

Scherer's

MAGAZIN

50



ROLF NICZK

Berlin, September 1933 • 1 Schilling, 20 Cents USA



Der 77jährige Erfinder mit seinem jüngsten, 2 Jahre alten Sohn

Ein Bruder des Ikarus

Das Leben des Erfinders Hermann Ganswindt

Von MARÉ STAHL

Es ist ein weiter Weg von der göttlichen Insel im mittelländischen Meer zu dem Haus des Maschinenbauers Ganswindt in Seeburg in Ostpreußen. Der Griechenjüngling Ikarus, der das Meer auf leichten Flügeln aus Mövenfedern überqueren wollte, hat äußerlich kaum Ähnlichkeit mit dem schweren Norddeutschen, dessen absonderliche Flugschraube um die Jahrhundertwende bereitstand, den Himmel zu stürmen. Beiden aber waren zwei Dinge gemeinsam: die Sehnsucht und der Mißerfolg!

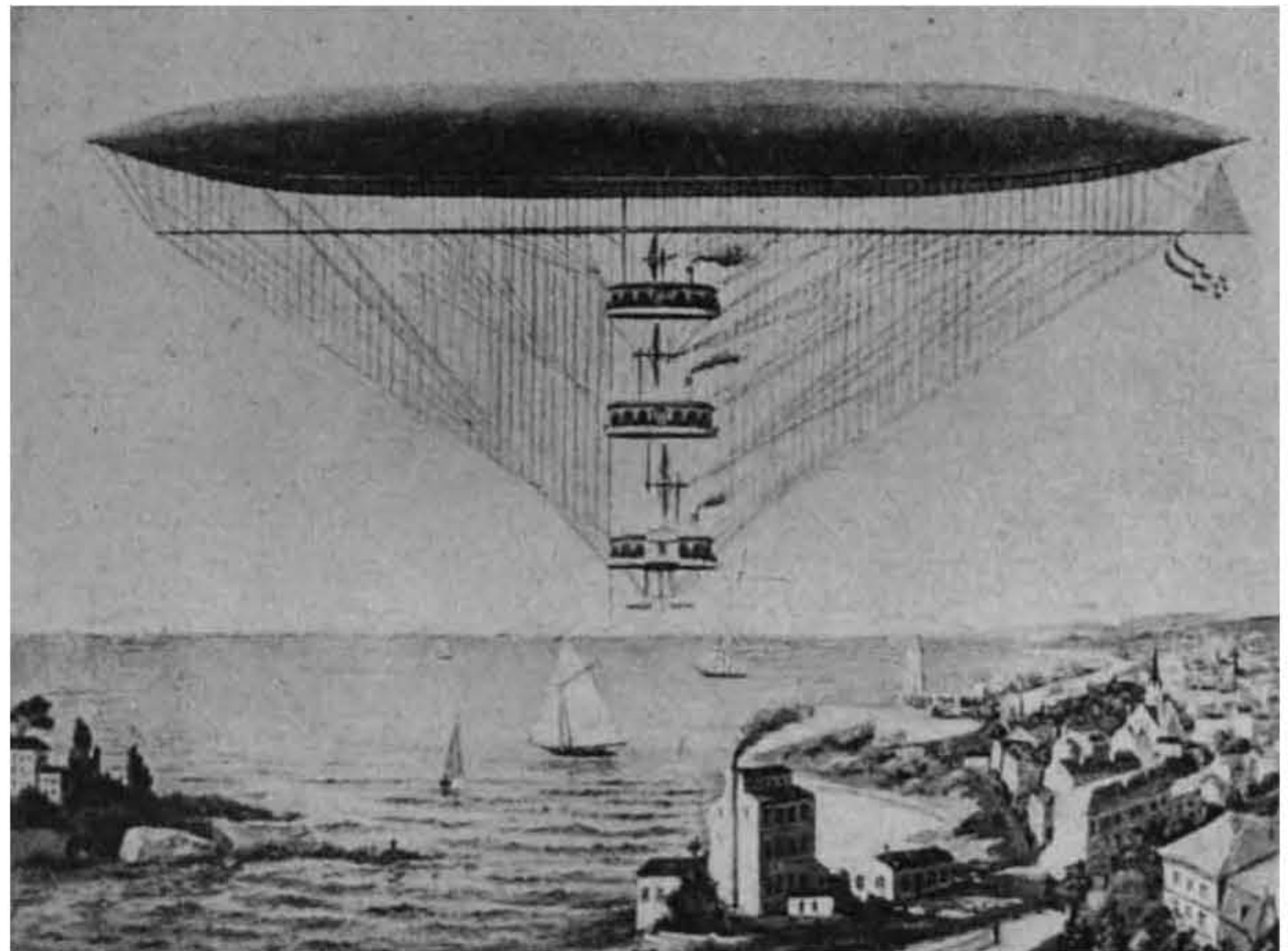
Das Leben Hermann Ganswindts hat unbestreitbar etwas Vulkanisches. Eruptiv schleudert er Erfindungen und Ideen aus sich heraus, unaufhörlich brodeln sein Hirn von Einfällen, Verbesserungen, technischen und philanthropischen Phantasien. Die Heftigkeit dieser Ausbrüche bringt zugleich seine Schöpfungen in Gefahr, vernichtet sie sogar teilweise. Seiner Zeit weit voraus, erschöpft er sich im Kampf gegen die Ignoranz seiner Mitwelt, und erst einmal scheu gemacht, rast er gegen

die festgefügte Ordnung eines phantasiearmen Jahrhunderts, das zwar trefflich hauszuhalten verstand, aber dem das Wunderbare seiner Technik ein verächtliches Gelächter entlockte und es gleichstellte mit Firlefanz und Scharlatanerie.

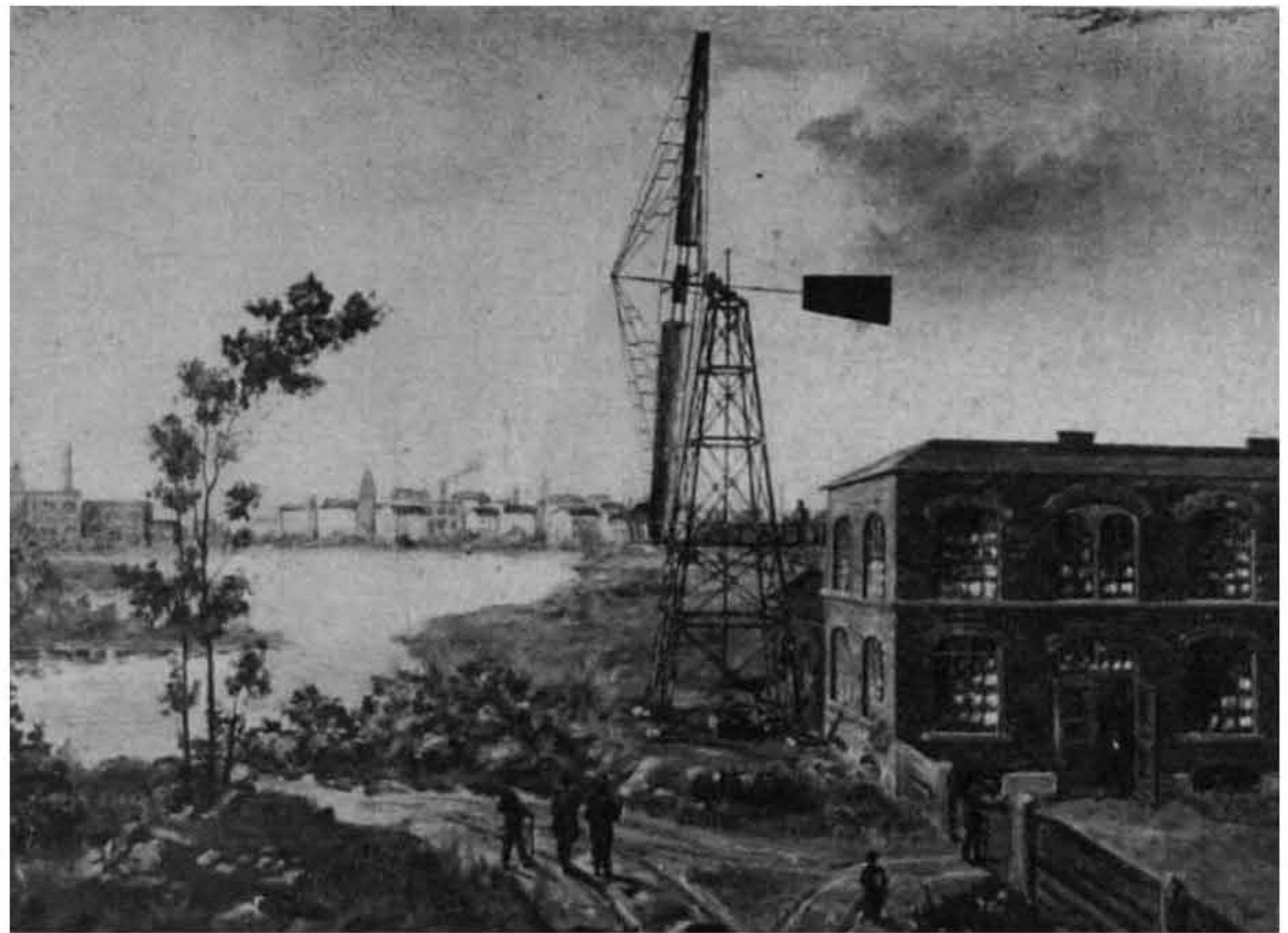
In der Zähigkeit dieser Anschauungen blieb Ganswindt stecken, andere Gewitzigere zogen Nutzen aus seinen Fehlern und vermieden geschickt die gefährlichen Stellen, in denen Ganswindt versunken war. Man raste an ihm vorbei, die Zeit überflügelte ihn, er war als erster gestartet und kam als letzter ans Ziel. — Kam er überhaupt ans Ziel? Nein, er blieb auf der Strecke.

Wie er sagte: ein Opfer der Intrigen — wie andere sagen, ein Opfer seines querulanten Temperamentes; richtig ist wahrscheinlich beides. Aber sein größtes Unglück war, daß er seiner Zeit weit voraus war. Seine Erfindungen sind grundlegend für unsere heutigen Errungenschaften: das lenkbare Luftschiff, das Flugzeug, die Weltraumrakete.

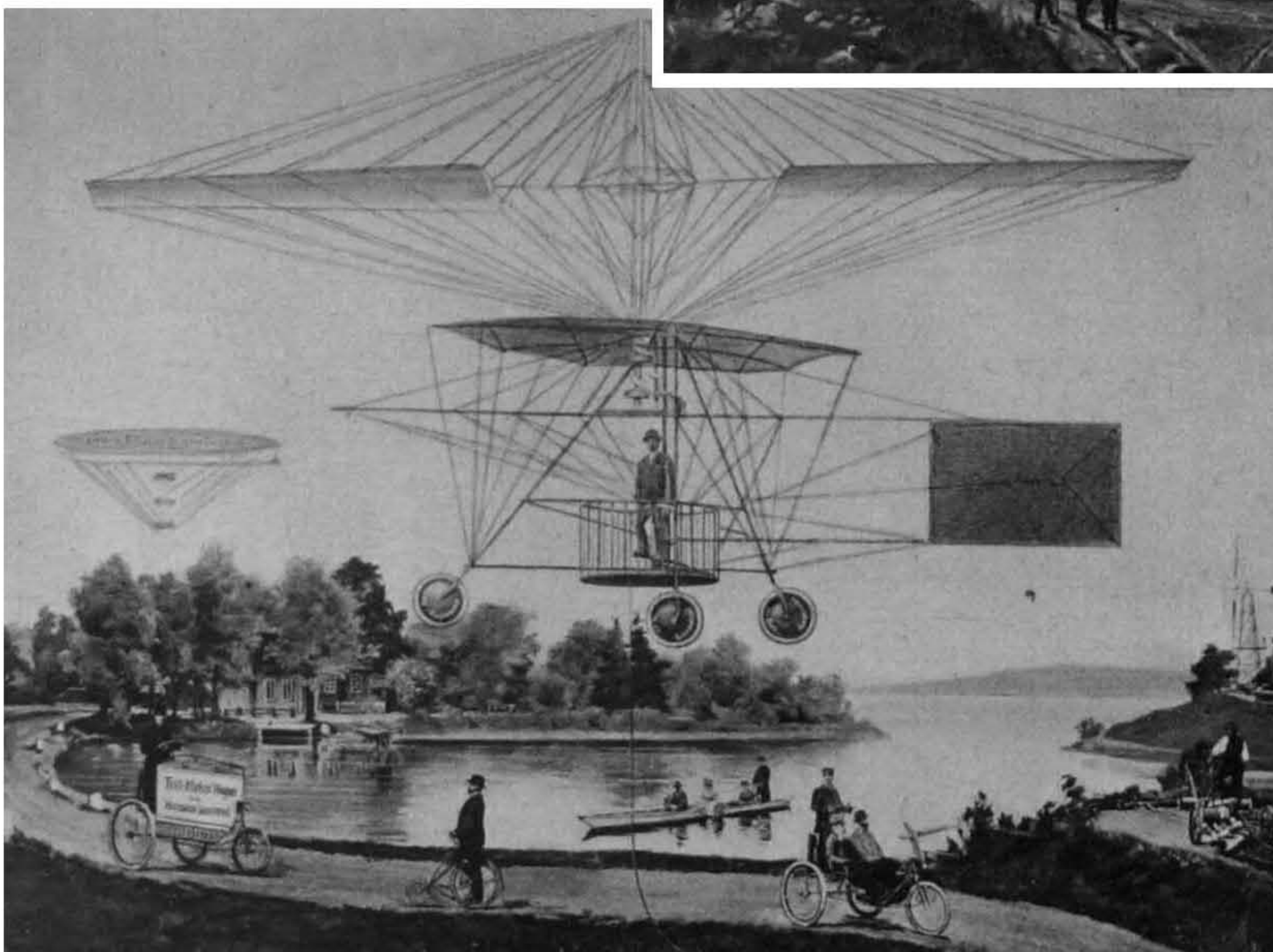
Schon als Siebenjähriger probiert er in den weiten Räumen der väterlichen Mühle, die neben der Maschinenwerkstatt betrieben wurde, ein Fahrrad mit vier Rädern aus, das sich fortbewegte, wenn man eine Maschinerie antrat. Vor fünfundsechzig Jahren schon fuhr dieses merkwürdige Vehikel zum Erstaunen der Einwohner auf der ostpreußischen Chaussee. Im Gymnasium genoß er geradezu Berühmtheit als Mathematiker und Physiker. Trotzdem mußte er auf Wunsch des Vaters in Zürich einige Semester Jura studieren, er hielt es aber nicht aus, hängte die Juristerei an den Nagel und schrieb ein Buch, „Das Jüngste Gericht“, über Justizreform. Dann geht er nach Berlin, um hier 1883 die unglaubliche Behauptung aufzustellen, daß Luftballons unter Beobachtungen besonderer physikalischer Gesetze, die die Proportion des Luftschiffes zu Gasinhalt und damit Tragfähigkeit betrafen, lenkbar sein müßten. Ein derartiges Fahrzeug könne beliebig Motoren, Nutzlast und Personen aufnehmen, wenn es nur die richtige Größe habe. Mit wahrhaft prophetischem Scharfblick erkannte er die ungeheure Bedeutung der Luft-



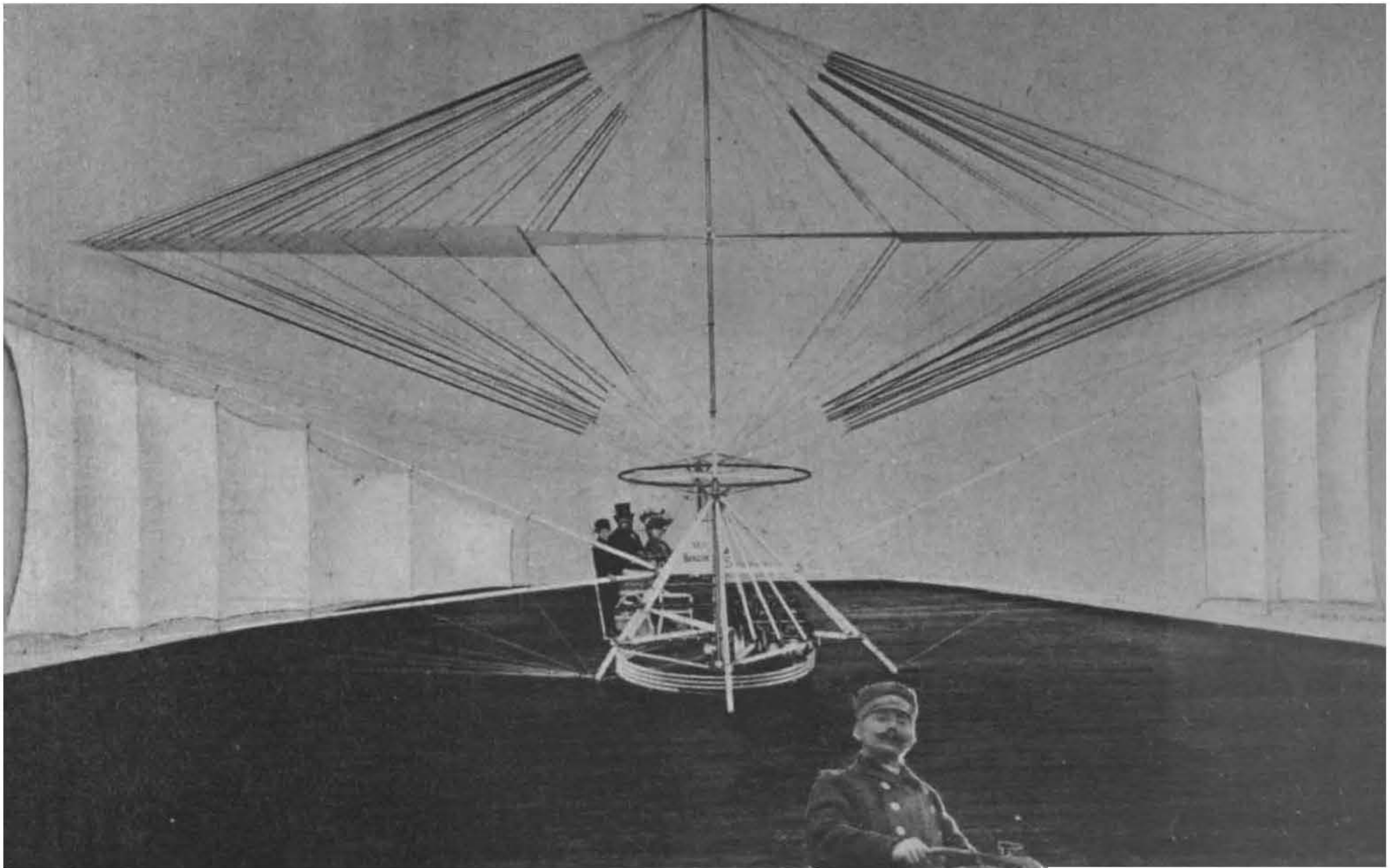
Das Modell des Ganswindtschen Luftschiffes. Schon 1883 ließ er es patentieren, schickte die Pläne dem Kriegsministerium ein — und erhielt sie zurück mit dem Vermerk: „Luftschiffe von 150 m Länge überschreiten die militärischen Bedürfnisse . . .“



Ganswindts Flugschraube als Windmotor angewandt. Sie erreichte eine beträchtliche Mehrleistung im Vergleich zu den damaligen Windmühlenflügeln und Windrädern.



Links: Bereits 1888 konstruierte Ganswindt diesen mit einem Tretmotor ausgerüsteten Flugapparat. Erst später hatte er die finanzielle Möglichkeit, den Apparat zu bauen, aber 1901 fand das große Ereignis statt: Der erste Aeroplan, schwerer als die Luft, erhob sich mit 2 Mann gen Himmel



Schon 1905 hatte der Erfinder diesen „Hebeluftschauben-Aeroplan“ fertiggestellt, der senkrecht aufsteigen und landen sollte. Im Prinzip war er nichts anderes als das jetzige „Autogiro“-Flugzeug des Spaniers la Cierva. Der eingebaute Motor leistete jedoch nicht die Hälfte der notwendigen Stärke.

fahrzeuge für den Eventualfall des Krieges zu Angriffs- und Rekognoszierungs Zwecken. Zehn Jahre vor der Zeit, als Graf Zeppelin nur als der „verrückte Graf“ bezeichnet wurde, mußte er natürlich auf eiserne Ablehnung gefaßt sein. Er schrieb darauf eine Broschüre: „Die Lenkbarkeit des ärostatischen Luftschiffs“, nachdem er sich seine Konstruktion hatte patentieren lassen, und schickte das Büchlein an alle offiziellen Stellen mit negativem Erfolg. Nur der damalige Kronprinz Friedrich wurde auf den genialen Mann aufmerksam und befahl dem Kriegsministerium die Prüfung der Vorschläge. Die Sachverständigen erkannten durchaus die Richtigkeit seiner Pläne, waren aber entsetzt über die Idee, Riesenluftschiffe von 150 Metern Länge zu bauen, sie fanden, daß diese weit über „das militärische Bedürfnis hinausgingen.“

•

Mit diesem Schlage setzte das Martyrium eines Mannes ein, den maßgebende Leute „den deutschen Edison“ genannt haben. Seiner maßlosen Natur lag kein Zuwarten oder vorsichtiges Einfühlen. Er war ein Fanatiker seiner Idee, bereit, für sie zu sterben. Er forderte zwanzig Millionen Mark, um seine Experimente auszuführen. Er begann das



Der Tretmotorwagen, auch eine Schöpfung des vielseitigen Erfinders. In 2 Stunden fuhr dieser Wagen mit 3 Personen die Strecke Schöneberg—Potsdam.

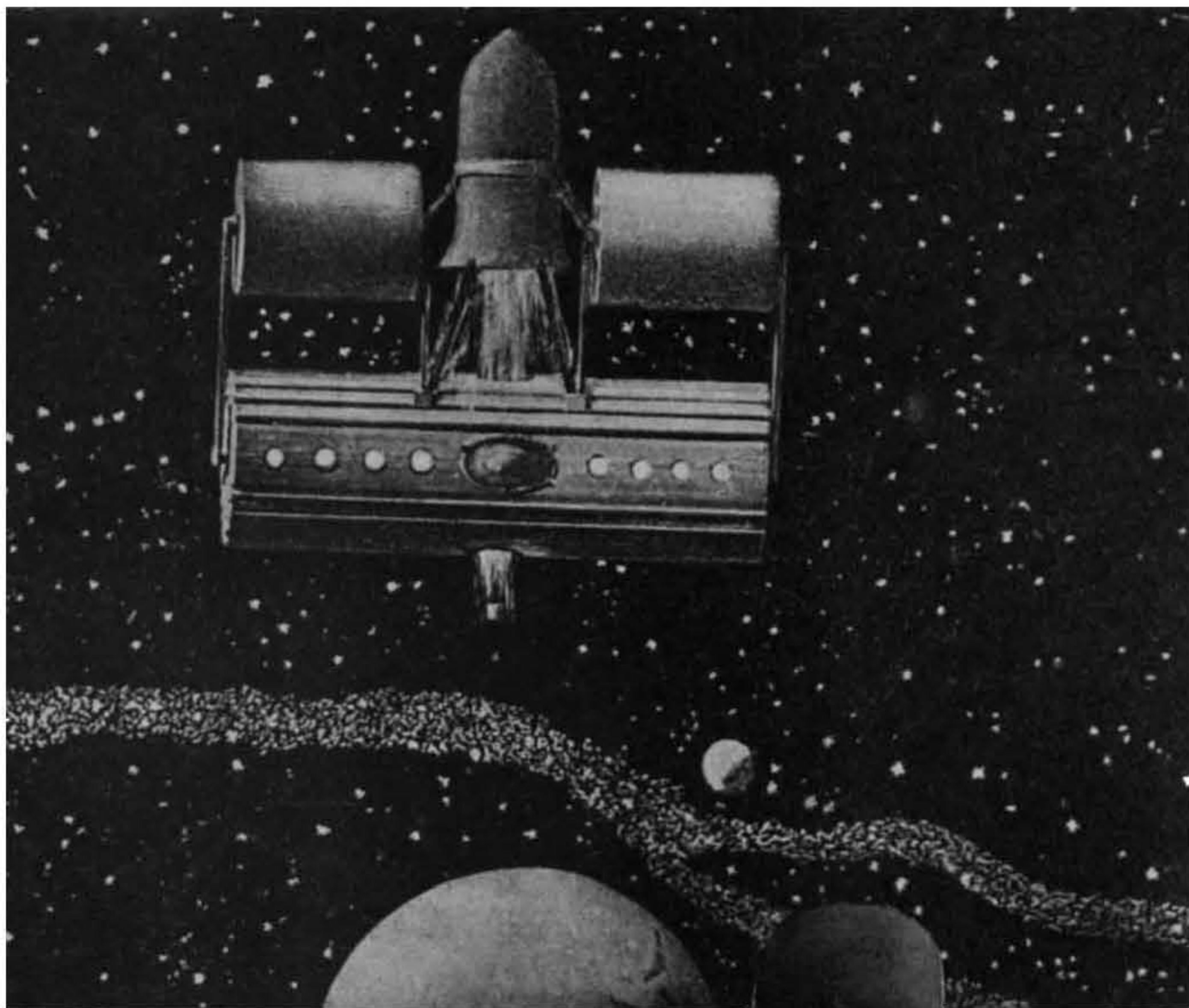
Kriegsministerium mit Plänen, Vorschlägen und Eingaben zu bombardieren. Er beging sogar die Torheit, den schon durch das lenkbare Luftschiff tief beunruhigten Aktenmenschen den Entwurf seiner Weltraumrakete anzubieten, die in achtundvierzig Stunden nach dem Planeten Mars hin- und zurückfliegen sollte. Von diesem Moment an war er für sie ein Narr, dem man weitere Eingaben an die Militärbehörden verbot. Je mehr man ihn unterdrückte, desto höher schoß er ins Kraut. Er gebrauchte die verächtlichsten und gehässigsten Worte für seine Widersacher und verdarb alles.

Nebenbei erfand sein rastlos arbeitendes Hirn einen Freilauf für das Fahrrad und den Motorpflug in seiner Urgestalt. Dann, allerdings nur auf dem Papier konstruiert, einen Ankermast für Luftschiffe; er gründete weiter den „Patriotischen Verein für Luftschiffahrt“ und bot dem damals vom Unglück verfolgten Grafen Zeppelin seine Pläne an, die auch teilweise verwandt wurden, aber die Anerkennung für Ganswindt blieb aus.

Jetzt lief er Sturm. Er erging sich in Ausfällen gegen Zeppelin und Lilienthal und kam, als alles nichts fruchtete, auf die seltsame, aber wirksame Idee, Musik mit Äronautik zu verbinden. Er wollte die Leute zwingen, seine Vorträge zu besuchen. Seine Vielseitigkeit war so universal, daß man manchmal versucht ist, in ihm einen zweiten Leonardo da Vinci zu sehen. In fünf Monaten lernte er ohne jede Vorkenntnisse und als Autodidakt Sonaten von Schubert, Chopin und Beethoven im Konzertsaal zum Vortrag zu bringen. In den Pausen führte er ein kleines Flugzeugmodell vor, später, als „fliegende Maikäfer“ auf den Jahrmärkten bekannt, das sich tatsächlich selbständig in die Luft erhob. Jetzt waren die Leute interessiert, außerdem brachte die Tournee einen ganz guten geldlichen Erfolg.

*

Zum erstenmal in seinem Leben konnte Hermann Ganswindt aufatmen. Aber er ließ sich natürlich keine Zeit für irgendwelche Ruhe. Mit Kraft und Begeisterung stürzte er sich auf einen neuen Plan: Er gründete eine Art technischen Lunapark in Schöneberg. Es gab hier ein Bassin für Wasserflugzeuge, Flugzeughallen, eine asphaltierte Fahrbahn für seine von



Der Entwurf zu einer Welt-
raumrakete. Ganswindt
hatte schon 1885 die Er-
kenntnis, daß im luftleeren
Raum nur das Raketen-
Rückstoßprinzip als Fort-
bewegungsart Anwendung
finden könne, zur Kon-
struktion seines „Welten-
fahrzeuge“ benutzt.

Ganswindt auf dem von
ihm erfundenen Einrad mit
vorderer Notrolle und Frei-
lauf. Man fuhr darauf —
ähnlich wie auf den heute
aufgetauchten Kinder-Rol-
lern —, indem man in belie-
bigem Takt die automatisch
immer wieder emporstei-
genden Trethebel niedertrat.



stigen Staaten von Flugzeugen aus mit Bomben zu belegen.

Er erntet Gelächter und Hohn. Es ist interessant, seine Schriften zu lesen, sie sind zu gleichen Teilen geistvoll, größenwahnsinnig, voll lateinischer Zitate, derber Redewendungen und Frömmigkeit. Er bleibt geächtet, leidet an Verfolgungswahn, der sich seinen Kindern mitteilt, seine Tochter Hilde wird darüber wahnsinnig. Er verliert alles und muß endlich mit eigener Hand sein Flugzeug zerschlagen, weil er die Miete für den Schuppen nicht mehr aufbringen kann.



Die sieben Jüngsten Hermann Ganswindts — frische, gutgewachsene junge Menschen. Insgesamt hatte Ganswindt 23 Kinder, 17 davon leben noch.

Einige kleine Höhepunkte gibt es noch, als der Vielgeprüfte zu Ausbruch des Krieges von einer fremden Macht um Hergabe seiner äronautischen Pläne gebeten wird. Ganswindt ist am Verhungern, lehnt aber stolz ab. Zum Dank droht das Vaterland mit Internierung. Als er sich nochmals an die betreffende Behörde wendet, schreibt sein alter

Widersacher mit Rotstift darauf: „Lebt denn der Unglücksrabe immer noch?“

Als die „Shenandoah“ 1925 vernichtet wurde, erbittet der Militärattaché der Vereinigten Staaten ein Gutachten von Ganswindt und 1931 macht ihn die „Gesellschaft für Raumforschung“ zum Ehrenmitglied.

Fortsetzung im Anzeigenteil



Diesen Tretmotorwagen ließ sich die Berliner Feuerwehr 1894 von Ganswindt bauen. — Der Benzinmotor war damals noch nicht gebrauchsfähig, und so baute der Erfinder den Tretmotor in dutzender Anwendungsförm. Ungeheures Aufsehen erregten solche Vehikel bei ihren Fahrten; das neugierige Publikum verstopfte die Straßen, so daß die Polizei den Erfinder ersuchte, jede Fahrt vorher anzumelden.



Wie finden Sie diese Mode, gnädige Frau? — So sieht die „elegante“ Frauenwelt der Rifkabylen in Tetuan aus.

Phot. Frithjof Grabow

Ein Bruder des Ikarus

(Fortsetzung von Seite 221)

Ganswindt ist jetzt siebenundsiebzig Jahre alt und hat dreiundzwanzig Kinder, von denen siebzehn leben, alle sind schön, gesund und begabt. Das jüngste ist zwei Jahre alt. Er hofft auf die Verwirklichung seiner Idee, ein Schiff zu bauen, das ohne Segel, Rotor oder Motor fährt. Er hat die Konstruktion fertig im Schreibtisch, aber er zeigt sie niemand ohne genügende Sicherung. Er entwarf vor kurzem noch den Plan einer modernen Stadt, einer Art Metropolis. Es gab nichts auf der Erde, was ihn nicht zu Erfindungen und Verbesserungen reizte.

Nach einem langen Leben der Mühe und Arbeit lebt er jetzt in einer kleinen Wohnung, und ewig hängt das Damoklesschwert der Exmission über ihm. Sein Gram ist der Niedergang Deutschlands, und er führt den verlorenen Krieg nur darauf zurück, daß man

seine Pläne zur Landesverteidigung nicht rechtzeitig erkannte.

Seine Neider nennen ihn einen Wahnsinnigen, seine Freunde ein Genie. Aber die Grenze von Genie und Wahnsinn ist nicht so scharf, daß man sie unweigerlich sehen müßte. Wie viele Wahnsinnige dieser Art hat es gegeben! Fulton, den Erfinder des Dampfschiffs, den ein Napoleon verlachte, Edison, den man als Bauchredner ansprach, Zeppelin, der die beliebteste Witzblattfigur war.

Wenn er tot ist, wird man ihm vielleicht ein Denkmal setzen.

Wahrscheinlich ist sein Schicksal das übliche Erfinderschicksal, aber er wehrt sich verzweifelt dagegen, das machte ihn den andern verhaßt und ihn selbst unglücklich. Er wehrt sich immer noch: Ein Ikarus, der mit den Wellen kämpft!