

# Hase, Conrad Wilhelm

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 16

PDF erstellt am: **21.09.2024**

## **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.

zum grossen Teil den Diplomarbeiten gewidmet, welcher Rücksicht sich Vorlesungen und Übungen unterordnen mussten. Zu dieser Beschränkung gesellte sich das weitere ungesunde Verhältnis, dass die Diplomarbeit zum Teil in Disciplinen zu machen war, welche die Kandidaten gleichzeitig erst noch zu hören hatten. Die neue Ordnung nun giebt das 7. Semester ganz und unbeeinträchtigt für das Studium frei und die Diplombewerber werden ihrerseits im 8. Semester, nach gänzlicher Absolvierung des Hochschulstudiums im Falle sein, ihre Kenntnisse durch wirklich selbständige Lösung der gestellten Prüfungsaufgaben zu bekunden.

**Warmwasserheizung mit Schwerkraft-Umlaufbeschleunigung** nennt der dänische Heizungs-Industrielle, Ingenieur Reck, ein von ihm angewendetes Heizungssystem, das auf der Verbindung einer oder mehrerer gemeinsam und central angelegter Warmwasserheizungen mit einer centralen Niederdruck-Dampfheizung beruht. Der durch enge Dampfrohre den einzelnen Heizungsabteilungen zugeführte Dampf vermittelt dabei nicht allein die Wärmeübertragung, sondern er dient zur Uebertragung potentieller Energie, wodurch die Anwendung von Warmwasserheizungen auch in jenen Fällen möglich wird, in welchen deren eigene Energie nicht zur Erzeugung der nötigen Umlaufgeschwindigkeit ausreichen würde. Der Vorgang beim Betriebe der Warmwasserheizung «Reck» mit Schwerkraft-Umlaufbeschleunigung ist, nach der Z. für Heizungs-, Lüftungs- und Wasserleitungstechnik, der folgende: Der Dampf steigt mit einer Spannung von 0,3 bis 0,5 Atmosphären vom Kessel durch den darüber befindlichen Vorwärmer in das Brausegefäss. In diesem wird er zum Teil kondensiert, zum Teil aber bildet er mit dem in das Brausegefäss von unten eintretenden heissen Wasser ein Gemisch, das infolge seines geringeren spezifischen Gewichtes mit bedeutendem Auftrieb in das Ausdehnungsgefäss strömt, wo sich der überschüssige Dampf wieder von dem Wasser scheidet, das von hier aus durch die Zuführungsröhre mit der natürlichen Gefällsgeschwindigkeit in die Heizkörper zurückfliesst. Ist ein besonderer Warmwasserkessel vorhanden, so muss das Wasser diesen zuerst durchströmen, ehe es den neuen Kreislauf beginnt. Um dieses Heizungssystem anwenden zu können ist nur erforderlich, dass 1. die Aufstellung des Umlaufbeschleunigers über dem höchst gelegenen Heizkörper erfolge, sodass letzterer mittels natürlichen Gefälles unter Berücksichtigung der Druckhöhenverluste mit der nötigen Umlaufgeschwindigkeit gefüllt wird und dass 2. der Niederdruck-Dampfkessel tiefer stehe als der Umtriebsapparat, damit das überschüssige Niederschlagwasser jenem mit natürlichem Gefälle wieder zufließen könne.

**Monatsausweis über die Arbeiten im Albula-Tunnel** (Gesamtlänge 5866 m) für den Monat März 1902:

Gegenstand	Nordseite	Südseite	Zusammen
<i>Sohlenstollen:</i>			
Gesamtlänge Ende Monats . . . m	2619	2550	5169
Monatsfortschritt . . . . . m	207	162	369
Täglicher Fortschritt . . . . . m	6,68	5,22	11,90
<i>Fertiger Tunnel:</i>			
Gesamtlänge Ende Monats . . . m	1580	1075	2655
Monatsfortschritt . . . . . m	110	50	160
<i>Arbeiterzahl, täglich, Durchschnitt:</i>			
im Tunnel . . . . .	442	376	818
ausserhalb des Tunnels . . . .	156	113	269
zusammen . . . . .	598	489	1087
<i>Gesteinsverhältnisse vor Ort . . .</i>			
Granit	Granit		
<i>Wasserzudrang, am Tunnelausgang gemessen . . . . . Sek./l</i>			
	238	64	

Die Gebirgsverhältnisse und auch der mittlere Tagesfortschritt des Sohlenstollens waren nahezu die gleichen wie im Februar. Die Monatsleistung ist einzig im Oktober mit 369,5 m um ein Geringes übertroffen worden.

Der Stollen war auf beiden Seiten vor Ort trocken, oder zeigte nur geringe Einsickerungen. Die Temperatur beträgt auf der Nordseite 14 und auf der Südseite 16°C. bei 400 bzw. 580 m Gebirgsüberlagerung.

Einer Achskontrolle wegen blieben die Arbeiten im Tunnel während zwei Tagen eingestellt.

**Geschweisste und gelötete Gasbehälter für Eisenbahnwagen.** Ueber Druckversuche, die mit geschweissten und gelöteten Gasbehältern für Personenwagen angestellt worden sind, berichtete Reg- und Baurat Herr in der letzten Sitzung des Vereins deutscher Maschineningenieure. Nach Erläuterung der zur Herstellung der Gasbehälter üblichen Verfahren und insbesondere der beim Einsetzen und Bilden der Böden gebräuchlichen Manipulationen gab der Vortragende Auskunft über die auf Veranlassung der preussischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung in der Fabrik der Firma Julius Pintsch in Fürstenwalde mittels Wasserdrucks ausgeführten Spreng-

versuche. Diese Versuche erstreckten sich auf acht Gasbehälter, und zwar: 1. Einen neuen geschweissten Gasbehälter mit Diffuseurbodeo; 2. einen neuen stumpfgeschweissten; 3. einen alten weichgelöteten; 4. einen alten hartgelöteten mit normaler Wandstärke; 5. einen neuen hartgelöteten mit grösserer Wandstärke; 6. einen neuen geschweissten; 7. einen alten geschweissten und 8. einen alten, aus dem Betriebe entnommenen hartgelöteten Behälter.

Die unter 1 bis 5 und 8 genannten Behälter waren von der Firma Julius Pintsch erstellt, während die unter 6 und 7 genannten aus den Riedinger'schen Werkstätten in Augsburg herrührten. Mit Rücksicht auf die bei diesen Sprengversuchen erzielten Ergebnisse, sowie im Hinblick auf die bisher im Betriebe gemachten Erfahrungen hat die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung die Weiterverwendung der hartgelöteten Gasbehälter beschlossen.

**Neue Verkehrswege New-Yorks.<sup>1)</sup>** Der Hudson-River-Tunnel, der im Jahre 1892. aus Geldmangel unvollendet liegen blieb, ist von der North-Jersey-Strassenbahngesellschaft, welche 386 km elektrischer Bahnen betreibt, angekauft worden um nach seiner Vollendung dem elektrischen Zugverkehr zwischen New-York und Newjersey zu dienen. Die Gesellschaft wird jedoch vor der Betriebseröffnung noch eine tüchtige Arbeit zu leisten haben; handelt es sich doch um zwei eingelegte Tunnels von je 1725 m (soweit die Strecke unter dem Fluss in Betracht kommt). Von dem einen sind 1237 m, von dem anderen erst 167 m fertig erstellt. Die vier noch nicht begonnenen Zuführungstunnels von je etwa 1220 m mitgerechnet ergibt sich, dass von rund 8300 m Tunnellänge 6900 m noch zu bauen sind.

**Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin** ist seit der am 25. März d. J. erfolgten Eröffnung der durchgehenden Linie Zoologischer Garten-Hallesches Thor-Stralauer Thor in allen Teilen im Betrieb. Auf der Strecke Potsdamer Platz-Stralauer Thor war bereits am 18. Februar d. J. und auf der Linie Potsdamer Platz-Zoologischer Garten am 11. März d. J. der Verkehr eröffnet worden.

**Nekrologie.**

† **Conrad Wilhelm Hase.** Aus Hannover kommt die Nachricht von dem am 28. März d. J. daselbst erfolgten Ableben des Geh. Regierungs- und Baurates Conrad Wilhelm Hase, des Altmeisters gothischer Baukunst in Deutschland. Hase hat ein Alter von fast 84 Jahren erreicht und — wenn auch der Höhepunkt seines Schaffens in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts liegt — noch bis vor etwa zehn Jahren, umgeben und geehrt von zahlreichen Schülern, seine fruchtbare Wirksamkeit entfaltet. Dem Lebensbilde, das bei Anlass der Feier seines 80. Geburtstages in der Deutschen Bauzeitung von ihm entworfen wurde, entnehmen wir folgendes zur Charakterisierung seiner Bedeutung für die Hannover'sche Schule sowie für die Entwicklung deutscher Architektur im allgemeinen.

Am 2. Oktober des Jahres 1818 zu Einbeck geboren, erhielt Hase seine erste Fachbildung auf der höheren Gewerbeschule zu Hannover, der Vorgängerin der jetzigen technischen Hochschule, um dann noch einmal und zwar von unten auf das Maurerhandwerk praktisch zu erlernen, ein Bildungsgang, der ihn zweifellos zu jener engen Verbindung von Kunst und Praxis führte, die seine späteren Bestrebungen und Leistungen kennzeichnet. Dann ging er nach München, wo er auf der Kunstakademie unter Gärtners Leitung arbeitete und von jenem Meister in die romanische Bauweise eingeführt wurde. Nach Hannover zurückgekehrt, war er zunächst bei Bahnhof-Hochbauten tätig, um dann infolge des 1848 erhaltenen Auftrages zur Wiederherstellung der Klosterkirche zu Loccum an eine für seine ganze spätere Entwicklung entscheidende Aufgabe heranzutreten. Es folgte 1849 Hases Berufung als Lehrer für Kunstgeschichte und Ornamentik an die Polytechnische Schule zu Hannover, in welcher Stellung er mit einem Schläge als begeisterungsvoller und Begeisterung erweckender Lehrer die Verehrung seiner Schüler gewann und einen grossen Kreis derselben um sich versammelte.

Neben dieser Lehrthätigkeit war er aber auch länger als ein halbes Jahrhundert als ausübender Künstler beschäftigt. Schon bei seinem ersten Monumentalbau, dem ihm als Sieger in einem Wettbewerbe übertragenen Provinzial-Museum zu Hannover, trat, noch unter Beibehaltung der romanischen Formen, bei ihm mit Entschiedenheit und Erfolg das Streben hervor, das seit jener Zeit die ganze Eigenart seines Schaffens kennzeichnet. Er forderte, dass alle Kunstformen sich zwanglos und folgerichtig der Natur der verwendeten Baustoffe anpassen sollten und dass die bauliche Anordnung insgesamt und in allen Einzelheiten treu und unverfälscht zum Ausdruck gebracht werde. Die Kunstformen sollten niemals ein willkür-

<sup>1)</sup> Bd. XXXVIII S. 266.

liches Beiwerk sein und die bauliche Anordnung in keinem Teile verhüllt werden. Das Bauwerk sollte, wie der Meister mit Entschiedenheit betonte, im ganzen und in allen Einzelheiten *wahr* sein. Zu einer Zeit, da die Baukunst in Deutschland als ein tastendes Spiel mit willkürlich entlehnten, rein äusserlich angewendeten Formen betrieben wurde, ist er mutig für diese Grundsätze eingetreten; Unzähligen, die auch nicht zu seinem engern Schülerkreise gehörten und einer andern Formensprache sich bedienen, hat er die Augen geöffnet und das Gewissen geschärft. Ihm selber schienen seine Forderungen in keinem andern Baustile so rein und unmittelbar zum Ausdruck gebracht, wie in der gothischen, mittelalterlichen Baukunst, der er sich von nun an ausschliesslich zuwandte.

Ein besonders für die Bethätigung dieser Bestrebungen geeignetes Feld eröffnete sich Hase durch die ihm als Nebenamt übertragene Stellung des Konsistorial-Baumeisters für die Provinz Hannover, in der er mehr als hundert Kirchen und eine Menge von Schulen und Pfarrhäusern schuf, Werke, die eine ungemeine Vielseitigkeit künstlerischen Empfindens und auf das Malerische gerichtete Auffassung zeigen.

Nicht minder bedeutend ist Hases Thätigkeit als pietätvoller Erhalter und Wiederhersteller alter Bauwerke gewesen. Die Liebe, die er dem in den mittelalterlichen Denkmälern erhaltenen Schätze der Vergangenheit entgegenbrachte, kam hier zum vollen Ausdruck. Stets war es sein Bestreben, die ursprüngliche Gestalt des alten Denkmals treu und unverfälscht wieder herzustellen und er verstand es auch, mit der bei diesen Arbeiten nun einmal unumgänglichen Selbstverleugung den eigenen reichen Schaffensdrang zurückzudämmen. Es sei nur hingewiesen auf die Wiederherstellung von St. Godehard und St. Michael in Hildesheim, von St. Bonifacius zu Hameln und des alten Rathauses zu Hannover.

Ferner mag seiner noch gedacht werden als des fein empfindenden Kunstrichters und des scharfblickenden Preisrichters bei architektonischen Wettbewerben, als welcher er in sehr zahlreichen Fällen und über die Grenzen Deutschlands hinaus zu Rate gezogen wurde.

Ein Künstler von solcher Bedeutung, ein Lehrer von so begeisterungsvoller Hingebung musste unfehlbar einen grossen Kreis von Jüngern finden, die mit ganzer Seele seine Lehren erfassten und sich in Verehrung um den Meister scharten. Der Kreis der hannoverschen Architektenschule zeigt denn auch eine stattliche Reihe hervorragender Künstler mit zum Teil glänzenden Namen, die nun mit der gesamten Architektenwelt am Grabe des heimgegangenen Meisters trauern.

† Bryan Donkin. In Brüssel, wo er vorübergehend weilte, ist am 3. März, 67 Jahre alt, ganz plötzlich Ingenieur *Bryan Donkin* gestorben, der unermüdete und in den weitesten Kreisen der Maschinentechnik bekannte und geschätzte englische Konstrukteur, der sich auf dem Gebiete der Papiermaschinentechnik, sowie der Wärmemotoren einen unvergänglichen Namen geschaffen hat.

## Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Konstruktionstabellen für den Dynamobau.** Erster Teil, vierte Auflage: Gleichstrommaschinen; zweiter Teil, zweite Auflage: Wechselstrommaschinen. Beide Teile vollständig umgearbeitet. Herausgegeben von Professor *E. Arnold*, Direktor des elektrotechn. Instituts der grossh. techn. Hochschule zu Karlsruhe. Stuttgart 1902. Verlag von Ferdinand Enke. Preis jedes Teiles (in Kartonmappe) M. 20.40.

**Bibliographie der schweiz. Landeskunde, Schweizerische Eisenbahn-Litteratur (1830—1901).** Mit Anhang: Verzeichnis der in der Eisenbahn-Aktenammlung (Bd. I—8 und neue Folge, Bd. I—15) abgedruckten Aktenstücke. 1850—1899. Bearbeitet von *Albert Sticher*. Bern 1902. Verlag von K. J. Wyss.

**Sihlverlegung und Personenbahnhöfe von Zürich.** Technische und wirtschaftliche Betrachtungen von *H. Sommer*, Ingenieur. Mit 2 Plänen. Zürich 1902. Verlag von Ed. Raschers Erben. Preis Fr. 3.50.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Eine grosse Maschinenfabrik der deutschen Schweiz *sucht* für ihre Gasmotorenabteilung einen im Fache erfahrenen *Techniker* (Schweizer), welcher im stande ist, deutsche und französische Korrespondenzen selbstständig zu besorgen und Kostenvoranschläge auszuarbeiten. Vollständige Beherrschung der deutschen und französischen Sprache in Wort und Schrift unerlässlich. (1311)

Auskunft erteilt:

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur,  
Brandschenkestrasse Nr. 53, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
20. April	Appenzeller, Friedhofsvorsteher z. «Central»	Höngg	Maurer- und Betonarbeiten, sowie Granitsteinlieferung für die neue Friedhofanlage bei der Kirche in Höngg.
20. »	J. Kressibucher, Präsident	Illighausen (Thurgau)	Erstellung eines elektrischen Läutwerks für die Schützengesellschaft Illighausen.
20. »	B. Decurtins, Architekt	Chur	Zimmermanns- und Bauschmiedearbeiten, sowie Eisenbalken-Lieferung zum Neubau des Herrn Jakob Zanolari in Chur.
21. »	Major Moser, Präsident der Spitalkommission	Altstätten (St. Gallen)	Erstellung der elektrischen Beleuchtung (20 Lampen) im Marolanischen Krankenhaus in Altstätten.
22. »	Gemeindekanzlei	Unterägeri (Zug)	Maurer-, Zimmer-, Schreiner-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für die Badanstalt Unterägeri.
22. »	A. Keller-Wild, Architekt	Romanshorn	Erd-, Maurer-, Kunststein- und Zimmerarbeiten zum Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses für Herrn J. Scherrer-Züllig in Romanshorn.
23. »	Stationsvorstand	Heerbrugg (St. Gallen)	Anbau einer Wartehalle an das Stationsgebäude in Heerbrugg. Voranschlag 2900 Fr.
24. »	H. Kesselring	Müllheim (Thurgau)	Sämtliche Arbeiten sowie Lieferung von steinernem Bodenbelag, I-Balken und Säulen, Kanzel und Bestuhlung für die Vergrösserung der Kirche in Müllheim.
24. »	Präsident Müller z. «Löwen»	Neukirch i. Eg. (Thurgau)	Lieferrn, Legen und Dichten von etwa 2100 m 100 mm Röhren, 6 Oberflurhydranten und 9 Schiebern für Erweiterung des Wasserleitungsnetzes von Neukirch i. Eg.
25. »	J. Rath, Gemeindepräsident	Pfäffikon (Zürich)	Korrektionsarbeiten und Erstellung einer 280 m langen Strasse III. Klasse.
25. »	Krauer-Bosshard	Oberuster	Kaminumbaute, sowie Malerarbeiten an Giebel und Vorhalle der Kirche in Uster.
25. »	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Erstellung einer Stützmauer beim Rechberg.
26. »	Kantonsbaumeister	Aarau	Neubau eines Pförtnerhäuschens für die kantonale Krankenanstalt in Aarau.
26. »	Kanzleigebäude, Zimmer Nr. 16	Biel	Pfahl-, Maurer- und Kunststeinarbeiten, sowie die Lieferung von Walzeisen für die Erweiterung der Schlachthausanlage in Biel.
26. »	Präsident Kasp. Schärer	Oberurdorf (Zürich)	Erstellung der Reservoirs und Rohrleitungsnetze zur neuen Wasserversorgung in Oberurdorf.
26. »	Stadtbauamt	Biel	Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten für den Neubau der franz. reform. Kirche in Biel.
27. »	Gemeindekanzlei	Lenzburg (Aargau)	Erd- und Maurerarbeiten, sowie Lieferung der Eisenbalken zum Schulhausbau Lenzburg.
30. »	Pfeghard & Häfeli, Architekten	Zürich I	Erdarbeiten und Gebäudeabbruch, Maurer- und Steinhauerarbeiten (in Granit, Savonnière-, Kalk- und Sandstein) zum Neubau der II. reformierten Kirche in Neumünster.
1. Mai	Strassen- u. Baudepartement	Frauenfeld	a. Maurer-, Steinhauer-, Glaser-, Schreiner- und Malerarbeiten im Kantonsspital Münsterlingen; b. Maurer-, Schlosser- und Malerarbeit an den Seminargebäuden in Kreuzlingen; c. Maurer-, Zimmermanns- und Malerarbeit an den Zeughäusern in Frauenfeld; d. Maurer- und Zimmermannsarbeiten im Asyl St. Katharinenthal.
3. »	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Malerarbeiten an der Einfriedigung des Kantonsspitals Zürich.
15. »	Baubureau der Rät. Bahn	Chur	Unterbauarbeiten des 11. Bauloses der Linie Thusis-St. Moritz, umfassend die 2620 m lange Strecke Celerina-St. Moritz: Erdbewegung etwa 110000 m <sup>3</sup> , Länge der zwei Tunnels 562 m, Mörtelmauerwerk 1500 m <sup>3</sup> , Trockenmauerwerk 4000 m <sup>3</sup> . Kostenvoranschlag 652000 Fr.