

Reginald Aubrey Fessenden : 1866-1932

Autor(en): **Wüger, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins :
gemeinsames Publikationsorgan des Schweizerischen
Elektrotechnischen Vereins (SEV) und des Verbandes
Schweizerischer Elektrizitätswerke (VSE)**

Band (Jahr): **63 (1972)**

Heft 8

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-915683>

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.

Steigungen und Gefälle sowie Prüfungen der Dauerhaltbarkeit auf Verwindungs- und Geländeteilstrecken. Erst dann ist die Freigabe für die Serienproduktion möglich. Und erst in einer Großserie mit einem Ausstoss von wenigstens einigen 10 000 Fahrzeugen pro Jahr wird das Elektrostrassenfahrzeug zu vertretbaren Preisen herstellbar sein.

Wir müssen deshalb alle ganz illusionslos sehen, dass es noch einige Zeit dauern wird, bis wir Elektrostrassenfahrzeuge serienmässig von der Industrie kaufen können, und zwar Fahrzeuge, die vom Preis und von der Zuverlässigkeit her akzeptabel sind. Aber dennoch ist die Aussage berechtigt,

dass das Zeitalter des endgültigen Durchbruchs des Elektrostrassenfahrzeuges begonnen hat.

Literatur

- [1] *A. H. Müller-Berner* u. a.: Ablauf der Entwicklung eines modernen Nutzfahrzeuges. *Automobiltechnische Zeitschrift* 73(1971)11, S. 406...414.
- [2] *H. G. Müller*: Elektrischer Strom für den Kraftfahrzeugantrieb. *Automobilwirtschaft* (1971)2.
- [3] *K. J. Oehms*: Stand der Entwicklung und Aussichten des elektrischen Strassenverkehrs. *Elektrizitätswirtschaft* 70(1971)17, S. 511...517.

Adresse des Autors:

K. J. Oehms, Dipl. Ing., Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk AG (RWE), Abt. AT, Essen.

REGINALD AUBREY FESSENDEN

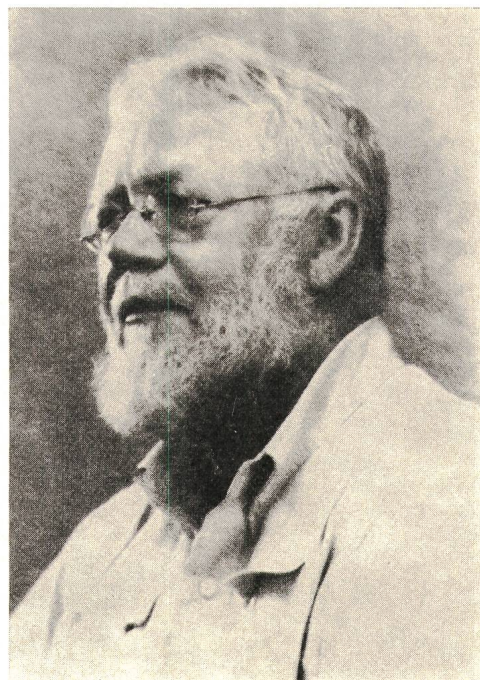
1866-1932

Fessenden, der am 6. Oktober 1866 in Bolton (Quebec) als ältester Sohn eines Pfarrers zur Welt kam, wurde zunächst Mathematiklehrer. Er interessierte sich aber für die Elektrizität und arbeitete eine Zeitlang bei Edison.

Die Erfindung eines elektrisch angetriebenen Kreisel-Kompasses blieb unbeachtet, bis der magnetische Kompass in den stählernen U-Booten versagte. Bei Westinghouse führte er für Wechselstrom-Maschinen das mit Silizium legierte Blech ein, wodurch die Eisenverluste reduziert wurden. Von 1892-1900 wirkte er an der Perdue-Universität und an der Universität Pittsburg. In dieser Zeit ersann er eine Multiplex-Schaltung für Telegraphie und beschäftigte sich mit Hochfrequenz. Beim Experimentieren mit einem Wehnelt-Unterbrecher hörte er beim Tasten eines «langen Morsestriches» im Empfänger den Ton des Unterbrechers, was ihn auf den Gedanken des drahtlosen Telephons brachte. Mit einem von Steinmetz gebauten und von Fessenden verbesserten Hochfrequenzgenerator erzielte er eine Frequenz von 100 kHz. Damit konnte er am 21. Dezember 1906 vor geladenen Gästen eine Ansprache sowie Musik drahtlos übertragen und ausstrahlen. Über dieses erste «Rundspruchkonzert» der Welt trafen Empfangsbestätigungen ein aus Westindien sowie von zahlreichen Schiffen.

Trotz diesen Erfolgen gingen seine Geschäfte schlecht. Patentstreitigkeiten brachten ihn in Not. Erst als 1928 die Radio Corporation of America zahlreiche seiner Patente von der ihm nahestehenden National Electric Signaling Co. erwarb, erlebte Fessenden die Genugtuung einer gerechten Bezahlung. Jetzt fielen ihm auch zahlreiche Ehrungen zu. Auf den Bermudas, der Heimat seiner Frau, starb er am 22. Juli 1932

H. Wüger



Universität, Pittsburg