

Abschrift eines schwer lesbaren mit Maschine geschriebenen Durchschlags, ohne Datum.
Nach 1910 einzuordnen.

Lebenslauf

Geboren am 9. Februar 1877 zu Nürnberg als Sohn des Hotelbesitzers CARL FOETTINGER.

Protestantische Konfession

Frühzeitig zu einem technischen Beruf entschlossen, besuchte ich

3 Jahre die Handelsschule Nürnberg

3 Jahre das humanist. Gymnasium Nürnberg

6 Jahre das kgl. Realgymnasium Nürnberg

das ich am 14. Juli 1895 absolvierte. Darauf studierte ich 8 Semester an der technischen Hochschule MUENCHEN Maschinenbau und Elektrotechnik und bestand im Sommer 1897 das Vorexamen, im Sommer 1899 das Diplom-Examen für Elektro-Ingenieure, beide mit Note I. Der damalige Studienplan für Elektro-Ingenieure umfasste die meisten Fächer der Maschinen-Ingenieure und die elektrotechnischen Fächer dazu.

Einen Teil der Hochschulferien verwandte ich zu praktischer Tätigkeit in den Werkstätten der Firma Schuckert & Co. in Nürnberg.

Seit 1. November 1899 gehörte ich der Stettiner Maschinenbau A.G. „Vulcan“ als Konstrukteur, seit Sommer 1903 als Chef einer besonderen Konstruktions-Abteilung an.

Von 1899 – Ende 1901 arbeitete ich anfangs unter Verantwortung älterer Konstrukteure, später selbständig im Handelsschiffs-Maschinenbau., wobei sich meine Tätigkeit hauptsächlich auf Berechnung und Entwurf folgender Details erstreckte:

150 T. Schwimmkran,

Hauptdampfleitungen,

Details der Hauptmaschinen, Cylinder etc.,

Condensatoren,

Simplex- und Duplex-Dampfmaschinen,

Massenausgleiche,

Fundamentberechnungen etc.

Während dieser ersten zwei Jahre ergänzte ich meine Werkstatt-Ausbildung durch täglichen 1-2 stündigen Besuch der Vulcan-Werkstätten und Schiffe.

Von 1901 – 1902 bearbeitete ich im Kriegsschiffmaschinenbau die Hauptmaschinen von S.M. Kanonenboot „Eber“. In meinen Musestunden entstand 1902 die Idee und Konstruktion der ersten Torsions-Indikatoren, über die ich 1902 in einem Vortrag vor der Schiffbautechnischen Gesellschaft berichtete.

1903 wurde ich mit dem selbstständigen Entwurf und den Versuchen an dem ersten Propeller-Versuchsboot betraut, dessen gesamte Maschinen- und Messeinrichtungen ich ausarbeitete.

Ende 1903 beauftragte mich der „Vulcan“ mit der Einführung und Erprobung eines neuen, eigenen Dampfturbinen-Systems. Nachdem mir zu diesem Zwecke eine eigene Konstruktions-Abteilung unterstellt war, hatte ich Gelegenheit, meine Ideen an einer 550 PS Versuchsturbinen, der ersten Aktionsturbinen nach dem Trommel-System, zu verwirklichen. Das betr. Turbinen-System ist, mit geringen Abweichungen, später in Form der Melms-Pfenninger-Turbine in

grossem Massstab ausgebildet worden. Die von mir entworfene Versuchsturbine kam 1905/06 zur Erprobung.

Meinem stetig vergrösserten Büro wurden ausser Versuchen und schwierigen Sonderkonstruktionen auch Aufgaben aus den anderen Konstruktionsabteilungen zugewiesen, insbesondere als der „Vulcan“ den Torpedobau wieder aufnahm, die Ausarbeitung zahlreicher Hilfsmaschinen (Umsteuer-Ventilationsmaschinen, Simplex- und Duplexpumpen etc.)

Als ich 1904 für den Lehrstuhl für Mechanik in Hannover durch Professor Prandtl vorgeschlagen wurde, verpflichtete mich der „Vulcan“ durch einen dreijährigen Kontrakt als Bürochef für die Jahre 1905/06/07. Dieser Vertrag wurde Ende 1907 um 5 Jahre verlängert, da ich einen sehr aussichtsreichen Ruf an die technische Hochschule Dresden (Professur für Dampfmaschinenbau) ablehnte, ausserdem wurden mir die gesamte Ressorts für Dampfturbinenbau, Spezialkonstruktionen und Versuche offiziell unterstellt.

Von meinen Arbeiten seit 1904 seien nur folgende erwähnt:

Ausbildung der Schlick'schen Schiffskreiselm Modelle zu praktischen Konstruktionen für den Grossbetrieb (Dampfer „Seebär“ & „Silvava“)

Ausbildung erster Schubmesser für Messung des Propellerschubes (Dampfer „Kaiser“, Turbinenkreuzer „Stettin“ & „Mainz“)

Festigkeitsmaschine für die technische Hochschule Charlottenburg (zu dynamischen Festigkeitsversuchen)

Komplette Gebläse-Anlage für S.M.S. „Stettin“

Komplette Kondensationsanlage für S.M.S. „Mainz“

Einführung und Durchbildung moderner Centrifugalpumpen auf S.M.S. „V.161“ und „Mainz“

Versuche über Wärmedurchgang und Strömungswiderstände verschiedener Kondensationsanlagen.

Versuche über den Dampfverbrauch grosser Schiffsmaschinen und Turbinen, sowie der zugehörigen Hilfsmaschinen

Versuche über reine Ölfeuerung bei Marine Kesseln.

Projektierung sämtlicher neuen Schiffsturbinen-Anlagen des „Vulcan“ bis Dezember 1909 z.B. Torpedoboote „V 161“, „V 162/4“, „V180-85“, 6 Boote 1909, Kreuzer „Mainz“ & Ersatz „BUSSARD“, deutsche und ausländische Linienschiffe mit Turbinen (Linienschiff „Ersatz Heimdall“) etc. etc., 50000 T. Schnelldampfer für die Hamburg-Amerika-Linie

Ausbildung der Theorie, Berechnung und Konstruktion des hydrodynamischen Transformators.

Bezüglich meiner praktischen Betätigung seien noch meine Teilnahme an fast allen Probefahrten des „Vulcan“ seit 1900, sowie 3 Dienstreisen mit dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II“, „Kaiserin Victoria“, „Amerika“ & „George Washington“ nach den Vereinigten Staaten erwähnt.

Am 14. August 1909 ist mir die neugegründete etatsm. Professur für Schiffsturbinen, Propeller, Schiffskessel & Lasthebemaschinen für die Schiffbau-Abteilung) übertragen worden, die ich am 1. Januar 1910 übernommen habe.

Veröffentlichungen:

2 ½ jährige Mitarbeit an dem Werke „Berechnung und Konstruktion der Schiffsmaschinen und –Kessel“ von Dr. G. Bauer (als Mitarbeiter)

Vortrag vor der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft November 1902 über „Effektive Maschinenleistung und effektives Drehmoment, und deren experimentelle Bestimmung (Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1903)

Doktordissertation mit gleichem Titel, Erweiterung des genannten Vortrags, gedruckt 1904

Vortrag vor der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1904 über „die neuesten Konstruktionen des Torsionsindikator und deren Versuchsergebnisse“ (Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1905)

Aufsatz über „Kombinierte Kolbenmaschinen- und Turbinen-Anlagen“ 1906 in der Zeitschrift für das Gesamte Turbinenwesen, Heft 20

Vortrag vor der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1910 über „Eine neue Lösung des Schiffsturbinenproblems“ (Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1910)

Vortrag vor der Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure zu Danzig am 29. Juni 1910 über „Der hydrodynamische Transformator, eine neue Anwendung des Turbinenprinzips“

Zu diesen grösseren Veröffentlichungen kommen eine Reihe kleinerer Vorträge, Aufsätze und Zeitschriften

Auszeichnungen: Verleihung der ersten silbernen Medaille der Schiffbautechnischen Gesellschaft Berlin „Für hervorragende Forschungsarbeiten auf dem Gebiet des Schiffsmaschinenbaus“ auf der Hauptversammlung 1906

Militärverhältnis: Ersatzreserve Infanterie