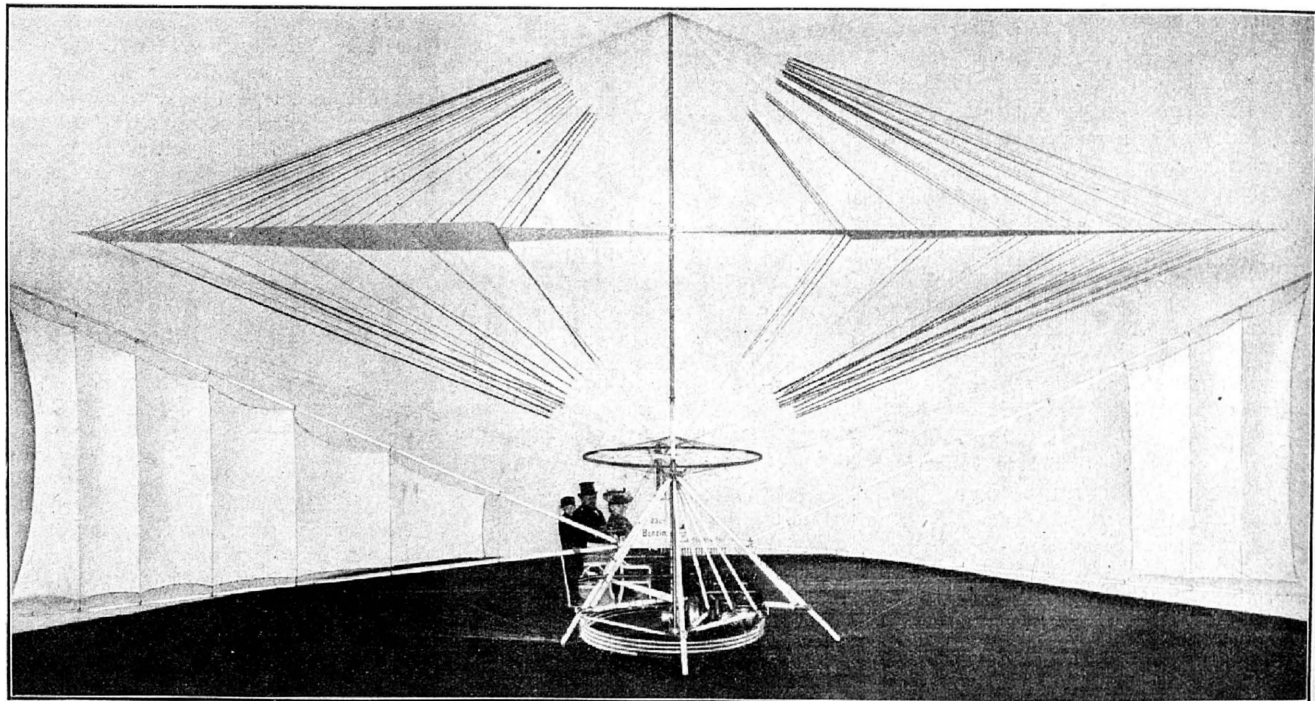


ROMANE DIE DAS LEBEN SCHREIBT



Hermann Ganswindts 1905 fertiggestellter Hebelluftschrauben-Aeroplan von 14 m Flügelspannung mit eingebautem Buchet-Motor, der jedoch nicht die Hälfte der garantierten 40 PS leistete. Ein stärkerer Motor, von Ganswindt berechnet und erfunden, konnte wegen Geldmangels nicht eingebaut werden. Seitenansicht des Aeroplans. Man beachte die Stellung der Luftschrauben im Vergleich zu unterem Bilde.

Hermann Ganswindt, der Unglücksrabe

Schicksal eines verhinderten Millionärs. Von Egon Larsen

Der Kronprinz liest ein Buch

Die Beamten, die im Jahre 1883 die Erfindung eines gewissen Hermann Ganswindt unter D.N.P. 29014 in das Register des Reichspatentamtes eintrugen, blinzelten sich lachend zu. Wieder so ein Verrückter, der mit einem „lenkbaren Luftballon“ am Himmel herumspazieren wollte! Und

der wohl noch besonders stolz auf den hirverbraunten Einfall war, sein gasgefülltes Monstrum nicht weniger als hundertfünfzig Meter lang zu bauen...

Aber dem kaum siebenundzwanzigjährigen Erfinder, der sich zufrieden seine Patenturkunde in die Tasche steckte, war es bitterernst. Sein Kopf war voll von himmelstürmenden Ideen, und es störte ihn nicht, daß er von den Mächten, Kräften und Zusammenhängen dieser Welt, wie sie wirklich war, keine Ahnung hatte. Er lebte in dem felsenfesten Glauben, man brauche nur mit einem richtigen Gedanken vor die Öffentlichkeit zu treten, um Ruhm, Erfolg, Glück zu erringen.

Hermann Ganswindt, der Sohn eines kleinen ostpreussischen Maschinenbauers, hatte in der Werkstätte seines Vaters von früh auf gebastelt und experimentiert. Aber der Papa, der wohl erkannte, in wem anderer Welt sein Sohn schwelgte, zwang ihn zum juristischen Studium. Hermann Ganswindt brachte es nicht über ein paar Semester in Zürich hinaus. Dann packten ihn wieder die großen Gedanken, die von ihm ihre Verwirklichung zu fordern schienen, und er hängte die Rechtsgelehrsamkeit an

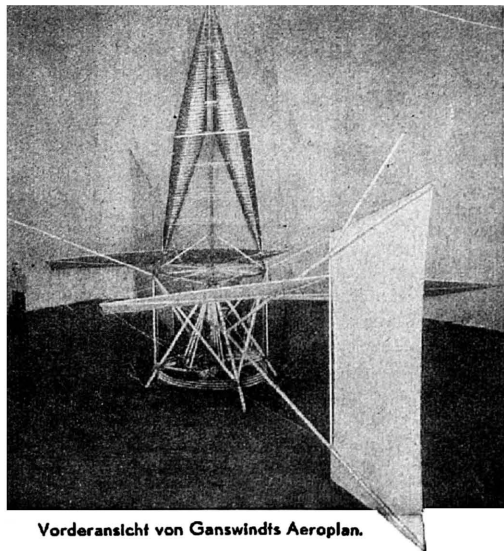
den Nagel, unbekümmert um den Bannfluch des Vaters.

Sein erstes großes Projekt, angeregt durch die flüchtig gescheiterten Versuche der Luftschiffbauer Dupuy de Lôme in Paris und v. Hänlein in Brunn 1872, war die Konstruktion eines lenkbaren und wirklich manövrierfähigen Luftschiffes. Er glaubte den Schlüssel zur Lösung des Problems gefunden zu haben — und zwar in der Magazine, die Graf Zeppelin viele Jahre später in die Praxis umsetzte: „Der Luftballon ist lenkbar, wenn er nur groß genug gebaut wird.“

Ganswindt schrieb über seine Erkenntnisse eine Broschüre, die er an alle offiziellen Adressen versandte, um sie für sein Projekt zu interessieren. Einer der Empfänger war der damalige Kronprinz Friedrich. Er las das Büchlein durch und veranlaßte das Kriegsministerium, Ganswindts Plan zu prüfen. Der junge Erfinder sah schon Welt und Himmel offen...

Weltraumrakete 1885

Es ist über allen Zweifel erhaben, daß Hermann Ganswindt tatsächlich eine Anzahl aerotechnischer Erfindungen authentisch zugeschrieben werden muß. In den achtziger Jahren konstruierte er — wenn auch nur auf dem Papier — außer dem lenkbaren Luftschiff in denselben Dimensionen und nach demselben Prinzip, das Zeppelin später verwirklichte, auch schon einen drehbaren Antermaß für Luftschiffe, wie man ihn gerade in den letzten Jahren als besseren Ersatz



Vorderansicht von Ganswindts Aeroplan.

Sonntag, den 3. Januar 1892,
im Etablissement des Herrn Funk in Allenstein:

Klavier-Concert

und
Experimental-Vortrag über Luftschiffahrt
von **Hermann Ganswindt.**

PROGRAMM.

I. Theil.

1. Walzer G-moll Chopin.
2. Polonaise G-moll Chopin.
3. Walzer A-moll Chopin.
4. Trauermarsch Beethoven.
5. Prälude C-moll Chopin.
6. Etüde C-moll, genannt „Sturmstudie“, zu Folge einer Wette in 8 Tagen einzulösen. Hochachtungsvoll Chopin.

II. Theil.

Vortrag über Luftschiffahrt nebst Vorführung eines kleinen Modells meines Flugapparates von 1 Meter 20 Centim. Flügelspannung, mit Zylinder, Saugventil und einer kleinen Fieder als Steuerungsvorrichtung, welches wirklich in der Luft fliegt; es noch nicht dagewesenes Experiment.

III. Theil.

7. Etüde F-moll Chopin.
8. Prälude Des-dur, gen. „Regenopferpräliminium“ Chopin.
9. Walzer E-moll Chopin.
10. Trauermarsch Chopin.
11. Moment musical As-dur Schubert.
12. Polonaise As-dur Chopin.

Entrée: 1. Platz 1 Mark 50 Pf., 2. Platz 1 Mark.
Anfang 7½ Uhr.

Mache darauf aufmerksam, dass ich **Autodidakt** im Klavierspiel bin, niemals eine Stunde Unterricht darin genossen und erstgähliche Ueübungen überhaupt erst seit dem letzten August geübt haben habe.
Hochachtungsvoll
Hermann Ganswindt.

Programm zu Klavierkonzert und Experimentalvortrag in Allenstein

für die impraktischen Luftschiffhallen erkannt hat. Fast gleichzeitig trat Ganswindt mit einem anderen Flugverkehrsmittel hervor, das sowohl als erster Aeroplan der Welt wie als durchaus beachtlicher Vorläufer des „Autogiro“-Flugzeugs des Spaniers la Cierwa betrachtet werden muß: es war der „Hebelstiftschrauben-Apparat“, der senkrecht aufsteigen und landen sollte. Und noch eine dritte, gerade jetzt außerordentlich aktuelle Erfindung stammt ursprünglich von Ganswindt: die Weltraumrakete! Ganswindt hatte die Erkenntnis, daß im luftleeren Raum nur das Raketen-Rückstoßprinzip als Fortbewegungsart Anwendung finden könne, schon 1885 zur Konstruktion seines „Weltenfahrzeuges“ benutzte.

Wäre das deutsche Kriegsministerium auf Ganswindts Ideen näher eingegangen, hätte es sich dazu entschlossen, die Mittel zum Bau eines Luftschiffes zur Verfügung zu stellen — Hermann Ganswindt wäre heute vielfacher Millionär, und sein Name stände an Stelle desjenigen Zeppelins auf dem Leib der Luftriesen und in den Annalen der Technik. Aber eines bösen Tages im Jahre 1884 erhielt der Erfinder seine Pläne vom Kriegsministerium zurück, und in Begleitbrief stand der Satz: „Luftschiffe von 150 Meter Länge überschreiten die militärischen Bedürfnisse“...

Mancher andere an Ganswindts Stelle hätte den Kampf aufgegeben, wäre reumütig zum Vater nach dem ostpreussischen Dörfchen zurückgekehrt und hätte wieder begonnen, Pandekten zu wälzen und Paragraphen zu studieren. Aber in dieser Zeit vollzog sich die Wandlung des jungen Erfinders zum eigensinnigen Quersulanten, zum dickköpfigen Vessertwister und narzisstischen Monomanen; in dieser Zeit begann sich das Bild des „Unglücksbraten Ganswindt“ zu prägen, als der er wohl dereinst in die Geschichte der Erfinder eingehen wird.

In Allenstein ist Klavierkonzert
Es gibt wenige deutsche Behörden, die noch keine „Eingabe“ von Hermann Ganswindt erhalten haben. Insbesondere das Kriegsministerium bombardierte er, gereizt durch seinen ersten Mißerfolg, mit Aktenstücken, Plänen, Briefen. Für sein Hebeschrauben-Flugzeug verlangte er den Ankaufspreis von „nur“ zwanzig Millionen Reichsmark. Natürlich kam die Abfage post-

tendend. Er bot sein „Weltenfahrzeug“ an. Bescheid: „Ihre Idee, mit einem Fahrzeug innerhalb 48 Stunden nach dem Planeten Mars und zurück fliegen zu wollen, kann das Kriegsministerium unmöglich in den Bereich ernsthafter Erwägungen ziehen. Das Kriegsministerium gibt Ihnen daher in Ihrem Interesse anheim, weitere Eingaben hierher oder an andere Militärbehörden künftig zu unterlassen...“ Ganswindt unterließ nicht.

Verstörten sich ihm die Behörden, so mußte er eben eine Volksbewegung inszenieren. Ganswindt gründete 1888 den „Patriotischen Verein für Luftschiffahrt“, auf dessen Mitgliedskarten die Propagierung seiner Ideen empfohlen wurde und der durchaus richtige Satz zu lesen war: „Das lenkbare Luftschiff ist im Kriege das wirksamste Angriffsmittel und von großer Bedeutung für Retagnosifizierungszwecke.“ Nur überfah-



Mitgliedskarte des Vereins für Luftschiffahrt.



Hermann Ganswindt 1932.

Ganswindt eine Kleinigkeit: daß nämlich inzwischen ein Geschickterer die Idee des lenkbaren Luftschiffes durchzuführen begann — Graf Zeppelin. Und da man nun Zeppelin hatte, was brauchte man dann noch Ganswindt?

In den Plakatsäulen von Allenstein wurde 1891 zu einer Veranstaltung eingeladen, der eine gewisse Originalität nicht abzusprechen ist: „Klavierkonzert und Experimentalvortrag über Luftschiffahrt“. Künstler bzw. Vortragender: Her-

mann Ganswindt. Er hatte — in der Annahme, seine Zeitgenossen wollten von dem Luftfahrt-„Schwindel“ nicht mehr viel wissen — fünf Monate lang Etüden und Sonaten geübt, um die technischen Wahrheiten, die er seiner Mitwelt verkünden wollte, mit einem reizvolleren musikalischen Mäntelchen verbrämen zu können. Tatsächlich brachte er es fertig, in ganz Ostpreußen auf einer monatelangen Tournee die Säle mit folgendem Programm zu füllen: Chopin, Schubert, Beethoven — und dazwischen ein aero-technischer Vortrag, illustriert durch Vorführung eines kleinen Flugzeugmodells, das sich wahrhaftig ein wenig in den freien Raum erhob... Die braven Ostpreußen rissen Mund und Augen auf: das Wunder eines fliegenden Apparates, der schwerer als die Luft war — hier war es Wirklichkeit geworden!

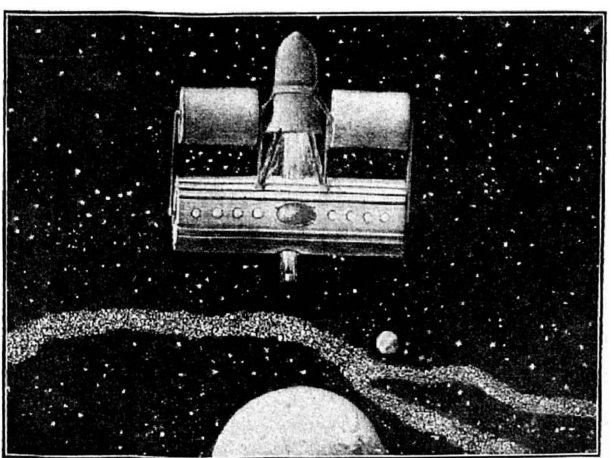
Der Magier von Schöneberg

Ganswindts große Zeit begann. Es schien, als winkle dem Tüchtigen endlich doch noch das Glück. Mit dem musikalisch verdienten Geld kaufte Ganswindt in Schöneberg, damals noch „bei“ Berlin, sein „Etablissement“. Es war ein Komplex verschiedenartiger Anlagen, nach damals modernstem Muster aufgezogen, mit „amerikanischer“, wohl etwas zu marktschreierischer Reklame propagiert. Es gab Flugzeughallen und ein Bassin für Wasserflugzeuge, eine asphaltierte Fahrbahn und Werkstätten, Bureau und Wohnhaus; und wenn die Besucher des Magiers von Schöneberg durstig wurden, konnten sie sich in dem angegliederten Restaurant erfrischen.

Was gab es hier um die Jahrhundertwende alles zu sehen?

Vor allem den „Tretmotor“ in tugendhafter Anwendungsform. Ganswindt hatte in Ermangelung einer geeigneten Antriebskraft — der Benzinmotor war noch nicht gebrauchsfähig — die menschliche Fußkraft technisch erfaßt. Eines Tages saufte er mit einem pferdelosen Wagen durch die Straßen Berlins, und die Polizei mußte anrückten, um wieder Ordnung zu schaffen. Die Schöneberger Feuertwehr ließ sich von Ganswindt solch einen Tretmotorwagen bauen und fuhr damit los, wenn es brannte. Voote mit Tretmotor, Nähmaschinen, Dreiradwagen besaunte man in Ganswindts „Etablissement“. Er erfand sogar den Freilauf und baute ihn erstmalig in Fahrräder ein. Geldgeber wurden gefunden, ein Freundkreis schloß sich um den fruchtbaren Erfinder. Wieder sah er sich schon umstrahlt vom Welt Ruhm, immer höher hinauf reichten seine Pläne und Phantasien...

Jetzt endlich hatte er die finanzielle Möglichkeit, sein Hebeschrauben-Flugzeug zu bauen. 1901



Des Erfinders Entwurf einer Weltraumakete 1885

stand es, mit einem Tretnotor ausgerüstet, fix und fertig in der Halle. Und im Juni dieses Jahres fand das große Ereignis statt: der erste Flugapparat, schwerer als die Luft, erhob sich mit zwei Mann Besatzung gen Himmel — ein Ereignis, das sogar gefilmt und im Berliner „Wintergarten“ vorgeführt wurde...

Der Vorgang, den ein zahlreiches Publikum hier staunend erlebte, erschien so unglaublich, daß man daran zweifelte, es sei alles mit rechten Dingen zugegangen. Und seine Neider hegten die Geldgeber auf mit der Behauptung, Ganswindt habe das Flugzeug „an einer Struppe hochgezogen“...

Vergeblich suchte der Erfinder das Gegenteil zu beweisen, vergeblich ließ er den Apparat vom Generalstabsschef Schlieffen und seinen Offizieren besichtigen und begutachten, vergeblich setzten Ganswindts Freunde einen hohen Preis aus für den, der die Luftschraube nachmachen könne. Das Unglück war nicht mehr aufzuhalten.

Ein moderner Hijo

In einem Aprilmorgen des Jahres 1902 erhielt Ganswindt von einem hohen Kriminalbeamten des Berliner Polizeipräsidiums die Mitteilung, er solle sich für den Nachmittag bereithalten, der Beamte wolle sich das Flugzeug ansehen. Ganswindt, stolz und in freudiger Erwartung, legte den Bratenrock an und setzte sich den Zylinder auf.

Punkt drei Uhr erschien der Beamte. Er ging auf den stahlenden Ganswindt zu, legte ihm die Hand auf die Schulter und erklärte ihn für verhaftet.

Woher um Wochen saß Ganswindt im Untersuchungsgefängnis. Endlich war die Anklageschrift fertig. Sie behauptete, Ganswindt habe seine Geldgeber ausgebeutet und Unsummen für Hingespinnste verschleudert. In der Verhandlung gab ein gelehrter Professor der Physik, ohne sich auf die Befichtigung des Flugzeugs überhaupt einzulassen, das Gutachten ab: solch ein Apparat werde niemals fliegen können, denn kein Motor könne jemals die erforderliche Energie leisten. Das genügte dem klugen Richter nicht ganz; er beraumte einen Lokalkernin an, der in Ganswindts „Etablissement“ stattfand. Als sich sogar hier der Sachverständige weigerte, die Ganswindtschen Konstruktionen auch nur zu berühren, setzte der Vorsitzende selbst den Tretnotor des Erfinders in Bewegung...

Ganswindt wurde freigesprochen, aber seine Erbsen war vernichtet. Die Geldgeber verlangten ihre Kapitalien zurück, die Freunde fielen von ihm ab. Wer traut noch einem, der schon im Gefängnis gefessen hat?!

In der Familie des Erfinders ging die Saat dieses Unheils furchtbar auf. Sein alter Vater starb aus Gram über das Schicksal seines Sohnes. Ganswindts erste Frau, die ihn sechzehn Kinder geboren hatte, fiel in Schwermut und starb im Irrenhaus. Der Kammerherr Baron v. Bersdorff, einer der Teilhaber des Ganswindtschen Unternehmens, erschoss sich, und seine Frau folgte ihm freiwillig in den Tod. Die eine von Ganswindts musikalisch begabten Töchtern, Hilde, wurde wahnsinnig, nachdem ihre Konzerte jahrelang boykottiert worden waren...

„Lebt denn dieser Unglücksrabe immer noch?“

Ganswindts letzte Freunde wandten sich 1905 noch einmal an das Kriegsministerium, um den Bau seines Flugzeugs als Serienkonstruktion zu ermöglichen. Die Antwort lautete: man habe keine Bedenken dagegen, daß die Erfindung ins Ausland gehe. Ganswindt wandte sich verzweifelt an Frankreich. Aber seltsamerweise gelangten seine Pläne niemals in die Hände der französischen Behörden, an die er sie adressiert hatte. Dann versielen die Auslandpatente; und endlich mußte der Erfinder mit eigener Hand seine Apparate vernichten, da er die Miete für die Flugzeugschuppen nicht mehr aufbringen konnte...

Nach Jahren von vergeblichen Kämpfen, Prozessen und Eingaben kam der Krieg. 1915 wandte sich ein neutraler Diplomat — wahrscheinlich im Auftrag einer feindlichen Macht — an Ganswindt, um seine Notlage zum Erwerb der Konstruktionen auszunützen. Ehe Ganswindt sich entscheiden konnte, erhielt er die Drohung der Militärbehörden, ihn wegen Fluchtverdachts zu internieren, wenn er die Verhandlungen fortsetze. 1917 wandte sich Ganswindt wieder einmal mit einem laugen Exposé an das Kriegsministerium. Tatsächlich gelangte es zu dem maßgebenden Herren, der mit Rotstift die Worte daraufschrieb: „Lebt denn dieser Unglücksrabe immer noch?“

Der Unglücksrabe lebte noch; es war ihm sogar noch das bescheidene Glück einer unerwarteten Anerkennung vergönnt: nach der Katastrophe des Zeppelins „Sternandoa“ ließ sich der amerikanische Militärattaché von Ganswindt ein ausführliches Gutachten für seine Regierung ausstellen.

Der Unglücksrabe lebt heute noch. Er haust in

seiner alten Schöneberger Dreizimmerwohnung, möbliert vom Wohlfahrtsamt; man sieht es dem ungewöhnlich rüstigen Siebenundsiebzigjährigen nicht an, wie sehr ihn der Kampf um das tägliche Brot, um die dauernd drohende Ermittlung zermürbt haben muß. Inzwischen hat er es auf insgesamt dreiundzwanzig Kinder gebracht; das letzte, einen Zwergen, schenkte ihm seine jetzt schwerkranke zweite Frau vor erst zwei Jahren. Von seinen älteren Kindern sind nur noch sechzehn am Leben; sieben davon besuchen noch die Schule.

Was jedoch das Erstaunlichste ist: der „Unglücksrabe“ Ganswindt lebt nicht nur, sondern arbeitet auch noch. Vor einigen Jahren hat er einen Schiffstyp konstruiert, den er folgendermaßen definiert: „Ein Segelschiffstyp, der ohne Segel, Roter und Motor ausgezeichnet kenterfester fährt, so daß man nur das Steuer handhaben muß, um nach allen Richtungen fahren zu können...“ In einer Petition an den Reichstag forderte er, um den Bau des Probebootes beginnen zu können, eine Entschädigung für das ihm früher angetane Unrecht in Höhe von 800 000 Mark — beschiedener hat ihn die Not nicht gemacht... Die Petition, deren Unterstützung ihm von einigen Parteien versprochen wurde, verlief sich im Sand der zuständigen Ausschüsse, an die sie der Reichstag verwiesen hatte.

Die Tragödie des Erfinders Hermann Ganswindt scheint sich ohne lichtere Schlusspunkte ihrem Ende zu nähern. Es ist nicht schwer, heute dozierend den Finger zu heben und die Gründe zu analysieren, aus denen Ganswindt mit seinen zweifellos genialen und heute längst in der Praxis erprobten Ideen keinen Erfolg erzielen konnte; die Gründe, aus denen niemand etwas von seiner neuen Schiffserfindung wissen will, die vielleicht ebenso brauchbar und im Prinzip richtig ist, wie es seine Luftschiffs- und Flugzeugkonstruktionen waren.

Aber wer will das beurteilen? Man schlägt dem alten Mann als lästigen Merkwürdigen die Türen, an die er gepocht hat, vor der Nase zu. Vielleicht wird man sich seiner — wie das meistens zu geschehen pflegt — erst erinnern, wenn man nicht mehr fürchten muß, von ihm mit Eingaben und Schriftstücken bombardiert zu werden; vielleicht wird man ihm einmal ein Denkmal setzen und darauf die bedauernden Worte einmeißeln: „Die Mitwelt hat ihn verhungern lassen“.



Ganswindt mit seiner Familie 1902.