinenfabrik Oerlikon. Im Herbst 1903 wurde er Teilhaber der Firma Theiler & Cie., Elektrizitätszählerfabrik in Zug, welches Geschäft er schon im folgenden Jahre käuflich übernahm und zunächst unter der Firma H. Landis, vormals Theiler & Cie., dann von 1905 an, mit Herrn Dr. K. Gyr zusammen unter der Firma Landis & Gyr weiter betrieb und im Lauf der Jahre zu hoher Blüte brachte. Landis war, wie das „Bulletin des S. E. V." in seinem kurzen Nachruf hervorhebt, von liebenswürdigem Wesen und vornehmer Art; bei Allen, die ihn kannten, wird er das beste Andenken hinterlassen.

Preisausschreiben.

George Montefiore-Stiftung. Die „Association des Ingénieurs électriciens sortis de l'Institut électrotechnique Montefiore" in Lüttich schreibt für das Jahr 1923 wieder den alle drei Jahre zur Verteilung kommenden Montefiore-Preis aus. Das Preisausschreiben, das international ist, bezieht sich auf die beste Originalarbeit über die in der Elektrotechnik, auf wissenschaftlichem und praktischem Gebiete, erreichten Fortschritte. Da im Jahre 1920 der Preis nicht erteilt worden ist, beläuft er sich für das Jahr 1923 auf 21 000 (belgische) Franken. Das Preisgericht besteht aus fünf belgischen und fünf ausländischen Elektroingenieuren. Eingabetermin für die Arbeiten, die in französischer oder englischer Sprache einzureichen sind, ist der 30. April 1923. Die nähern Wettbewerbs-Bedingungen sind beim genannten Verband, 31 rue Saint-Gilles in Lüttich, erhältlich.

[1]) Vergl. die Notiz in Band LXX, Seite 135 (15. Sept. 1917).

Literatur.

Ur Professor Johan Erik Cederbloms efterlämnade papper. Afhandlingar och experiment rörande flygproblemets lössning. Referenter och Medarbetare: Fil. Kand. *Elin Cederblom*, Prof. *E. Hubendick*, Ing. *K. G. Johansson*, Ing. *K. G. Karlson* (G. E. P.), Civiling. *Vilh. Nordström*, Civiling. *E. Pyk*, Civiling. *A. Rosborg*, Civiling. *A. F. Ström.* Uppsala 1920. Almqvist & Wiksells Boktryckeri A. B. — Pris 15 Kr.

Diese Denkschrift enthält eine Auswahl aus den umfangreichen Manuskripten, Versuchsberichten und Berechnungen, die der im Jahre 1913 verstorbene Professor J. E. Cederblom hinterliess. Dieses Material ist in der Hauptsache von seinen ehemaligen Assistenten und Mitarbeitern bearbeitet und durch Diagramme und Abbildungen ergänzt worden. Cederblom war von 1867 bis 1899 als Professor für Maschinenbau an der K. Technischen Hochschule in Stockholm tätig. Zu welcher Zeit er damit begonnen hat, sich mit dem Problem des Grossflugzeugs zu befassen, lässt sich nicht mit Sicherheit feststellen. Schon im Jahre 1895 sind von ihm Versuche mit Luftschrauben angestellt worden, aber erst nachdem er, 65jährig, von der Hochschule zurückgetreten war, konnte er die Arbeit voll in Angriff nehmen.

Cederblom wollte das Flugzeug als eine Art Hydro-Aeroplan bauen. Bei niedriger Geschwindigkeit sollte der nötige Auftrieb durch die Wasserverdrängung des sowohl mit Wasser- als mit Luft-Tragflächen ausgerüsteten Flugkörpers erzeugt werden. Die Wassertragflächen hatten den Zweck, bei wachsender Geschwindigkeit den Flugkörper aus dem Wasser zu heben, bis schliesslich bei hinreichend vermindertem Widerstand die Geschwindigkeit genügte, damit die Lufttragflächen allein das Gewicht des Apparates tragen konnten. Um sich Klarheit über Tragfähigkeit und Widerstand zu verschaffen, stellte Cederblom umfangreiche Experimente an. Verschiedene Versuchsapparate wurden gebaut und es liegt in der Denkschrift ein reichhaltiges Ziffernmaterial vor. Wassertragflächen, ebene und gekrümmte, sind teils ruhend in strömendem Wasser (Geschwindigkeit bis 4 m/sek), teils bewegt in ruhendem Wasser (bis 10 m/sek) untersucht worden. Auf Grund der im Laboratorium gewonnenen Ergebnisse wurde dann im Sommer 1905 ein kleines Versuchsboot mit Wassertragflächen und Luftschraube gebaut. Als Antriebmotor diente ein besonders für diese Versuche konstruierter Benzinmotor von 20 PS Leistung mit Renoldkettentransmission; später musste die Leistung auf 40 PS erhöht werden, wobei Riementrieb eingeführt wurde. Mit diesem Fahrzeug wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 7,3 m/sek erreicht: von 4 bis 5 m ab lief es auf den Tragflächen. Die Versuche wurden 1909 bis 1911 erweitert, mit einem aus zwei Pontons und dazwischenliegendem Gerüst bestehenden Fahrzeug und einem, mit der Schraube direkt gekuppelten 40 PS-Motor. Die maximale Geschwindigkeit betrug 9,7 m/sek. Als Gesamtergebnis wurde festgestellt, dass ein derartiges Fahrzeug durchaus stabil war, dass aber schon bei mässig bewegter See bedenkliche Stosskräfte auftraten.

Von Cederblom wurden ferner eingehende Experimente ausgeführt zur Ermittlung der Koeffizienten für Widerstand und Tragfähigkeit ebener und gekrümmter Lufttragflächen. Auch den Luftwiderstand von Drähten, Stangen, Keilen und Linzen hat er untersucht. Zu Flügelformen, wie sie heute verwendet werden, ist er nicht vorgedrungen. Jedenfalls ist Cederblom einer der allerersten, die überhaupt systematische Experimente vorgenommen haben. Seine Versuchsapparate müssen in Bezug auf die Prinzipien für deren Aufbau als bemerkenswert zweckmässig bezeichnet werden. Nur zeigen die Versuchsresultate, z. B. mit den Eiffel'schen verglichen, dass die Empfindlichkeit der Apparate wahrscheinlich zu klein war. Cederblom hat schliesslich auch Schraubenflügel in grosser Anzahl studiert, darunter auch solche mit Leitschaufeln.

Die weiteren Abschnitte der Denkschrift, in denen vom Antriebmotor die Rede ist, enthalten ebenso eigenartige wie interessante Vorschläge. Eine gewisse Abneigung gegen die Verbrennungs-Kolbenmaschine hat wohl dazu beigetragen, dass Cederblom in einer Turbine die einzig richtige Lösung gesehen hat. Es würde uns zu weit führen, seinem Gedankengang hier zu folgen. Erwähnt