

NDB-Artikel

Laudahn, Wilhelm Ingenieur, Marinebaubeamter, * 11.11.1875 Frankfurt/Oder, † 31.10.1932 Berlin-Lankwitz. (lutherisch)

Genealogie

V → Wilhelm (1833–1909), Buchbindermeister u. Lederwarenfabr., S e. Bäckermeisters in Lenzen/Elbe;

M Emma Sauer (1843–1906). Bäckermeisters-T in Lenzen;

• Martha (1886–1942), T d. Dienstmanns Wilhelm Martin Carl Walterhöfer in Meerane u. d. Auguste Pauline Möckel;

2 S, 1 T.

Leben

Nach dem Besuch des Realgymnasiums und einer praktischen Ausbildung auf der Kaiserl. Werft Kiel begann L. sein Studium der Ingenieurwissenschaften in der Abteilung Schiffstechnik der TH Berlin, Fachrichtung Schiffsmaschinenbau, und bestand 1898 das Vorexamen sowie 1900 das Hauptexamen zum Diplom-Ingenieur, beide mit Auszeichnung. Dafür erhielt er Reiseprämien, die er für zwei Reisen nach Österreich und Italien sowie nach Nordamerika verwandte. Für die gewählte Laufbahn des Marinebaubeamten war die Diplomhauptprüfung zugleich die 1. Staatsprüfung, die unmittelbar zu seiner Einstellung als Marinebauführer auf der Kaiserl. Werft Wilhelmshaven führte. In der Zeit bis zur 2. Staatsprüfung 1904 – wiederum mit der besten Beurteilung – genügte er seiner Militärdienstpflicht als Einjährig-Freiwilliger. Als nunmehriger Kaiserl. Marine-Maschinenbaumeister und baldiger Betriebsdirigent auf der Werft wurde er in Anerkennung seiner Leistungen 1907 in die Konstruktionsabteilung des Reichsmarineamtes in Berlin versetzt. In diesem Amt – nach dem 1. Weltkrieg Marineleitung genannt – wirkte er 25 Jahre lang bis zu seinem frühen Unfalltod infolge eines Sturzes.

L. oblag die Bearbeitung der Antriebsmaschinen der Kriegsschiffe, bei denen sich durch den bei der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (M.A.N.) 1892-97 entwickelten Dieselmotor eine grundlegende Wende abzeichnete. Nach einem Vorschlag der M.A.N. 1909 über den Bau eines bereits 800- pferdigen Dieselmotors für ein Versorgungsschiff forderte das Reichsmarineamt auf Grund eigener Überlegungen durch den Geh. Oberbaurat Veith und den jungen Maschinenbaumeister L. einen Großmotor mit 12 000 PS, d. h. dem mehr als 15fachen der damals erprobten Dieselmotoren! Man wagte den riesigen Entwicklungssprung und gelangte 1917 zu einem erprobten und voll betriebsfähigen 6zylindrigen doppeltwirkenden Zweitakt-Dieselmotor. Wegen

der inzwischen eingetretenen Verhältnisse im 1. Weltkrieg kam der Motor nicht mehr zum Einbau und wurde später aufgrund der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages verschrottet. Trotzdem bleibt dieser Motor eine technische Großtat. L. war bei allen auftretenden Schwierigkeiten der stets treibende und zuversichtliche Geist. 1910 war eine Parallelentwicklung bei der Germaniawerft der Fried. Krupp AG in Kiel-Gaarden begonnen worden, die bis zu einem 3zylindrigen Versuchsmotor vorankam; die Weiterarbeit wurde aber im Kriege abgebrochen. L., der 1914 zum Marinebaurat, 1920 zum Obermarinebaurat und 1925 zum Ministerialrat befördert wurde, trieb die Entwicklung des Kriegsschiffsantriebs in verschiedenen Richtungen weiter, z. B. förderte er die Leichtbaumotoren für die damals maximal erlaubten 10 000-t-Panzerschiffe der Deutschland-Klasse – spöttisch „pocket battleship“ genannt – mit insgesamt 54 000 PS; aber auch die Gasturbine und verschiedene Sonderbauarten, z. B. für Schnell- und U-Boote, sowie die Leistungssteigerung durch das Verfahren der Aufladung waren dabei.

L. widmete sich auch allgemeinen wissenschaftlich-technischen Fragen und war u. a. seit 1908 Mitglied des Ausschusses für wissenschaftliche Werke des Akademischen Vereins Hütte und von 1919 bis zu seinem Tode dessen Vorsitzender. Die weltweit bekannten ingenieurwissenschaftlichen Taschenbücher „Hütte“ nahmen unter seiner Leitung einen großen Aufschwung. Er hielt wirkungsvolle Vorträge und schrieb bemerkenswerte Aufsätze entwicklungstechnischer Art, die seiner Zeit entscheidenden Nutzen brachten und nachwirkten. Sein Wagemut war in seinem Wirkungsbereich außergewöhnlich.

Werke

u. a. Die Ursachen d. Explosion im Nürnberger Werke d. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG am 30.1.1912, in: Marine-Rdsch., Mai 1912, S. 593-99;

Brasseys Marine-Jb. 1921/22;

Übersicht mit krit. Bemerkungen, in: VDI-Zs. 66, 1922, S. 1098-102, 67, 1923, S. 132-34;

Die Nürnberger Großölmaschine, ebd. 67, 1923, S. 1093-96, 1134-39;

Abnahmeprüfung e. kompressorlosen M.A.N.-Dieselmotors, ebd. 69, 1925, S. 1261-66;

Der 15000 PS-Dieselmotor, Bauart M.A.N., erbaut v. Blohm u. Voß f. d. Hamburg. Elektrizitäts-Werke, ebd. 70, 1926, S. 818-25, dazu Abnahmeprüfung S. 1409-11;

Energiewirtsch. auf Schiffen, in: Gen.ber. auf d. 2. Weltkraftkonferenz in Berlin 1930, S. 670-77, 694-700;

Kompressorlose doppelwirkende Zweitakt-Dieselmotoren v. 12000 PS, erbaut von d. M.A.N. f. d. Märk. Elektrizitätswerke AG, ebd. 74, 1930, S. 489-96, *dazu* Versuchsergebnisse S. 570-75;

Die doppelwirkenden Zweitakt-Dieselmotoren d. Reichsmarine, ebd. 75, 1931, S. 1425-31;

Leistungssteigerung b. Dieselmotoren durch „Aufladen“ d. Zylinder, in: Jb. d. Brennkrafttechn. Ges. 12, 1931, S. 8-30;

Die Nachkriegsentwicklung d. dieselmotor. Schiffsantriebs in d. Dt. Marine, in: Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 33, 1932, S. 110-41.

Literatur

I. Lauster, in: VDI-Zs. 76, 1932, S. 1188 (P);

Schiffbau 1932, S. 377 (P);

Hütte, Des Ing. Taschenbuch, Titelei v. Bd. 4, ²⁶1938;

Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 34, 1933, S. 64 f.

Autor

Walter Pflaum

Empfohlene Zitierweise

, „Laudahn, Wilhelm“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 699-700 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
