

NDB-Artikel

Lasche, *Oskar* Maschinenkonstrukteur, * 22.6.1868 Leipzig, † 30.6.1923 Berlin. (lutherisch)

Genealogie

V August Wilhelm, Bankbeamter in L., um 1880 Dir. d. Landständischen Bank in Dresden;

M Adelheid Ernestine Louise, vermutl. T d. Maurermeisters Carl Julius Stengel in Halle/Saale; ledig.

Leben

L. besuchte die Thomasschule in Leipzig und seit 1880 die Kreuzschule in Dresden. Nachdem er ein Jahr praktisch und dann 2½ Jahre im Konstruktionsbüro bei A. Wernicke in Halle/Saale und bei Hoddick & Rothe in Weißenfels gearbeitet hatte, studierte er an der TH Charlottenburg Maschinenbau. 1890 wurde er dort Assistent bei A. Riedler. 1893 war er bei Fraser & Chalmers in Chicago tätig und besuchte London; 1894/95 arbeitete er als Konstrukteur bei Gebr. Sulzer in Winterthur, wurde dann Leiter des Riedlerschen Konstruktionsbüros in Berlin und war seit 1896 bei der AEG als Oberingenieur, seit 1902 als Direktor der Maschinenfabrik Brunnenstraße in Berlin tätig. Hier begann er Versuchsausführungen mit Dampfturbinen. Allgemeiner bekannt wurde L. durch seinen elektrischen Schnellbahnwagen, den er 1900/01 baute und der am 25.10.1903 auf der Militärbahnstrecke Marienfelde-Zossen eine Geschwindigkeit von 207 km/h erreichte. In rascher Folge entwickelte er Dampfturbinen, Turbogeneratoren, Turbogebläse, Turbopumpen und Turbokompressoren. 1904 wurde er nach der Verschmelzung der Union-Elektrizitätsgesellschaft mit der AEG Direktor der von ihm eingerichteten AEG-Turbinenfabrik. Hier entstanden die ersten Schiffsturbinen für direkten Antrieb der Propellerwelle, die 1905 auf dem Seebädderdampfer „Kaiser“ und 1909 auf dem Kreuzer „Mainz“ in Betrieb genommen wurden. Die Turbogeneratoren von je 50 000 kW mit 1 000 Umdrehungen in der Minute für das Goldenbergwerk des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerks in Knapsack bei Köln waren lange Zeit die größten in einem Gehäuse untergebrachten Turbinen. Zahlreiche Turbinen wurden für die deutsche und österreichische Kriegsmarine sowie für viele auf der Deutschen Werft in Hamburg erbaute Handelsschiffe geliefert. Während des 1. Weltkriegs nahm L., der schon 1910 die Bedeutung des Dieselmotors voll erkannt hatte, den Bau von U-Boots-Dieselmotoren und seit 1918 auch den von großen Schiffs-Dieselmotoren auf. Daneben hatte er schon 1913/14 den Glühkopfmotor entwickelt.

L. publizierte viel über die von ihm bearbeiteten Spezialgebiete, z. B. über Fragen des elektrischen Antriebs und des Turbinenbaus. Seine metallkundlichen Untersuchungen fanden ihren Niederschlag in dem grundlegenden Werk „Konstruktion und Material im Bau von Dampfturbinen und Turbodynamos“ (1925, ³1948; engl. 1927). 1920 erfolgte seine Berufung zum Vorstandsmitglied der AEG. Als solches behielt er die Leitung der Turbinenfabrik bei und organisierte in der Fabrikenoberleitung die technisch-wissenschaftlichen Arbeiten sämtlicher Fabriken der AEG. Seine Sorge um die künftige Energieversorgung bewog ihn 1921, den Oberingenieur →Carl Geissen (1884–1945) mit der von diesem angeregten Verbesserung der Kohlenverschmelzung zu betrauen. Kurz nach L.s Tod wurde im Okt. 1923 von der AEG die „Kohleveredlung GmbH“ gegründet, deren Leitung Geissen übertragen wurde. Diese führte die Entwicklung des Kosag-Geissen-Schwehofens fort, für den die AEG einige Patente nahm und der den Rolle-Ofen ablöste. Stark beschäftigte L. die Frage der Fortbildung und der Nachwuchserziehung für die Ingenieurberufe. Er wirkte führend an der Organisation des technisch-wissenschaftlichen Vortragswesens mit und gründete die Technisch-wissenschaftliche Lehrmittelzentrale. In vielen Fachverbänden war er Vorstandsmitglied, in der von ihm mitbegründeten „Deutschen Gesellschaft für Metallkunde“ übernahm er nach Emil Heyns Tod (1922) den Vorsitz.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (München 1918).

Werke

Weitere W Elektr. Einzelantrieb in d. Maschinenbauwerkstätten d. AEG, 1899;

Der Schnellbahnwagen, 1901;

Versuche z. Theorie d. Lagerreibung, 1902;

Die Dampfturbinen d. AEG, 1904;

Dampfturbinenbau, 1906;

Die AEG-Curtis-Turbine, 1907;

Elektr. Antrieb mittels Zahnräderübertragung, in: VDI-Zs. 1899, S. 1417;

Die elektr. Kraftverteilung in d. Maschinenwerkstätten d. AEG, ebd., S. 113;

Elektr. Einzelantrieb u. s. Wirtschaftlichkeit, ebd. 1900, H. 36;

Aufbau u. planmäßige Herstellung d. Drehstrom-Dynamomaschine, ebd. 1901, S. 973;

Die techn.-wiss. Lehrmittelzentrale beim Dt. Verband Techn.-Wiss. Vereine, ebd. 1922, H. 1;

Elektr. Antrieb in Hütten- u. Walzwerken, in: Stahl u. Eisen 1899, H. 19;

Über elektr. Schnell- u. Fernbahnen, in: Glasers Ann. 1901, II, S. 229;

Highspeed railway car of the Allg. Elektrizitätsges., in: Journal of the Proceedings of the Institution of Electrical Engineers 31, 1901, part 153;

Der Dampfturbinenbau d. AEG, in: 47. Hauptverslg. d. VDI, 1906, S. 79-104;

Die Reibungsverhältnisse in Lagern mit hoher Umlaufgeschwindigkeit, in: Mitt. üb. Forschungsarbb. auf d. Gebiete d. Ing.wesens, 1903, H. 9, S. 1-59;

Schiffsturbinen, in: G. Bauer (Hrsg.), Berechnung u. Konstruktion d. Schiffsmaschinen u. Kessel, Erg.bd., 1909, ²1913 (mit G. Bauer).

Literatur

VDI-Zs. 67, 1923, S. 739 (P);

Elektrotechn. Zs. 1923, S. 676 f. (P);

Stahl u. Eisen 43, 1923, S. 998 (P);

Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 25, 1924, S. 44 f.;

AEG, 25 J. Dampfturbinen, 1928, S. 3 (P);

E. Oettinger, in: AEG-Spannung 1928, S. 267 f. (P);

C. Matschoss, Männer d. Technik, 1925;

W. Fischer, in: Gedenktage d. mitteldt. Raumes 1968, S. 60-63 (P);

DBJ V.

Autor

Walther Fischer

Empfohlene Zitierweise

, „Lasche, Oskar“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 646-647 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
