

NDB-Artikel

Langsdorff, *Werner* von (eigentlich **Schultze** von **Langsdorff**) Luftfahrt-Ingenieur, Schriftsteller (Pseudonym *Thor Goote*), * 27.5.1899 Forbach (Lothringen), ✕ 3.7.1940 über der Nordsee. (lutherisch)

Genealogie

V → Edgar Schultze v. L. (1863-1950), Oberstlt., *S* d. Gutsbes. Eugen Schultze v. L. (hess. Adel 1861) u. d. Luise v. Langsdorff;

M Emma (1868-1962), *T* d. Hauptm. Hugo Bender u. d. Agnes Schmitt-Peffenhausen;

Ur-Gvv → Joh. Wilhelm Langsdorff († 1827), Salinenfachmann (s. NDB 13);

- ♂ Frankfurt/M. 1922 Dagmar (* 1895), *T* d. Dipl.-Ing. Dr. rer. pol. Johann Berg in Wenden/Livland u. d. Mary Brehm;

1 *S*, 2 *T*.

Leben

L. meldete sich nach vorzeitigem Schulabschluß 1917 kriegsfreiwillig, wurde als Artillerist an der Westfront verwundet und kam dann zur Fliegertruppe (Leutnant d. Res.; EK I). Seit 1919 studierte er an der TH Darmstadt Maschinenbau mit Fachrichtung Flugtechnik (Dipl.-Ing. 1923) und wurde, ebenfalls 1923, mit einer von C. Eberhardt angeregten, aus der Diplomarbeit hervorgegangenen Dissertation „Technisch-wirtschaftliche Betrachtungen zum gewerbsmäßigen Verkehr mit Flugzeugen“ (Auszug in; Der Motorwagen, 1923) zum Dr.-Ing. promoviert. Danach nahm L. in Frankfurt/Main das Studium der Volkswirtschaft auf, schloß es aber nicht ab, sondern war bis zur Habilitation und Ernennung zum apl. Professor für Flugtechnik und Luftfahrtwesen an der TH Karlsruhe 1936 freiberuflich tätig als beratender Ingenieur und Versuchspilot sowie als Schriftsteller. Als Mitbegründer der „Akaflieg“ in Darmstadt war er einer der ersten Aktiven in der Segelflugbewegung. Seit 1924 gehörte er zum wissenschaftlichen Beirat der Nord-Europa-Union, Berlin, einer internationalen Betriebsgemeinschaft der Fluggesellschaften im Ostseeraum. Seit 1926 hielt L. auch Vorlesungen über Flugtechnik an der Hochschule in Riga. Bei Kriegsbeginn 1939 wurde er als Oberleutnant d. Res. zum Jagdgeschwader 52 (Me 109) eingezogen und dann als Hauptmann in das Reichsluftfahrtministerium und dort in die Forschungsabteilung des Technischen Amtes (Generalluftzeugmeister Udet) kommandiert. 1940 wurde L. auf eigenes Betreiben zum Kampfgeschwader 30 (Ju 88) versetzt und nahm als Kampfflieger am Frankreichfeldzug teil. Danach gehörte er zu einer Gruppe

ausgewählter Besatzungen, die in Einzelflügen das engl. Radarsystem zu erkunden hatte und dabei große Verluste erlitt.

L. nimmt in der Entwicklungsgeschichte der deutschen Luftfahrttechnik der 20er und 30er Jahre einen herausragenden Platz ein. So hatte er schon früh die Möglichkeiten erkannt, die spezifischen Erfahrungen des Segelflugzeugbaues allgemein für die Flugtechnik zu nutzen. Als beratender Ingenieur widmete er sich vornehmlich der Entwicklung des aerodynamisch hochwertigen, wirtschaftlichen Leichtbau-Flugzeuges. Die von L. beeinflusste Entwicklungsrichtung ist durch wegweisende Flugzeug-Konstruktionen gekennzeichnet wie die Klemm L 20, die als Prototyp des Sport- und Reiseflugzeugs gilt, oder die Messerschmitt M 19, Junkers A 50 und Bäumer/Günter B II/IV, die als Vorläufer so bekannter Muster wie Me 109, Ju 87, Heinkel He 70 und He 111 anzusehen sind. In zahlreichen Leistungsflügen bewies L. als Versuchspilot die Entwicklungsfähigkeit dieser Konstruktionen. Hervorzuheben sind die Flüge 1924 mit der Daimler-Klemm L 15 (12 PS), 1926 mit der Klemm 20 (19 PS) und der Messerschmitt M 17 (36 PS), 1927 mit der Klemm L 20 (über 6 500 m Höhe), 1928 mit der Bäumer B IV a (60 PS; 215 km/Stunde). Diese Versuchsflüge, bei denen verschiedene Erstleistungen sowie Strecken-, Höhen- und Geschwindigkeitsrekorde aufgestellt werden konnten, wurden ohne Fallschirm und materielle Absicherung alleine oder gemeinsam mit M. Schrenk, H. Guritzer, E. v. Conta, E. Petersen durchgeführt. Sie trugen wesentlich dazu bei, daß sich das wirtschaftliche Leichtbauflugzeug mit freitragendem Flügel in Deutschland früh durchgesetzt hat. Für den Vorsprung, den die deutsche Flugtechnik trotz der einschneidenden Restriktionen nach 1918 erringen konnte, war das eine entscheidende Voraussetzung. Ein Absturz 1928 unterbrach L.s fliegerische Tätigkeit, bis es ihm 1936 mit einer Sondererlaubnis gelang, trotz der schweren, bleibenden Verletzungen wieder zu fliegen. Während dieser Zeit stellte er sein außerordentliches publizistisches Leistungsvermögen verstärkt in den Dienst der deutschen Luftfahrt: Mit weit mehr als 500 Fachpublikationen verstand er es, vernünftigen technischen Neuerungen den Weg zu bahnen. – Wie stark L.s Leben und Wirken vom nationalen Idealismus mitgeprägt wurde, zeigt sich in seinen unter dem Pseudonym „Thor Goote“ geschriebenen und weithin bekannt gewordenen Romanen, Essays und Hörspielen.]

Auszeichnungen

Mitgl. d. wiss. Ges. f. Luftfahrt (WGL) u. d. Lilienthal-Ges. f. Luftfahrtforschung.

Werke

Weitere W u. a. Moderner Verkehrsflugzeugbau, in: Jb. f. Luftverkehr, 1924;

Das Großverkehrsflugzeug, ebd., 1925;

Das Luftbild-Wesen in seiner Bedeutung f. d. Luftwaffe, in: W. v. Eberhardt, Unsere Luftstreitkräfte 1914–18, 1930;

Das dt. Flugwesen, in: E. Jünger, Luftfahrt ist not, ²1933. -

Bücher, Monographien: Das Segelflugzeug 1923, ²1931;

Das Leichtflugzeug, 1924;

Das Flugsportbuch, 1925;

Der 19-PS-Flug üb. d. Alpen, 1926;

LZ 127 „Graf Zeppelin“, d. Luftschiff d. dt. Volkes, 1928;

Flieger am Feind, 1935;

Sportfliegen, 1935;

Flieger u. was sie erlebten, 1935;

LZ 129 „Hindenburg“, 1936;

Dt. Flagge üb. Sand u. Palmen, 1936;

U-Boote am Feind, 1937;

Kaperkrieg im Atlantik, 1938;

Flucht zur Front, 1939. -

Bücher unter Ps. Thor Goote: Wir fahren d. Tod, 1930;

Wir tragen d. Leben, 1931;

Sie werden auferstehen, 1931;

Die Fahne hoch, 1932;

Kameraden, 1933;

In Trichtern u. Wolken. 1934;

Unvergleichlicher Franke, 1935 (²1937 u. d. T. Kamerad Berthold): Der F. d. L. (Führer d. Luftschiffe), 1937 (später u. d. T. Peter Strasser, d. F. d. L. ...): 'rangehn ist Alles, 1938;

Glühender Tag, 1940;

Hörspiele: Richthofen, 1933;

Kampf um O. S., 1933;

Baltikumer, 1936. -

Hrsg./Mithrsg.: Taschenbuch d. Luftflotten Jg. 3-9, 1923-34;

Jb. Fortschritte d. Luftfahrt, 3 Bde., 1926-29/30;

Jb. d. Luftfahrt 3. Jg., 1931/32 (3 Bde.);

Hdb. d. Luftfahrt, 1936.

Literatur

P. Supf, Das Buch d. Fluggeschichte II, ²1958;

K. Ebener, Ein Leben f. d. Fliegerei, in: Jäger-Bl. Nr. 3, 1970, S. 10 f. (P);

Kosch. Lit.-Lex. (W);

Wer ist wo? (Hrsg. Dt. Ak. d. Luftfahrtforschung), 1939 (W, L);

Kürschner, Gel.-Kal. 1940/41;

Kürschner, Lit.-Kal. 1943.

Portraits

Bilderslg. Dt. Mus. München.

Autor

Gero von Langsdorff

Empfohlene Zitierweise

, „Langsdorff, Werner von“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 612-613
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
