

Zum Tode von Hermann Ganswindt

Von Willy Ley, Berlin

Vor kurzem ist in Berlin der Erfinder Hermann Ganswindt gestorben, nachdem ihm wenige Tage zuvor durch Präsident Stark noch eine Ehrengabe von tausend Reichsmark übergeben wurde, die der schon 77jährige noch mit vollem Bewußtsein entgegengenommen hatte. — Damit hat ein Leben seinen Abschluß gefunden, welches, wenn man es genau kennt, so unwirklich anmutet, wie ein Abenteuerroman — ein Leben, das nur aus einer fast ununterbrochenen Kette von Enttäuschungen bestand, die aber mit ungebrochenem Mute getragen wurden bis ans Ende, welches dann wenigstens nachträglich noch die Anerkennung brachte, die man dem Erfinder zur rechten Zeit verweigert hatte.

Im vorigen Jahre feierte das DRP. No. 29014 sein fünfzigjähriges Jubiläum, nachdem das Patentamt zu Berlin es im Jahre 1883 an den damals 27jährigen Juristen Hermann Ganswindt erteilt hatte. Dies Patent betraf ein Lenkluftschiff, damals ein umstrittenes Problem. Es gab zwar schon eine ganze Reihe von Projekten, es gab sogar schon einige praktische Versuche, aber das waren alles „Schönwetterluftschiffe“, wie wir heute sagen würden, schon ein leiser Wind konnte sie gefährden. Der Ostpreuße Ganswindt, der zwar Jura hatte studieren müssen, von Natur aus aber reinster Techniker war, hatte darüber nachgedacht und die Lösung gefunden: da bei Vergrößerung des Tragkörpers die Oberfläche im Quadrat wächst, der Inhalt aber im Kubus, so mußte ein Luftschiff lenkbar sein, wenn es nur groß genug gebaut wurde!

Ganswindt schlug einen Ballon von 100 PS. Maschinenkraft vor und gebrauchte dafür einen Tragkörper von 150 Meter Länge und 15 Meter Durchmesser. Uns erscheinen diese Zahlen vollkommen vernünftig, sogar ein wenig kleinlich, damals aber wollte niemand heran und niemand die Richtigkeit dieser Gedankengänge einsehen. Man schalt ihn einen Phantasten, der mit Gebäuden von doppelter Kirchturmhöhe durch die Luft reisen wollte, und das Kriegsministerium entschied nach langer Prüfung, daß Luftschiffe von 150 Meter Länge weit über militärische Bedürfnisse hinausgehen würden. Daß es bei dem hohen

PS.-Gewicht der damals allein vorhandenen Kraftmaschinen nicht kleiner gehen könnte, das sah man nicht ein.

Es ist Tatsache, daß Graf Zeppelin zehn Jahre später, nachdem er zuerst ein viel kleineres Luftschiff vorgeschlagen hatte, von Ganswindt auf diese Verhältnisse aufmerksam gemacht wurde und diese Dimensionen in sein nächstes Projekt auch wirklich übernahm. Zeppelin selbst hat das in einem Vortrage auch gesagt, alles andere am Zeppelinluftschiff stammt natürlich von ihm bzw. seinen Mitarbeitern. Man muß aber jetzt zugeben, daß Ganswindts Projekt mindestens ebensoviel Aussicht auf Brauchbarkeit hatte, als das Zeppelinsche. Ganswindt plante sein Luftschiff, wie bereits erwähnt, 150 Meter lang, der Tragkörper sollte zylindrisch und an beiden Enden ogival zugespitzt sein. Der Ballon sollte zum sogenannten halbstarren System gehören, selbst ohne Gerippe sein, aber einen Tragbalken unter der ganzen Ballonlänge haben. An diesem Tragbalken sollten die Gondeln aufgehängt werden, aber nicht neben- oder hinter-, sondern untereinander. Jede Gondel sollte ihren eigenen Motor haben. Geplant war, bei einem späteren Fernverkehr die Fluggäste und das Frachtgut gondelweise zu sortieren, die für das nächste Ziel in die unterste Gondel, die dann mit einer ganz kurzen Zwischenlandung nur abzukoppeln gewesen wäre. Ganswindt dachte sogar schon daran, daß man dies Abkoppeln später vielleicht auch in der Luft durchführen könnte, so daß die Gondel im Gleitflug landen würde und das Schiff selbst gleich weiterfahren könnte. Zu diesem Schiff erfand er damals schon den Ankermast, den wir alle für eine amerikanische Idee halten.

Nachdem das Kriegsministerium ihm abgesagt hatte, hoffte Ganswindt seine Flugpläne auf anderer Grundlage durchführen zu können. Er gründete den „Patriotischen Verein für Luftfahrt“, der ihn unterstützen sollte, er interessierte alle nur in Frage kommenden Behörden und Persönlichkeiten durch Broschüren, Briefe, Eingaben und Aktenstücke, er setzte sich schließlich, als alles nur wenig half, an das Klavier, übte vollkommen ohne Unterricht und Lehrer sechs Monate lang wie ein Berserker Konzertstücke (meist Chopin) und unternahm eine Konzertreise. Spielte seine Stücke, über die die Musikreferenten der Zeitungen ernsthaft und nicht schlecht urteilten und hielt in den Pausen Vorträge über Luftschiffahrt. Führte sogar ein leibhaftig fliegendes Modell seines projektierten Hubschraubers vor.

Die Konzertreise brachte ihm Geld ein, ganz unvermögend war er selbst von Hause aus nicht, reiche Verwandte und Freunde unterstützten ihn auch; so kam er nach Schöneberg, damals noch bei Berlin. Hier rief er eine kleine Fabrik für eigene Erfindungen ins Leben und veranstaltete gleichzeitig eine Dauerausstellung seiner Modelle und Pläne. Von dort aus gingen die sogenannten „Tretmotoren“ in das Land, die in gewissem Sinne zu Vorläufern der heutigen Automobile, Motorboote und Motorräder führten. Er konstruierte dort einen solchen pferdelosen Feuerwehrgewagen, die Berliner Feuerwehr hatte ihn längere Zeit in Betrieb und er bewährte sich. Aber 4000 Mark waren ihr zu teuer, man bot Ganswindt die Hälfte; damit war er nicht zufrieden, weil es kaum seine Selbstkosten deckte, und das werdende Geschäft zerschlug sich. In Schöneberg entstand der Freilauf, entstand die Drahtachse und es entstand dort das erste Flugzeug, das mit zwei Menschen in die Luft flog, eben sein Hubschrauber. Max Skladanowsky hatte um diese Zeit gerade den Film zur ersten praktischen Brauchbarkeit entwickelt, der Versuch wurde gefilmt und im Berliner Wintergarten vorgeführt, ein doppeltes Wunder für die Berliner, sowohl das, was sie sahen, als auch wie sie es sahen. (1901.) — Aufruhr stiftete er allerdings. Wenn seine pferdelosen Wagen durch die Straßen fuhren, dann gab es derartige Ansammlungen und Verkehrsstockungen, daß die Polizei den Erfinder bat, er möchte doch jede Fahrt vorher anmelden, sie werde sonst mit den Verkehrsstörungen nicht fertig.

Alles sah so aus, als werde es endgültig gut und groß werden, im April 1902 aber kam der große Rückschlag. Ganswindt wurde angekündigt, einer der höchsten Beamten des Berliner Polizeipräsidiums wolle das Flugzeug besichtigen. Er bereitete alles vor, zog sich selbst feierlich an — — und wurde verhaftet! Wegen Betrugsversuches, er habe das Geld dritter Personen angenommen, um damit Erfindungen zu realisieren, die eben nicht realisierbar seien. Daß er, der angebliche Erfinder, über große Kenntnisse in Physik und Mechanik verfüge, sei strafverschärfend, denn dadurch sei bewiesen, daß es nicht etwa ein Selbstbetrug war, wenn er Luftfahrzeuge versprach. Seine Freunde setzten sich für ihn ein. Gegen die Behauptung, jeder geschickte Schlosser könne sein Flugzeug für 500 Mark nachbauen, setzten sie einen Herausforderungspreis von 35 000 Mark. Es fand sich kein

so geschickter Mann. Man berief sich auf die lobenden Gutachten des Grafen Schlieffen und Max v. Eyth's..., da wurde das Schlieffensche Gutachten plötzlich offiziell dementiert. Zwar kam Ganswindt vollkommen rehabilitiert wieder heraus aus dem Untersuchungsgefängnis, aber es war trotzdem aus mit seiner Laufbahn. Alles, was noch folgte, das war nur der Kampf eines starken Menschen gegen ein unerbittliches Schicksal, das sich schon vollzogen hatte.

Was der eigentliche Grund für die plötzliche allgemeine und rigorose Ablehnung war, das ist schwer zu sagen. Hatte er sich durch sozialreformerische Ideen der illegalen Zugehörigkeit zur Sozialdemokratie verdächtig gemacht? Oder traute man ihm nicht, weil seine Reklame zu „amerikanisch“ war? Oder war sein eigenwilliges und selbstbewusstes Wesen lediglich einem hochmögenden Herrn so gegen den Strich gegangen, daß er es nie vergessen konnte? Man kann diese Frage nicht entscheiden, vielleicht noch nicht ganz entscheiden. Jedenfalls war Ganswindt's Stern erloschen, man hemmte ihn überall (sogar die Konzertanzeigen seiner hochmusikalischen Kinder durften nicht gebracht werden), man überwachte ihn eine Zeitlang sogar polizeilich. Als er sich 1917 noch einmal an das Kriegsministerium wandte, da schrieb man mit Rotstift auf seine Eingabe „Lebt denn dieser Unglücksrabe immer noch?“ und sandte sie ihm zurück. — Von der Schöneberger Fabrik existierte schon lange nichts mehr, Ganswindt hatte mit eigener Hand seine Modelle zerschlagen müssen, weil er die Miete für die Schuppen nicht mehr aufbringen konnte. Die letzte Etappe war das Wohlfahrtsamt. Dazu eine riesige Familie, dreiundzwanzig Kinder im Ganzen, davon siebzehn am Leben, jetzt noch sieben schulpflichtig.

Gewiß, mit seinen Erfindungen war nun nicht mehr viel anzufangen, wenigstens mit denen, die man kennt. (Er sagte öfters im vertrauten Kreise, daß er noch ein rotor- und segellooses Segelboot erfunden habe, das zeigte er aber niemand mehr). Das einzige, was noch für ihn getan werden konnte, das war eine Ehrengabe, ein Ehrengeld vielleicht. Und als es soweit war, als er es erhielt, da legte er sich hin und starb, sein Leben war ausgekämpft. Von seinen Feinden mag noch so viel gegen ihn angeführt werden, ein genialer Kopf, der sein Schicksal nicht verdient hatte, war er bestimmt. Und den Ehrentitel Erfinder kann ihm keiner abstreiten. Den Titel Unglücksrabe allerdings auch nicht. . . .