

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69/70 (1917)  
**Heft:** 13

## **Sonstiges**

### **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:** 05.02.2025

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

lierung einleitende Organ ist eine Spannungsspule im Stromkreise eines Nebenerregers *NE*, der von der Motorwelle aus mittels Riemen angetrieben wird und dessen Spannung somit stets mit der Drehzahl dieses Motors, bzw. mit der Fahrgeschwindigkeit des Wagens proportional ist. Mittels eines Drucköl-Servomotors wirkt der Regulator auf den Feldregulierwiderstand des Fahrmotors; das erforderliche Drucköl wird von einer im Regulator eingebauten, von der Welle der Leonard-Gruppe aus mittels Riemen angetriebenen Ölpumpe geliefert.

an dieser, zum Teil an der zweiten Versammlung am Mittwoch abgehalten wurden, haben wir auf S. 97 bereits aufgeführt. Die geschäftlichen Traktanden umfassten eine Reihe von Ehrungen; Prof. *Albert Heim* in Zürich wurde zum Ehrenpräsidenten der Versammlung ernannt. Unter anderem gab Prof. Dr. C. Moser, Rektor

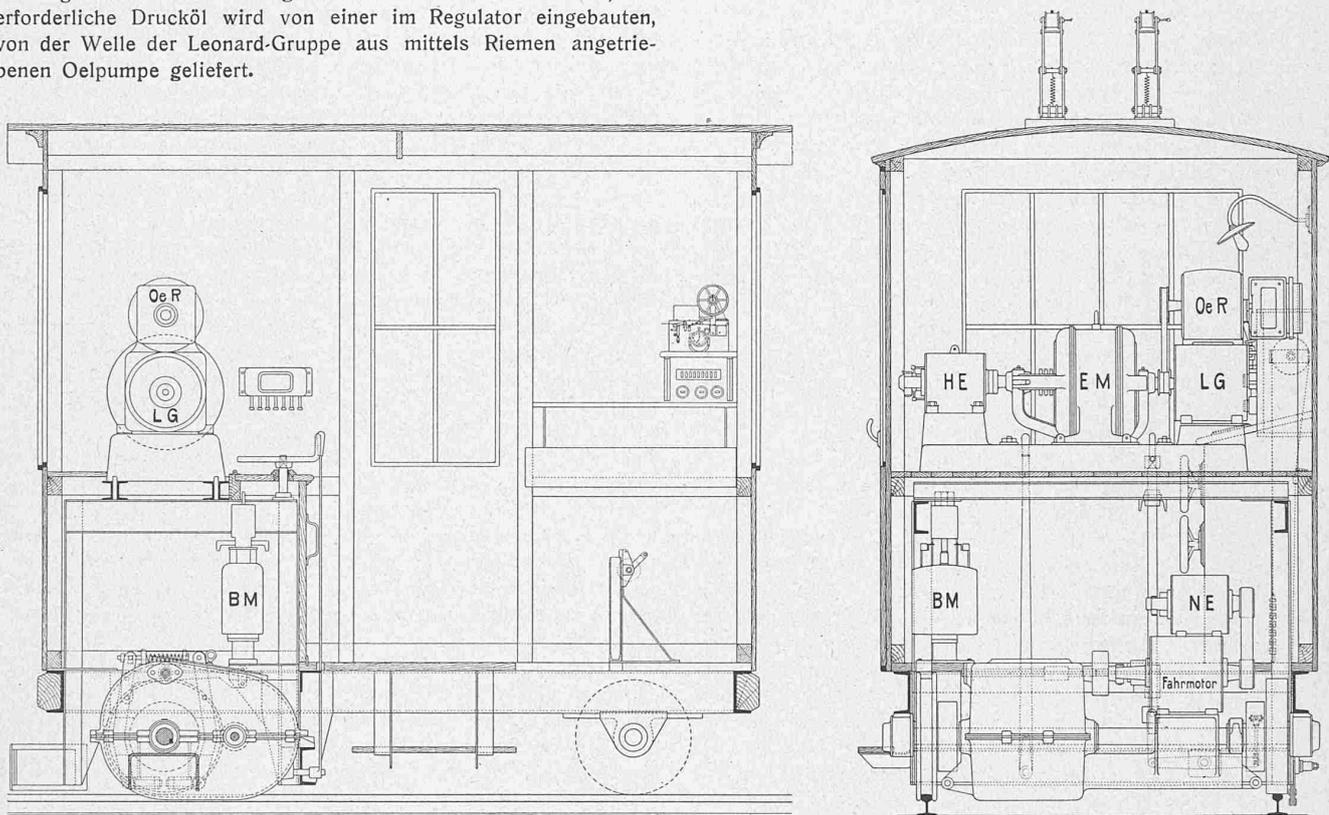


Abb. 2. Längsschnitt und Querschnitt des Prüfwagens der Schweizerischen Prüfanstalt für hydrometrische Flügel. — Masstab 1:30.

Bezüglich des Wagen-Laufwerkes wäre noch darauf hinzuweisen, dass die Laufrollen der einen Wagenseite beidseitig mit einem Spurkranz versehen sind, während jene der andern keinen solchen besitzen. Durch diese Massnahme wurde sowohl das Spiel als auch der Einfluss kleiner Ungenauigkeiten in der Spurweite auf ein Minimum beschränkt. Die ausserhalb der Laufräder liegenden Achsschenkel laufen in Kugellagern. Die Triebachse ist mit zwei Bremscheiben ausgerüstet; die Backen der einen werden elektromagnetisch gelüftet, und zwar erfolgt das Lüften, wie aus dem Schaltungsschema erkennbar, gleichzeitig mit dem Einschalten des Motors, während bei Unterbrechen des Stromes der Magnet den Bremshebel fallen lässt, worauf die Bremse durch die in Abb. 3 sichtbare Feder angezogen wird.

G. Z.

### Miscellanea.

**XCIX. Jahresversammlung der Schweiz. Naturforschenden Gesellschaft.** Vom 9. bis 12. September fand in Zürich, wie Seite 97 angekündigt, die 99. Jahresversammlung der Schweizer. Naturforschenden Gesellschaft statt. Die Tagung, zu der sich über 500 Freunde der Naturforschung eingefunden hatten, wurde am Sonntag Abend nach vorangegangener Delegierten-Versammlung durch einen von der Naturforschenden Gesellschaft Zürich veranstalteten Empfangsabend im Vereinshaus zur „Kaufleuten“ eingeleitet. Der Montag Vormittag war programmgemäss der ersten Hauptversammlung gewidmet. In seiner Eröffnungsrede gedachte zunächst der Jahrespräsident, Prof. Dr. C. Schröter, der bedeutenden Verdienste von Staatsrat *Paul Usteri* (1768 bis 1831) im Schosse der Naturforschenden Gesellschaft; Ausführliches hierüber enthält die auf S. 122 dieses Bandes erwähnte Festschrift. In seinem Hauptreferat verbreitete sich der Redner über die Entwicklung der Botanik in Zürich von Gessner bis auf den heutigen Tag, wobei er insbesondere die Verdienste der zürcherischen Gelehrten auf diesem Gebiete hervorhob. Die übrigen Vorträge, die zum Teil

der Universität Bern, die Ernennung des früheren Zentralpräsidenten der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft und ehemaligen Rektors der Eidgen. Technischen Hochschule, Herrn Prof. Dr. *F. Geiser*, zum Doctor honoris causa bekannt. Die Verleihung der Würde eines Doktors der Naturwissenschaften ehrenhalber seitens der E. T. H. an Herrn *Friedr. Schmid* haben wir auf S. 136 schon mitgeteilt. — Als Ort für die Abhaltung der nächstjährigen Versammlung wurde Lugano gewählt mit Forstinspektor Dr. *Bettolini* als Festpräsidenten.

Auf die Versammlung folgte ein Bankett in der Tonhalle. Eine im Programm für den Nachmittag geplante Seefahrt wurde der Kohlennot wegen nicht abgehalten. Der übrige Teil der Tagung mit den zahlreichen Sektionssitzungen wickelte sich gemäss dem auf Seiten 97 und 109 mitgeteilten Programm ab.

Die durch den Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein organisierte *Sektion für Ingenieurwesen* tagte am 11. September im Maschinen-Laboratorium der E. T. H. und erfreute sich eines Besuches von über 60 Teilnehmern, darunter in der Mehrzahl Mitglieder des S. I. A., auch Auswärtige. Infolge unvorhergesehener Abhaltung der beiden Einführenden, Prof. Dr. W. Kummer und Prof. G. Narutowicz, wählte die Versammlung zum Vorsitzenden Ing. *A. Trautweiler*, Sekretär des S. I. A., und zum Sekretär Ing. Dr. *Huldreich Keller*. In den angekündigten Vorträgen berichtete Dr. *H. Behn-Eschenburg* von Laboratoriumsversuchen der MFO über den Wärmeübergang bei einer in ein Ölbad versenkten Drosselspule; Prof. Dr. *F. Prášil* über die Probleme der technischen Wassermessung, mit denen sich z. Zt. eine Kommission des S. I. A. zwecks Aufstellung bezüglicher Normen eingehend beschäftigt; Prof. *A. Rohn* über die Beziehungen der Baustatik zum Brückenbau; a. Prof. Dr. *C. Zschokke* über unterseeische Bauten am Meer, insbesondere Dockbauten. Am Nachmittag sprachen noch Privatdozent *D. Korda* über Fortschritte des Schoop'schen Metallisierungsverfahrens und der unsern Lesern von seinen bezügl. Veröffentlichungen her bekannte Ing. Dr. *O. Bloch* über Fortschritte

der graphischen Wechselstromtechnik. — Ueber alle diese Darbietungen wird die Schweiz. Naturforschende Gesellschaft Autoreferate veröffentlichen, auf die zurückzukommen wir uns vorbehalten. Nur die Ausführungen von Prof. Rohn geben wir in dieser Nummer im Wortlaut wieder; er war der Einzige, dem es gelang, ein abgerundetes Bild seines Thema in der vorgeschriebenen Redezeit von 20 Minuten zu geben.

Die Sektion Zürich des S. I. A. beteiligte sich fernerhin insofern an der Naturforscher-Tagung, als fünf ihrer Mitglieder (Prof. Wyssling, Trautweiler, Luternauer, Dr. Keller und C. Jegher) die Führung zu den am 13. September veranstalteten technischen Besichtigungen übernahmen. Auch dieser Teil der Tagung verlief durchaus zur Befriedigung der Teilnehmer, sodass die Mitwirkung unseres Vereins eine in jeder Beziehung wohlgelungene war.

**Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein.** In Bern hat die auf den 22. September einberufene *Delegierten-Versammlung* gemäss einstimmigem Antrag der vorangegangenen Präsidenten-Konferenz das Zentral-Komitee neu bestellt wie folgt:

Präsident: Dir. R. Winkler, Bau-Ingenieur, Bern	} Vorort
Mitglieder: F. Widmer, Architekt, Bern	
E. Kästli, Bau-Ingenieur, Bern	
F. Fulpius, Architekt, Genf	
E. Payot, Masch.-Ingenieur, Zürich.	

Damit wird, da das Sekretariat, in Uebereinstimmung mit einem Beschluss der Präsidenten-Konferenz, seinen Sitz in Zürich behält, der Sitz des Präsidenten und damit der Vorort vom Sekretariat getrennt. Dieser Versuch einer laut Statuten zulässigen mässigen Dezentralisation des Vorstandes und die Verlegung des Vororts vom wirtschaftlichen Schwerpunkt weg nach dem nationalen Mittelpunkt des Landes entspricht dem vielseitig geäusserten Wunsch nach vermehrter Anteilnahme aller Landesteile an der Vereins-Leitung, einer Anteilnahme, die durch die geographische Lage Zürichs bisher erschwert wurde. Dass diese Aenderung am bisherigen System nicht ohne etwelches Opfer an Zweckmässigkeit und Raschheit der Geschäftsabwicklung möglich ist, war Allen klar; das abtretende C.-C. hat dies auch, seiner Ueberzeugung gemäss, mit Nachdruck betont. Wenn trotzdem die zahlreich anwesenden Delegierten in ihrem Beschluss einstimmig waren, so sehen wir eben darin den Beweis dafür, dass der erstrebte Gewinn an besserem Kontakt zwischen Ost und West höher bewertet wird.

Ebenso einstimmig aber bekundete die Versammlung, trotz ihrer Meinungsverschiedenheit mit dem C.-C. in dieser grundsätzlichen Frage der Regierungs-Form, dem zurücktretenden Vorstand den wohlverdienten Dank, den er, und namentlich einzelne seiner Mitglieder selbstlos in grosser und wertvoller Arbeit im Interesse des Vereins sich erworben haben! Wir hoffen und glauben, die Erfahrungen werden auch sie überzeugen, dass ihre Befürchtungen übertriebene waren.

Da infolge der Kriegsverhältnisse die statutengemässe General-Versammlung ausfällt, nahm die Delegierten-Versammlung ausnahmsweise auch die Ernennung dreier von den betreffenden Sektionen hierzu vorgeschlagener *Ehrenmitglieder* vor. Diese Ehrung wurde zuteil den langjährigen, verdienten Vereinskollegen Oberst J. Dumur, Ingenieur in Pully, Oberst J. J. Lochmann, Ingenieur in Lausanne, und Direktor der Rh. B. Dr. A. Schucan, Ingenieur in Chur. — Im übrigen verweisen wir auf das bevorstehende Protokoll über die Tagung.

**Die Bergung des Dampfers Gneisenau im Hafen von Antwerpen.** Vor einigen Monaten ist es gelungen, den in den ersten Wochen des Weltkrieges im Hafen von Antwerpen durch Oeffnen der Seeventile versenkten Dampfer Gneisenau wieder flott zu machen. Beim Versenken war seinerzeit das einen Gehalt von 8100 Brutto-Register-Tonnen aufweisende Schiff von der Strömung erfasst worden und hatte sich ziemlich genau in Stromrichtung flach auf Steuerbord gelegt. Die Sohle der Schelde liegt an der betreffenden Stelle etwa 10 m unter Niederwasser und 14,5 m unter Hochwasser, sodass selbst in letzterem Fall die Backbordseite des 16,9 m breiten Schiffes aus dem Wasser hervortauchte. Zum Wiederaufrichten des Schiffes wurden nun auf dieser Seite zwölf eiserne, rund 9 m hohe Böcke aufgestellt und mit der Schiffswand verankert. Die Spitzen der Böcke wurden mittels kräftiger Drahtseile in geeigneter Weise mit einer gleichen Anzahl von Druckwasserpressen in Verbindung gebracht, die, in 185 m Entfernung auf einem gerade über Hochwasser hervorragenden Gerüst aufge-

stellt, als Zugmittel dienten. Mit Hülfe dieser zwölf Pressen konnte eine Zugkraft von insgesamt 3000 t ausgeübt werden.

Nachdem durch Einpumpen von Pressluft, die in schwimmenden Pumpenanlagen erzeugt wurde, in luftdicht gemachte Schiffsräume ein künstlicher Auftrieb bewirkt worden war, wurden durch stetes Pumpen und Anziehen der Druckwasserpressen die Seile gespannt, worauf sich das Schiff langsam zu wenden begann. Als es noch etwa um 10° schief stand, wurden sämtliche unter Wasser liegenden, bisher unzugänglichen Oeffnungen durch Taucher gedichtet und dann begann das Auspumpen des Schiffes, das nach und nach wieder in aufrechter Weise schwimmfähig wurde.

Die Arbeiten, die mehrere Monate beanspruchten und über die wir das Vorgehende dem „Zentralbl. d. Bauverw.“ entnehmen, wurden von Dykerhoff & Widmann in Verbindung mit dem Werk Gustavsborg der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg ausgeführt.

**Die Wahl der Farbe für Heizkörper.** Für die Farbenwahl der Heizkörper in Wohnräumen kommt in den meisten Fällen ausschliesslich der Geschmack des Bauherrn oder des Architekten in Frage. Selten wird in Erwägung gezogen, dass diese Farbe zwei wichtige Bedingungen zu erfüllen hat, indem sie einerseits Staubablagerungen ins Auge fallen lassen soll, um zu deren Beseitigung Veranlassung zu geben, und andererseits die Wärmeabgabe des Heizkörpers auf das Höchstmass steigern soll. Im „Gesundheits-Ingenieur“ erinnert Professor H. Chr. Nussbaum an die viel zu wenig beachtete, und bei der heute gebotenen Sparsamkeit an Brennmaterialien doppelt wichtige Tatsache, dass die Farbe im Verein mit der Körnung der Oberfläche von erheblichem Einfluss auf die Abstrahlung der Heizkörper sein kann. Eine feinkörnige, also matte, tiefschwarze Färbung ist als die zweckmässigste zu bezeichnen, da die von ihr ausgehende Wärmestrahlung eine vollkommene ist. Nur dort, wo in unmittelbarer Nähe der Heizkörper Sitzplätze sich befinden, deren Bestrahlung herabgesetzt werden muss, ist diese Farbe nicht zu empfehlen. Für die Rückseite von Heizkörpern, die in Fensternischen zur Aufstellung kommen, ist im Gegenteil, zur Verminderung der Wärmeverluste durch Abstrahlung gegen die Wand zu, eine glänzende, weisse oder ganz helle Färbung am Platze. Durch geeignete Verkleidung der Nische (mit Korkplatten oder mit lehmgefüllten Kacheln) und hellem Anstrich derselben kann die Wärmeaufnahme der Wand ebenfalls herabgesetzt werden. Durch dunklen, matten Anstrich lässt sich die Wärmeabgabe eines unzureichenden Heizkörpers nachträglich erheblich erhöhen, besonders wenn gleichzeitig die Nische oder die hinter dem Körper befindliche Wand in der erwähnten Weise gegen Wärmeaufnahme geschützt wird.

**Schwellen aus Eisenbeton.** Seit drei Jahren sind auf einer Strecke der Riverside, Rialto & Pacific R. R., auf der sowohl elektrische Vorort-Schnellzüge als schwere Dampfzüge mit 87 t Lokomotiv- und 70 t Wagengewicht verkehren, versuchsweise Eisenbeton-Schwellen in Gebrauch. Es sind rechteckige, hohle, an beiden Enden offene Körper von 200 mm Breite, 180 mm Höhe, 2,6 m Länge und 38 mm (an den Schienenauflagern 50 mm) Wandstärke. In der Längsrichtung sind sie mit 9,5 mm starken Eisenstäben bewehrt, an die ein Drahtgeflecht von 50 × 100 mm Maschenweite befestigt ist. Die äussere und die innere Oberfläche sind durch ein Drahtgeflecht von 35 mm Maschenweite geschützt. Die Schienen werden durch Stahlplatten getragen, die auf einer hölzernen Unterlage ruhen, und sind mittels Grundschauben, für die in der Schwelle Aussparungen vorgesehen sind, an einen im Innern der Schwelle liegenden Block aus Eichenholz befestigt. Diese Schwellenkonstruktion hat sich nach „Eng. News“ bisher gut bewährt.

**Ausnutzung der Wasserkräfte und Elektrizitäts-Versorgung der Schweiz.** Herr N.-R. Will hat am 24. Sept. im Nationalrat eine Motion eingereicht, dahingehend: der Bundesrat solle prüfen und den Räten Antrag über die Frage stellen, ob nicht die Ausnutzung der Wasserkräfte und die Elektrizitätsversorgung unseres Landes, insbesondere die allgemeine Einführung des elektrischen Eisenbahnbetriebes durch folgende Massnahmen zu fördern seien: 1. Finanzielle Beteiligung des Bundes am Bau und Betrieb von Wasserkraft- und Elektrizitätswerken, 2. finanzielle Beteiligung des Bundes am Umbau privater Dampfeisenbahnen für den elektrischen Betrieb, 3. Bezug des elektrischen Stromes für den Betrieb der Bundesbahnen aus kantonalen, kommunalen oder privaten Elektrizitätswerken insoweit, als die Bundesbahnen den Strom nicht in eigenen Kraftanlagen erzeugen.

**Schweizerischer Elektrotechnischer Verein.** Die auf den 22. und 23. September in Lugano angesetzten Jahresversammlungen des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins und des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke wickelten sich programmgemäß ab. Ueber ihren Verlauf ist uns für eine der nächsten Nummern ein ausführlicher Bericht in Aussicht gestellt.

**Der Washingtonsee-Kanal,** dessen Projekt schon auf die fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts zurückgeht, ist nach sechsjähriger Bauzeit anfangs Juli d. J. für den Verkehr eröffnet worden. Der Kanal durchquert die auf der schmalen Landzunge zwischen Puget Sound und Lake Washington gelegene Stadt Seattle und weist rund 12 km Länge auf. Die Gesamtkosten stellten sich auf rund 25 Millionen Franken.

### † Felix Lincke.

Zu Darmstadt ist am 23. August d. J. eines unserer treuesten Mitglieder der G. e. P. nach einem an Arbeit überreichen Leben hochbetagt zur letzten Ruhe eingegangen.

Geheimer Baurat Felix Lincke, von 1873 bis 1911 ordentlicher Professor der Maschinenbaukunde an der Technischen Hochschule in Darmstadt, wurde zu Leipzig am 15. November 1840 geboren als Sohn des Juristen und spätern Landtags-Abgeordneten und Bürgermeisters Lincke, kam aber in frühen Jahren nach Zürich, woselbst sich sein Vater infolge der 1848er Bewegungen bleibend niederliess. Der Knabe besuchte die damals in grossem Ansehen stehende Fröbelschule und dann die Zürcher Kantonsschule, um aus dieser 1857 in die zwei Jahre vorher eröffnete Eidg. Techn. Hochschule einzutreten, der damals im sog. „Hinteramt“ bei der Augustiner-Kirche, im alten Kornamt und an andern Orten Lehrsäle angewiesen waren. An seine Lehrer, besonders an die Professoren Zeuner und Reuleaux schloss er sich mit besonderer Wärme an und ist mit ihnen Zeit ihres Lebens in enger Beziehung und regem Verkehr geblieben. Der Umstand, dass ihn seine Verhältnisse veranlassten, schon während der Studienzeit in der Beust'schen Anstalt Privatunterricht zu erteilen, hinderte ihn nicht, am fröhlichen Studententreiben teilzunehmen, das damals in Zürich in Blüte stand; im Kreise der „Alpigenia“ fand er treue Freunde, von denen einige, wie Ing. Robert Moser und Ing. Louis Giroud, noch unter uns weilen. Als sich 1869 einige Studienfreunde zur Gründung der G. e. P. zusammmentaten, schloss sich Lincke sofort an, und ist bis in die letzten Jahre deren eifriges Mitglied und ein regelmässiger Besucher ihrer Generalversammlungen gewesen. Auch zur Eidg. Technischen Hochschule selbst sind seine Beziehungen immer besonders lebendig geblieben; seine Wirksamkeit als Hochschullehrer in Darmstadt bot ihm willkommenen Anlass, seine dortigen Hörer vielfach nach Zürich zu führen, um ihnen zu zeigen, was auf den technischen Gebieten in der Schweiz Neues zu sehen war. So ist Lincke vielen unter den jüngern unserer Kollegen bekannt geworden und steht auch bei ihnen in gutem Andenken.

Nachdem er im Jahre 1860 das Diplom der E. T. H. als Maschineningenieur erworben hatte, führten ihn die ersten Jahre der Praxis zunächst nach Sachsen und Schlesien, wo er in verschiedenen Maschinenfabriken, in Aue, Bielitz und Chemnitz arbeitete. In die Schweiz zurückgekehrt, war er zunächst in der Maschinenfabrik Landquart und dann von 1865 bis 1868 bei Gebrüder Sulzer in Winterthur als Dampfmaschinen-Konstrukteur unter Ober-Ingenieur Charles Brown beschäftigt. Als 1867 Professor Schröter gestorben war und bald darauf seine Assistenten Züblin und Grüniger in die Praxis traten, wurde Lincke 1868 als Assistent für den neu eingetretenen Professor G. Veith an unserer Technischen Hochschule gewonnen. Im Jahre 1869 habilitierte er sich an dieser

als Privatdozent für Maschinenbau und las speziell über Maschinen-Elemente, Lokomotivbau und Kinematik, bis er im Jahre 1872 eine Berufung als Leiter des Gewerbemuseums in Cassel annahm. In dieser Stellung war er zugleich Herausgeber eines Gewerbeblattes sowie Prüfungskommissär für Dampfkessel. Aber schon im folgenden Jahre erfolgte am 18. Juli 1873 seine Ernennung zum ordentlichen Professor für Maschinenbaukunde an der Grosse Technischen Hochschule in Darmstadt. Dieser Stellung war sein ganzes ferneres Leben geweiht und ihr verdankt Lincke das grosse Ansehen, das er sich als Lehrer und als Mann der Wissenschaft erworben hat.

Aussergewöhnlich grosse Anforderungen stellten zunächst die Reorganisation der Hochschule und ein umfangreicher Neubau für diese an ihn. Kurze Unterbrechungen in seiner Lehrtätigkeit brachten 1893 eine Studienreise in Nordamerika, die er anschliessend an den Besuch der Ausstellung in Chicago im Auftrag der hessischen Regierung unternommen, dann 1894 eine schwere Erkrankung, von der sich der kräftige Mann jedoch bald wieder vollkommen erholt hat. Zu den vielfachen Ehrungen, die ihm seine unermüdete und erspriessliche Arbeit eingetragen, gesellte sich die Feier, die seine Studentenschaft aus Anlass seines 25jährigen Wirkens im Jahre 1898 veranstaltet hat, sowie das Fest seines 70. Geburtstages 1910, an dem sich sowohl die Kollegen an der Technischen Hochschule, seine Hörer und namentlich die über alle Länder verteilten ehemaligen Schüler und auswärtigen Freunde, der Frankfurter Bezirksverein deutscher Ingenieure und viele andere beteiligten. Im Jahre 1911 zog sich Lincke von der Lehrtätigkeit zurück, ohne deshalb auf eine lebhaft andauernde Teilnahme an Allem, was sein Fach betraf, zu verzichten.

Schriftstellerisch hat er sich vor allem als Mitbegründer und ständiger Mitarbeiter des Handbuches der Ingenieurwissenschaften (Abteilung Baumaschinen) Verdienste erworben. Bekannt sind auch die von ihm herausgegebenen „Maschinen-Elemente“.

### Preis Ausschreiben.

**Preisfragen der Schläflistiftung.** Zu der von der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft aus der Schläflistiftung mit Termin vom 1. Juni 1917 ausgeschriebenen Preisfrage: „Die Dämmerungserscheinungen nach bisherigen und neueren Beobachtungen in der Schweiz“ wurde die Arbeit von Prof. Dr. Paul Gruner in Bern, Heinrich Meier in Glarisegg und Friedrich Schmid in Oberhelfenswil in hoher Anerkennung der vorzüglichen Behandlung des Stoffes mit dem vollen Preis bedacht.

Die Eingabefrist für die Arbeiten zu der auf den 1. Juni 1918 ausgeschriebenen Preisfrage (siehe Band LXVIII, S. 42, 29. Juli 1916) ist auf den 1. Juni 1919 verlängert worden. Eine neue Ausschreibung ist nicht erfolgt.

### Literatur.

**Die Gasturbinen, ihre geschichtliche Entwicklung, Theorie und Bauart.** Von Ing. Eyer mann und Marine-Oberbaurat Schulz. Mit 156 Abbildungen. Berlin 1917, Verlag von M. Krayn. Preis 12 M.

Dieses bereits im Jahre 1914 fertiggestellte Werk, dessen Drucklegung sich durch den Krieg stark verzögert hat, soll einen Ueberblick geben über die geschichtliche Entwicklung, die Theorie, die hauptsächlichsten Systeme, die praktischen Versuche und die Bauart verschiedener Konstruktionsteile der Gasturbine. In fünf Hauptabschnitten von insgesamt 250 Seiten Umfang ist diese



Felix Lincke

15. Nov. 1840

23. Aug. 1917