

Greiner, Adolphe

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Techn. Hochschule in Zürich, an deren Ingenieurschule er bis zum März 1894 studierte. Nach deren Absolvierung unternahm er mehrfache Studienreisen in Spanien und Italien, war dann in Aegypten bei dem Bau einer Brücke über den Nil beschäftigt und kehrte nach Freiburg zurück, um bei dem Neubau und der Neueinrichtung der von seinem Vater gegründeten Brasserie du Cardinal mit seinen Brüdern tätig zu sein. Als besonders begeistertes Mitglied des Alpenklubs und Freund des Sportwesens zog ihn die Aviatik gleich bei ihrem Entstehen mächtig an, was ihn veranlasste, in die Ecole pratique d'Aviation Blériot in Pau (Pyrénées) einzutreten. Im Begriffe, sein endgültiges Fliegerexamen abzulegen, stürzte er infolge eines Fehlers an seinem Flugzeuge ab und musste dann mehrere Monate im Spital zu Pau und zuletzt in der Klinik von Dr. Clément in Freiburg Heilung suchen. Hier traf ihn im August vorigen Jahres die Kunde vom Kriegausbruch. Seine in Pau angeknüpften Beziehungen zum französischen Fliegerkorps bewogen ihn, der französischen Regierung seine Dienste anzubieten, die ihn nach kurzer Zeit zum Fliegerleutnant ernannte. Bald nach dem Eintreffen an der Front ist er seinem gefährlichen Berufe zum Opfer gefallen.

† **Adolphe Greiner.** Im Alter von 72 Jahren ist am 20. November d. J. in Seraing bei Lüttich Dr. Adolphe Greiner, Generaldirektor der Société John Cockerill gestorben. Der Verstorbene wurde am 7. Dezember 1843 zu Brüssel geboren und trat bald nach Absolvierung seiner Studien an der Ecole des Mines in Lüttich im Jahre 1864 als Ingenieur-Chemiker in die Stahlwerks-Abteilung der Cockerill-Werke ein. Fünf Jahre später wurde er zum Direktor dieser Abteilung befördert und sodann 1887 zum Generaldirektor des Unternehmens gewählt, welche Stelle er bis zu seinem Tode bekleidete. Unter Greiners umsichtsvoller und zielbewusster Leitung sind die Cockerill-Werke zu einer der bedeutendsten Stahlwerks- und Maschinenbau-Unternehmungen des Kontinents emporgewachsen, deren Erzeugnisse sich eines Weltrufs erfreuen.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Zürich und Vororte (Bd. LXVI, S. 190). Dieser Tage ist das Programm zu diesem grossen Ideen-Wettbewerb zur Ausgabe gelangt. Die Bedeutung des Unternehmens, die überaus grosse Anzahl und der Umfang der dem Programm beigelegten mit besonderer Sorgfalt vorbereiteten Beilagen und die der gestellten Aufgabe angepassten Bedingungen bringen es mit sich, dass wir der Darlegung des Programmes grössern Umfang, als dies bei andern Wettbewerben nötig ist, widmen müssen, was uns in dieser und in der nächsten Nummer des Jahresabschlusses wegen unmöglich ist.

Wir begnügen uns für heute hervorzuheben, dass der Termin für die Einreichung der Wettbewerbsarbeiten auf den **30. Juni 1917** festgesetzt ist und das Preisgericht bestellt wurde aus den Herren:

Stadtrat Dr. *E. Klöti* als Präsident, Baurat *W. Bertsch*, Arch., Vorsteher des Stadterweiterungsamtes München, Prof. *J. Brix*, Ing., Stadtbaurat a. D., Charlottenburg, *Edm. Fatio*, Arch., Genf, Stadtbaurat *Fissler*, Zürich, Obergeringenieur *R. Grünhut*, Zürich, Prof. Dr. *G. Gull*, Zürich, Prof. *Hermann Jansen*, Arch., Berlin, Kantonsingenieur *K. Keller*, Zürich, Prof. Dr. *Karl Moser*, Zürich, a. Obergeringenieur, Dr. *Rob. Moser*, Zürich, Prof. *Richard Petersen*, Ingenieur, Danzig, Stadttingenieur *V. Wenner*, Zürich. Als Ersatzmänner wurden bezeichnet: Privatdozent *H. Bernoulli*, Basel, Stadttingenieur *W. Dick*, St. Gallen, Prof. *Ewald Genzmer*, Ing., Dresden, und Arch. *Rehorst*, beigeordneter Bürgermeister, Köln. Dem Preisgericht sind zur Erteilung von fünf Preisen 65000 Fr. und zum Ankauf von Teilentwürfen ein weiterer Betrag von 15000 Fr. zur Verfügung gestellt. Dem Programm sei weiter entnommen, dass bis zum 31. Januar 1916 sämtliche Wettbewerbsunterlagen und die vorhandenen Bauungs- und Uebersichtspläne der Stadt Zürich und der Vororte im nördlichen Verbindungsgang des dritten Stockwerkes des Stadthauses in Zürich 1 zur Besichtigung ausgestellt sind.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der IV. Sitzung im Vereinsjahr 1915/16,

Mittwoch den 8. Dez. 1915, abends 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Der amtierende Vizepräsident Arch. *O. Pileghard*. Anwesend etwa 220 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende begrüsst die zahlreich, z. T. auf besondere Einladung hin auch von auswärts erschienenen Gäste. Unter diesen wurden bemerkt hervorragende Vertreter der grossen Elektrizitäts-

firmen, der S. B. B. und der B. L. S. sowie der „Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb“ und eine grosse Zahl anderer Kollegen von Winterthur, Baden, Luzern, Bern usw.

Das Protokoll der letzten Sitzung, veröffentlicht im Vereinsorgan vom 4. Dez., wird ohne Bemerkungen genehmigt. Andere geschäftliche Traktanden liegen nicht vor und es erteilt der Vorsitzende das Wort Herrn Prof. Dr. *W. Kummer* zu seinem Vortrag über

Die massgebenden Gesichtspunkte bei der Systemwahl der elektrischen Zugförderung.

In etwa einstündiger Rede erläuterte der Referent in klarer Weise den Gegenstand etwas eingehender, aber inhaltlich in selbem Sinne, wie in dem gleichlautenden Aufsatz auf Seite 280 bis 285 der letzten Nummer der Bauzeitung nachzulesen. Die Uebersicht über die Gesichtspunkte: 1. Abstand der Fahrleitungs-Speisepunkte; 2. Einfluss höherer Fahrspannungen auf Sicherheit und Anlagekosten; 3. Die Energiepreise am Speisepunkt, war neben andern Angaben den Zuhörern in Plakatform vor Augen gestellt.

Diskussion.

Ing. *H. Haueter*, Elektroingenieur der B. L. S., Bern, entrollte anhand graphischer Darstellungen ein interessantes Bild über die Erfahrungen, die von August 1913 bis November 1915 im praktischen Betriebe der Lötschbergbahn mit dem Einphasen-System gemacht worden sind. Er zeigte, wie die anfänglich bedenklich grosse Zahl von Störungen durch Kurzschlüsse auf den Leitungen und durch Fahrzeugdefekte in wenigen Monaten, wie auch die Zugsverspätungs-Statistik nachweist, auf ein unbedeutendes Mass herabgemindert werden konnte, sodass heute der Betrieb als gesichert und normal bezeichnet werden darf.

Ingenieur *E. Huber-Stockar* erklärte ausdrücklich, nicht in offizieller Eigenschaft (Oberingenieur des Bureau für elektr. Betrieb der S. B. B.) und nicht zur Systemfrage sprechen zu wollen. Dass er selbst von vornherein sein Votum ironisierte, ferner dem Referenten bemerkte, er habe nicht zum angekündigten Thema gesprochen, löste bei diesem (im nachfolgenden Schlusswort) ein Echo aus, das etwas theatralisch ausklang. Leider wurden so die Zuhörer um die aus einer ernsthaften Diskussion erwartete weitere Abklärung möglicher Meinungsunterschiede, sei es bezüglich der Schlussfolgerung des Referenten oder ihrer Ableitung, gebracht.

Privatdozent *Korda* findet in Ing. Hubers Votum eine sehr höfliche Ablehnung des Gleichstroms; daneben hätte man das Drehstrom-System zu stiefmütterlich behandelt, das neben seinen Nachteilen doch auch unbestreitbare Vorzüge (Einfachheit der Motoren, 2 bis 3 konstante Geschwindigkeits-Stufen, Rekuperation) habe, wie dessen Ausbreitung in Italien beweise.

Schlusswort des Referenten: Auf das Votum Kordas ist zu bemerken, dass anscheinend das Drehstromsystem heute weder von der S. B. B.-Verwaltung, noch von einer unserer Elektrizitäts-Firmen mehr ernsthaft in Erwägung gezogen sei, und deshalb der Hinweis auf das genüge, was man in den Veröffentlichungen der „Studienkommission“ nachlesen kann.

Zum Votum Hubers ist zu sagen, dass die von ihm erwähnte „Ungeduld“ wegen des immer noch ausstehenden System-Entscheidung, wenigstens soweit es den Referenten angehe, einen rein technischen Ursprung habe, indem nämlich das grosse Werk der S. B. B.-Elektrifizierung, eine Angelegenheit der technischen Einheit im Eisenbahnwesen sei und die Schaffung ausserordentlich vieler neuer Normalkonstruktionen bedinge, die nicht früh genug festgelegt werden können, zum Teil sogar abklärende Vorversuche nötig machen. Solange die Systemwahl nicht getroffen ist, müssen diese Versuche logischerweise für verschiedene Systeme gemacht werden, und daraus entstehen eben vergleichende System-Versuche. Da aber von solchen, nach Hubers Aeusserungen, keine Rede sei, so bleibt für die pro 1916 verlangten und erteilten Versuchskredite nur *eine* Erklärung: Die Systemfrage wird vor Neujahr 1916 gelöst!

Mit einem Dankwort an den Vortragenden und an die Zuhörer für ihr zahlreiches Erscheinen schliesst der Vorsitzende die Sitzung um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Der Aktuar: *C. J.*

Mit Bezug auf diese Sitzung hat Herr Ingenieur *E. Huber* ein „Autoreferat“ eingesandt, das samt Beantwortung durch den Referenten nachstehend (auf S. 298) veröffentlicht wird, weil beides, als ausserhalb der Sitzung erfolgte Aeusserungen, nicht ins „Protokoll“ gehört.

Der Aktuar: *C. J.*