Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 7

Nachruf: Lasius, Georg

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Thalmühle und Möhringen kann den Vorbehalten des Berichtes wegen der Donauversickerung Rechnung getragen werden.

Andere Kritiker halten die *Höherlegung des Bahnhofs Schaffhausen* um 34 m zwecks restloser Durchführung der Steigung 1 : 150 (6,66 ‰) zwar technisch für möglich, aber wirtschaftlich für fast unmöglich wegen der Bebauung, der Rücksicht auf die Industrie usw. Auch sie wissen nicht, wie der Verfasser diesen Schwierigkeiten Rechnung tragen würde. Ebenso wie die Wirtschaftlichkeit dieser Anlage kann man die der ganzen Hegaubahn in Zweifel ziehen. Eine *wissenschaftliche* Behandlung dieser Frage gibt es noch nicht. Als fast einziger Aktivposten wird im Bericht der S. B. B. die Verkürzung der Fahrzeit der Schnellzüge um 30 bis 60 Minuten erwähnt. Dieser Gewinn könnte im Verkehr Berlin-Zürich bei Leitung über Ulm und mit Flügelzügen Stuttgart-Tuttlingen auch ohne Hegaubahn erzielt werden. Der triftigste Grund für die Hegaubahn im Vergleich mit den beiden andern Linien ist der, dass die Hegaubahn der Schweiz am wenigsten schade. Aber die Kritik hält die Verbesserung wenigstens für den mittleren Teil der Strecke bis Thalmühle für diskutabel und fragt nur, ob mein Plan mit der Höherlegung bei Schaffhausen stehe und falle. Dies ist keineswegs der Fall.

Man kann vom bestehenden Bahnhof Schaffhausen aus mit etwa 1 : 70 (14 ‰) ansteigen und erreicht dann bei Herblingen das Tracé der verbesserten Linie 1 : 150, die bei Thalmühle an die alte Bahn anschliesst. Der „Sack" bei Schaffhausen würde also beibehalten. Der Verbesserungsvorschlag geht von der Erwägung aus, dass die Hegaubahn doch eine sehr erhebliche Verkehrsvermehrung bringen soll und wird, der die alten beengten und krummen Anlagen auf die Dauer nicht gewachsen sind. Aber man kann sie trotzdem beibehalten, indem man jede schädliche Verkehrsvermehrung vermeidet. Es führt ja auch ein Bahnweg über Singen-Etzwilen nach Zürich. Auch sind Umgehungslinien bei Schaffhausen möglich. Vielleicht wird man später die Hochlegung doch vorziehen, deren Möglichkeit gewahrt bleibt.

Die Nordstrecke Thalmühle-Möhringen kann auch später gebaut werden, wenn Geld da ist. Bis dahin bleibt die Spitzkehre bei Immendingen. Die Strecke Möhringen-Hattingen, die die Steigung 1 : 60 (16,66 ‰) verewigen würde, scheint schon aufgegeben zu sein.

Die Kritik gibt zu, dass die Abkürzungslinien, namentlich für den Güterverkehr, von erheblichem Vorteil wären, hält aber Abfahrungen, wie die von Freiburg i. B. und namentlich von Stuttgart über Ulm, sowie die Nagold-Bahn für bedenklich, zumal der zweigeleisige Ausbau der Hauptstrecke Osterburken-Stuttgart-Tuttlingen vertraglich in Aussicht genommen sei.

Bei den „Abfahrungen" kommt in erster Linie der Güterverkehr in Betracht, für den die betrieblich günstigste Linie zu wählen ist. (Vgl. den Erlass des Reichsverkehrsministers!) Noch keine Stadt hat sich bisher über die Entfernung vom Durchgangsgüterverkehr aus ihren Bahnhöfen beschwert. Natürlich werden die neuen Linien auch weitgreifende Aenderungen in der Leitung des Personenverkehrs zur Folge haben, was ohne „Abfahrungen" nicht möglich ist. Wenn diese ein absoluter Nachteil wären, dann dürfte keine einzige neue Eisenbahn, nicht einmal eine neue Landstrasse gebaut werden. Hier kann nur das Gesetz gelten, dass die für die Allgemeinheit grössten Vorteile hinsichtlich Verbesserung und Beschleunigung des grossen Durchgangsverkehrs massgebend sein müssen. Dagegen hat jede Stadt, selbst jedes Dorf, Anspruch auf diejenigen Verbindungen, die seiner wirtschaftlichen Bedeutung entsprechen. Stuttgart muss sich im West-Ostverkehr Paris-Prag bereits eine Abfahrung gefallen lassen durch Ueberleitung der Züge über die Abkürzungslinie Bietigheim-Backnang nach Nürnberg. Selbstverständlich erlangt Stuttgart aber Anschlüsse durch Flügelzüge an den Durchgangsverkehr. So ist es in vielen Fällen, und ähnlich würde sich die Sache nach Herstellung der Neubaulinien regeln.

Der zweigeleisige Ausbau Osterburken-Tuttlingen kann den Wert der Abkürzungslinien nicht im geringsten beeinträchtigen. Die sehr ungünstige Gradiente dieser Strecke bleibt bestehen und damit die hohen Betriebskosten für den Durchgangsgüterverkehr. Man hat bei den Vorarbeiten für diesen Ausbau die Lehren des Buches „Linienführung" nicht beachtet, dass zunächst zu prüfen ist, ob mit einer neuen Eisenbahn nicht eine bessere Lösung für den Durchgangsverkehr erzielt werden kann. Im vorliegenden Falle ist diese bessere Lösung die Heuberglinie Nagold-Balgheim mit Anschluss nach Stuttgart über Eutingen.

Wenn die vorstehenden Ausführungen Anlass zu weiterer wissenschaftlicher Prüfung dieser für die Schweiz wie Deutschland so wichtigen Eisenbahnpläne geben, dann ist der Zweck dieses Aufsatzes erfüllt.

† Prof. Dr. Georg Lasius.

Als ältester Bürger von Zürich ist der Dreiundneunzigjährige entschlafen. Der ehedem so rüstige Mann hatte zwar seit einigen Monaten die freie Beweglichkeit verloren, doch war ihm die Frische des Geistes bis in die letzten Tage geblieben.

Nur wenige sind noch, die ihn als jüngern Lehrer gekannt haben. Weitaus den meisten ehemaligen Polytechnikern ist Lasius der schöne greise Weissbart, stramm, elastisch, lebhaft, dabei etwas abgesondert und manchem biederen Schweizer etwas fremdartig, weil der Oldenburger die reine norddeutsche Sprache mit dem klangvoll kurzen Kommandoton unter uns nie preisgab. In scheinbar kühler Reserve barg sich jedoch eine grundgütige Natur, die zum Geben, Helfen, Mitteilen bestimmt und geneigt war. Ein unverwüstlicher Lebensmut hielt ihn aufrecht, und ein unerschütterlicher Glaube an die Kraft des Schönen und Guten half ihm über manches Leid hinweg.

Georg Lasius wollte sich ursprünglich dem Seedienst widmen. Als der junge Matrose eine schwere Krankheit überstanden hatte, verliess er auf Wunsch der Eltern die Marine und wandte sich zum Studium der Architektur. An der Polytechnischen Schule zu Hannover (1854 bis 1857) lernte er als Schüler von Konrad Wilhelm Hase die Stile des Mittelalters kennen, in Zürich (1859 bis 1860) führte ihn Gottfried Semper zur italienischen Renaissance. Nach Absolvierung des Staatsexamens und einer kurzen Praxis in Oldenburg (Kirche zu Brake an der Weser) kam er 1862 wieder nach Zürich. Den Anschluss an die Schweiz fand er umso leichter, als seine Mutter eine Waadtländerin war, aus der Familie der Fayencemaler Baylon, die 1685 als hugenottische Refugiés aus Montélimar in Lausanne eingewandert waren und noch im XIX. Jahrhundert zu Nyon und Carouge Fayencefabriken betrieben.

Im Dezember 1862 habilitierte sich Lasius am Eidg. Polytechnikum als Privatdozent für Architektur, seit 1864 war er Hülfslehrer, von 1867 bis 1923 Professor. Er fand Anschluss an Gottfried Semper, der bis 1871 die Bauschule leitete; er war in enger Freundschaft verbunden mit Wilhelm Lübke aus Dortmund, der von 1861 bis 1866 am Eidg. Polytechnikum lehrte. Lasius begleitete den neun Jahre älteren Kunsthistoriker auf einigen Studienreisen und steuerte für die Holzschnitte seiner Bücher treffliche Zeichnungen bei. Damals arbeitete Lasius auch an eigenen Publikationen. Es erschienen von 1863 bis 1868 dreizehn Lieferungen eines dann aufgegebenen Tafelwerkes „Die Baukunst in ihrer chronologischen und konstruktiven Entwicklung". In der illustrierten Zeitschrift „Die Schweiz" brachte Lasius 1865 eine Abhandlung über die Kathedrale von Lausanne. Später lockte ihn das Publizieren nicht mehr; erst 1905 kam noch eine Beschreibung der Schul- und Anstaltsgebäude in der Festschrift zum 50jährigen Bestand des Eidg. Polytechnikums.

Neben dem Lehramt trat die praktische Betätigung des Architekten nur in gewissen Zeitabständen hervor. Seinem mehr wissenschaftlich gerichteten Wesen hätte der zersplitternde Alltagsbetrieb eines grösseren Baubureau nicht zugesagt. Sind seine Bauwerke nicht zahlreich, so zeugen sie dafür von sorgfältigstem Studium und von vornehmer künstlerischer Auffassung. Sein erstes Zürcher Hauptwerk ist der Entwurf des Gesellschaftshauses „zum Schneggen"; der Bau wurde 1864 von dem ebenfalls noch jungen Adolf Brunner ausgeführt. Lasius bekennt sich hier zu seinem Lehrer Gottfried Semper, der soeben in Zürich am vielbewunderten Bau des Polytechnikums (1859 bis 1864) den Stil der italienischen Hochrenais-

sance, nicht ohne einen guten Zuschuss von nachwirkendem biedermeierischem Klassizismus, eingeführt hatte. Der „Schneggen" ist eines der edelsten Zürcher Bauwerke, nicht nur in den Formen, sondern auch im Geist der klassischen Hochrenaissance. Dabei bleibt erwägenswert, wie viel eigene künstlerische Empfindung und Gestaltungskraft in der harmonischen Schönheit der Verhältnisse und in der feinen Vorsicht der plastischen Profilierung mitspricht, denn mit dem blossen Hinweis auf die Vorbildlichkeit klassischer Meister wie Peruzzi und Sanmicheli wäre der Charakter dieses schönen Bauwerkes nicht genügend erklärt. Es war nun freilich ein Glücksfall, dass die Höhe des Gesellschaftshauses sich auf das Erdgeschoss mit Entresol und ein einziges hohes Hauptgeschoss beschränken durfte, was der grossen und klaren Einheit des Fassadensystemes zustatten kam. Schwieriger war es, solche Einheit zu erreichen bei dem dreistöckigen Bau der ehemaligen Bank in Zürich (sog. Meisenbank, jetzt Julius Bär & Cie., St. Peterstrasse 12, erbaut 1872 bis 1874, Erdgeschoss 1925 umgebaut von O. Honegger). Lasius gab mit diesem Bankgebäude einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Geschäftshauses in der Gegend der damals noch im Entstehen begriffenen Bahnhofstrasse. Unter dem Einfluss der Schule Gottfried Sempers kleiden sich die ältern Grosshäuser an der Bahnhofstrasse durchwegs in die Stilformen von italienischer Hochrenaissance. Man hat mit Recht auf ihre vornehme, ruhige Wirkung hingewiesen (Haus Waltisbühl 1869, Haus Fischer 1871, ehemalige Hauptpost neben der Kreditanstalt 1873, älterer Teil der Kreditanstalt 1873 bis 1877, Zentralhof 1873 bis 1875, ehemalige Leuenbank, später Bank in Baden 1875 u. a. m.; vergl. O. Pfleghard, in der Festschrift des Eidg. Polytechnikums 1905, Bd. II, S. 401 ff.). Die damals erlaubte Bauhöhe von 18 m wurde in grosszügiger Weise so aufgeteilt, dass über dem Erdgeschoss nur drei Etagen stehen. Wie nun die gegenseitige Geltung dieser Stockwerke verstanden wurde, ob mehr im Sinne der Gleichwertigkeit oder der dynamischen Abstufung, das war ein Problem, das sichtlich die Architekten jener Häuser stark beschäftigt hat, weil es gegenüber den nur mit einem oder zwei Obergeschossen gebildeten Palästen der italienischen Hochrenaissance selbständig gelöst werden musste. Keiner ist in der Abstufung der Etagen so weit gegangen, wie Lasius am Bau der „Meisenbank". Das erste Stockwerk, nach Art einer altrömischen Pfeilerhalle mit Halbsäulen und kräftigem Gebälk gestaltet, besitzt die unbedingte Vorherrschaft, während die Fenster des zweiten und dritten Stockwerkes in einer ruhigen Mauerfläche stehen, so zwar, dass auch hier die beiden Reihen sich stark unterscheiden.

So hatte sich Lasius um die Stadt Zürich mit zwei bedeutenden und gedankenvollen Werken der damals kräftig erblühten Schule Gottfried Sempers verdient gemacht, als ihm im Jahre 1875 das Bürgerrecht der neuen Heimat geschenkt wurde.

An zwei umfangreichen Bauwerken der Eidg. Technischen Hochschule, dem Chemiegebäude (1884 bis 1886) und dem Physikgebäude (1887 bis 1889) übernahm der jüngere Architekturprofessor Friedrich Bluntschli die führende Stellung, während Lasius, der Freund und Kollege, als treuer und trefflicher Mitarbeiter beteiligt war. Zwischenhinein (1886 bis 1888) baute Lasius das vornehme Landhaus zum Lettenhof, in jener Verbindung von Haustein-Architektur mit ruhigen roten Backsteinflächen, die sich schon seit 1870 in der Zürcher Baukunst angemeldet hatte (älterer Teil des Kinderspitals an der Pestalozzistrasse 1871 bis 1874, Bürgerasyl an der Leonhardstrasse 1874 bis 1877). Nächst der Villa Zollikerstrasse 32 von Prof. Bluntschli (1885 bis 1888) zählt der „Lettenhof" zu den edelsten Werken dieser Bauweise, die sich dann späterhin recht aufdringlich gebärden sollte (Tonhalle von Fellner & Helmer, 1893 bis 1895), u. a. m.

Zeugen Kunstwerke jedem sichtbar über die Spanne des Lebens hinaus von ihrem Schöpfer, so bleibt das Andenken an die Wirksamkeit des Lehrers im engern Kreis der Schüler treu bewahrt.

PROF. DR. GEORG LASIUS
ARCHITEKT
LEHRER DER BAUKUNST AN DER E. T. H. VON 1863 BIS 1923

15. April 1835 28. Juni 1928

Lasius hat in allerlei Baufächern unterrichtet, zuerst in Baukonstruktionslehre, Architekturzeichnen, Formenlehre, später auch in Perspektive, Gebäudelehre, Installationen. Seit 1873 war er Vorstand der Architektenschule. Die philosophische Fakultät I der Universität Zürich hat ihm im Jahre 1905 den Titel eines Ehrendoktors verliehen, als „dem würdigen Senior der Architektenschule, ihrem langjährigen Führer und gewissenhaften Lehrer." Es heisst viel, sechzig Jahre am gleichen Platz zu stehen und noch den Jüngsten ein anregender Lehrer zu sein. Lasius fand diese Frische im beständigen Kontakt mit Wissenschaft und Leben. Er war ebenso belesen in baugeschichtlichen und bautechnischen Werken, wie erfahren in praktischen Dingen. Eine Quelle von Spannkraft und Erfrischung war ihm der Umgang mit der Natur. Er liebte einsame Wanderung, sammelte Gestein, kannte jedes Pflänzchen. Naturwissenschaft und Mathematik bereicherten sein Verhältnis zur Architektur. Es war ihm ein Bedürfnis zu glauben, dass in der Vielheit der Erscheinungen und im beständigen Wechsel etwas Bleibendes, Festes, Massgebendes bestehen müsse. Noch in jüngster Zeit nahm er die Grundmasse griechischer Tempel und gotischer Kathedralen von Neuem vor. Dass aber die künstlerische Form vornehmlich aus geschichtlicher Grundlage zu gewinnen sei, das war bei einem Manne seiner Generation fast selbstverständlich. Er hat sich indessen, lebhaften und lernbegierigen Geistes, auch den jüngern Richtungen der Baukunst nicht verschlossen, indem er sich über Ziel und Wesen neuer Erscheinungen genaue Rechenschaft zu geben suchte, auch dort, wo er nicht aus Ueberzeugung zu folgen vermochte. Noch in den letzten Jahren, als er sich vom Lehramt zurückgezogen hatte, hielt er in seiner geliebten, ein halbes Jahrhundert von ihm betreuten Bibliothek der Architektenschule stille Zwiesprache mit Allem, was die Zeitschriften Neues brachten. War er nicht einverstanden, so war es eigentlich nur dort, wo ihm ein elementarer Glaubenssatz verletzt schien, dem er treu geblieben war, so lange er baute und lehrte: dass Architektur Kunst ist.

J. Zemp.

Mitteilungen.

Ausfuhr elektrischer Energie. Laut „Bundesblatt" vom 8. August stellen die Buss A. G. in Basel und die Lonza-Werke G. m. b. H. in Waldshut, als Inhaber der Konzession für die Ausnützung der Wasserkraft auf der schweizerisch-badischen Rheinstrecke bei Rekingen, das Gesuch, nach Abzug einer Vorzugsquote von zusammen 640 kW für die Kantone Zürich und Aargau sowie der Hälfte des Eigenbedarfs, den vollen noch verfügbaren schweizerischen Kraftanteil mit einer Leistung bis maximal 16000 kW, d. h. die Hälfte der in dem noch zu erstellenden Kraftwerk Rekingen erzeugbaren Energie, auszuführen. Die Konzessionsinhaber sind gemäss Wasserrechtskonzession verpflichtet, die Kraftwerke binnen längstens acht Jahren für eine Wassermenge von 255 m³/sek, entsprechend einer Leistung von 18000 kW, und innert weiteren 15 Jahren für eine Wassermenge von 350 m³/sek, entsprechend einer