Fischer, Karl

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 51

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

grosse Leistungen von kurzer Dauer und eine verhältnismässig kleine Arbeit ergeben. Die Schwierigkeit, die es bei einem derartigen Betrieb der Nutzbremsung zu überwinden gilt, besteht darin, dass die Bremsenergie sofort dem Verbrauch zugeführt werden muss. Vorläufig kann bei der Hamburger S-Bahn Bremsenergie nur an fahrende Züge abgegeben werden, wozu der bremsende Zug mit einer höheren Spannung bremsen muss, als die Spannung der Stromschiene beträgt. Die Bahn lässt daher für den bremsenden Zug eine Spannung von 1550 V zu. Bei einer höheren Spannung erfolgt automatische Abschaltung der Nutzbremsung. Nur in besonders günstigen Fällen fahren alle vier Triebwagen eines Zuges mit Nutzbremsung. Je nach dem Abstand und der Geschwindigkeit benachbarter Züge fahren drei, zwei oder nur ein Triebwagen mit Nutzbremsung; die übrigen verwenden die Widerstandsbremse.

Der im praktischen Betrieb erzielte Energierückgewinn beträgt, wegen dem Fehlen eines genügend grossen Stromverbrauchers im Augenblick des Bremsens, nicht 25 % wie während dem vorerwähnten Versuch erzielt wurden. Um genauere Angaben über den im praktischen Betrieb möglichen Energierückgewinn zu erhalten, wurde während zwei Wochen ganztägig der gesamte Drehstromenergie-Verbrauch der elektrifizierten Strecken bei ausgeschalteter Nutzbremsung der Fahrzeuge gemessen. Nach Ablauf der zwei Wochen hat man von Woche zu Woche je 15 Triebwagen mit Nutzbremsung gefahren und den täglichen Energieverbrauch wieder gemessen. Nach acht Wochen waren sämtliche Triebwagen mit Nutzbremsung wieder in Betrieb. Der gemessene Minderenergieverbrauch bei Nutzbremsung ergab sich zu 10 %. Während der Versuchsperiode wurde auch die gesamte kW-Leistung der S-Bahn gemessen. Als Wirkung der Nutzbremsung zeigte sich nicht nur ein niedriger kWh-Verbrauch, sondern auch eine ungefähr in gleichem Verhältnis eingetretene Verkleinerung der Spitzenlasten. Der Gedanke, die bei der Nutzbremsung anfallende Energie mittels Wechselrichter an das stets aufnahmebereite Drehstromnetz abzuführen, um damit eine grössere Wirtschaftlichkeit zu erzielen, führte zur Inangriffnahme von Studien, welche die mit diesem Problem verbundenen technischen und wirtschaftlichen Fragen abklären sollen. Obigen Ausführungen liegt ein Aufsatz in «Railway Gazette» vom 15. März 1957, von Prof. Dr. *A. Kniffler,* zugrunde. *M. Misslin*

Nekrologe

† **Edgar Gretener,** dipl. El.-Ing., Dr. sc. techn., G. E. P., ein in weiten Kreisen bekannter Fachmann der technisch-physikalischen Richtung und Delegierter des Verwaltungsrates der nach ihm benannten Zürcher Firma, ist am 22. Oktober gänzlich unerwartet verstorben.

Als das zwölfte von vierzehn Geschwistern kam Edgar Gretener am 3. März 1902 in Luzern zur Welt. Dort verbrachte er eine sehr glückliche Jugendzeit, und nachdem er an der technischen Abteilung der Kantonsschule Luzern mit bestem Erfolg maturiert hatte, zog er an die ETH, um Elektrotechnik zu studieren. Nebenbei war er im Polytechniker-Ruder-Club und später in der Teutonia aktiv. Das Normalstudium schloss er als diplomierter Ingenieur sehr gut ab und er promovierte nach drei Semestern Assistenz im Institut für theoretische Elektrotechnik zum Doktor der technischen Wissenschaften. Seine Dissertation befasste sich mit den Grundvorgängen im Dielektrikum.

In der Folge wurde er Entwicklungsleiter im Albiswerk Zürich und von dort kam er 1930 ins Stammhaus von Siemens & Halske nach Berlin, als Leiter der Laboratorien der Telegraphenabteilung. Durch unermüdlichen Einsatz arbeitete er sich bei Siemens innert kurzer Zeit zum Mitglied der dreiköpfigen Leitung des Zentrallaboratoriums empor und bekleidete als solches schon in jungen Jahren eine äusserst verantwortungsvolle und einflussreiche Stellung. Kurz vor Kriegsbeginn kehrte er in die Schweiz zurück und trat als Chefingenieur wiederum ins Albiswerk ein, welches er aber bereits 1943 verliess, um eine eigene Firma zu gründen. Letzterer widmete er seine ganze, übergrosse Schaffenskraft und Energie, und es gelang ihm denn auch, trotz mannigfachen Schwierigkeiten und Widerständen, sie aus bescheidenen Anfängen zu einem weitherum geschätzten Unternehmen von ansehnlicher Grösse zu entwickeln. Soweit der äussere Lebenslauf.

DR. E. GRETENER

Dipl. El.-Ing.

1902 1958

Edgar Gretener war ein ungewöhnlich vielseitig und hochbegabter Mensch, mit einem schöpferischen Tatendrang ohnegleichen. Mit dem Gehaben des Kunstmeisters vergangener Zeiten war er der moderne Ingenieur zugleich. Und wenn sich auch einige seiner Geisteskinder auf die Dauer als nicht lebensfähig erwiesen, bleibt doch die Bilanz seines Schaffens eine positive. Gerade in letzter Zeit hatte er noch, in Weiterverfolgung einer Entwicklung der AFIF, mit Hilfe seiner wissenschaftlichen Mitarbeiter einen wirklich eleganten und hochwertigen Fernsehprojektor für Demonstrations- und Kinozwecke auf den Markt gebracht. Tragischerweise entriss ihm im Jahre 1955 ein hartes Schicksal seine über alles geliebte Gattin, mit der er während vierundzwanzig Jahren eine sehr glückliche Ehe geführt hatte, und die, durch ihre Liebe und ihr Verständnis, viel zu seinem Lebenserfolg beigetragen hatte. Ihren Verlust hat Edgar Gretener nie ganz verschmerzt. In dem ehemals unverwüstlichen Optimisten meldeten sich mehr und mehr die Schatten des Zweifels. Wie alle Forschernaturen war er schliesslich in seinem Ringen um Erkenntnis ein Einzelgänger. So bleibt im Gedenken an diesen genialen Menschen gar manches enigmatisch, obschon er die ihm Vertrauten immer wieder mit seinen Geistesgaben reich beschenkte. Um so mehr stimmt es tröstlich, zu wissen, dass die Firma Dr. Edgar Gretener AG. im bisherigen Sinn und Geist weitergeführt werden soll.

W. Gerber

† **Achilles Stoecklin,** Ing. S. I. A. in Luzern, Seniorchef der Firma Rauscher & Stoecklin, Fabrik elektrischer Apparate und Transformatoren in Sissach, ist am 6. Dez. nach langem Leiden in seinem 80. Lebensjahr heimgegangen. Es war ihm vergönnt, während 40 Jahren am Gedeihen der Firma, zunächst sehr aktiv und später im wohlverdienten Ruhestand, teilzunehmen.

† **Karl Fischer,** Ing. S. I. A., vor dreissig Jahren Gründer und heute Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Xamax AG., Elektrische Kondensatoren, Apparate und Installationsmaterial, Zürich, ist am 8. Dezember im Alter von 55 Jahren einer schweren Krankheit erlegen.

Buchbesprechungen

Fenster aus Holz und Metall. 6. Auflage. Von *Adolf G. Schneck.* 198 S. mit vielen Rissen, Schnitten und Photos. Stuttgart 1958, Julius Hoffmann Verlag. Preis geb. 48 DM.

Die sechste erweiterte und auf den neuesten Stand gebrachte Ausgabe dieses praktischen Buches ist soeben erschienen. Neu aufgenommen wurden die Konstruktionen für Drehkipp- und Hebedrehkippfenster, Schwing- und Wendeflügel. Ausserdem wurden die Neuentwicklungen der horizontalen und vertikalen Schiebefenster gebührend berücksichtigt. Die verschiedenen neueren Systeme der Lamellenstoren und Sonnenblenden, die gegenwärtig grosse Verbreitung finden, sind gründlich behandelt. Das Buch behandelt systematisch alle nur denkbaren Fensterarten, vom einfachsten Industriefenster bis zur komplizierten Fensterfront mit allen Schikanen. Alle gewählten Beispiele sind ausgeführt. *H. M.*

Review of Geodetic and Mapping Possibilities. Herausgegeben von der *Interessengemeinschaft für Geodäsie und Kartographie.* 412 S., davon 212 S. Text. Frankfurt a. M. 1958, Cooperative Society for Geodesy and Cartography. Preis geh. 12 DM.

Dieses in englischer Sprache verfasste Werk ist weder ein Lehrbuch, noch ein wissenschaftliches Handbuch, sondern gleichsam eine «Mustermesse» in Buchform, jedoch als solche von höchstem Interesse. Die darin zusammengefassten, reich