

# DEBATA.

MIESIĘCZNIK REGIONALNY

tylko prawda jest ciekawa  
Józef Mackiewicz

Marzec



Pogrzeb żołnierzy 3 Brygady Wileńskiej NZW poległych w bitwie z oddziałem operacyjnym NKWD, UB i LWP w Gajrowskich w dniu 16 lutego 1946 roku. Orłowo, dnia 15 lutego 2015 roku. Kondukt pogrzebowy prowadzi Jego Ekscelencja ks. biskup Jerzy Mazur z diecezji ełckiej. Fot. Zbigniew Bieleniewicz

## **Bachmura:**

Lidii Staroń wolność od polityki

## **Jarosiński**

o ostatnich żołnierzach Niepodległej Rzeczypospolitej

## **Korejwo**

o postrewizjonistycznej wizji wolnej Polski

## **Chazbijewicz**

oprowadza po Brukseli

## **Kardela:**

SB wobec adwokatów na Warmii i Mazurach

## **Płużański**

tropi komunistycznych zbrodniarzy

## **Brenda**

o tragicznym finale rozmów przywódców Polskiego Państwa Podziemnego z Sowietami

## **Ostapiuk**

o kpt. Romualdzie Rajsie „Bury”

## **Jarosiński**

o pogrzebie żołnierzy kpt. „Burego” w Orłowie

**Homilia ks. bp. Jerzego Mazura**  
„Bóg – dawca Życia jest Panem historii”

## **Czacharowski**

wiersz „Na 16 lutego 1946 pod Gajrowskimi”

## **Kardela**

o najnowszej książce Tadeusza Płużańskiego „Moje spotkania z bestiami”

**Felietony Ulewicz, ks. Rosłana, Krystka**

## **Bętkowski:**

Z Warmii na Księżyc. Hermann Ganswindt z Wójtówka k. Jezioran (cz. 1)

Wesprzyj finansowo niezależne i wolne medium

„Fundacja Debata”, ul. Boenigka 10/26, 10-686 Olsztyn, nr konta bankowego: 26 24 90 0005 0000 4500 1354 7512

# Z Warmii na Księżyc. Hermann Ganswindt z Wójtówka k. Jezioran (cz. 1)

Wyprzedzał swoją epokę. Był samoukiem, wynalazcą, konstruktorem, wizjonerem i fantastą. Już w latach 80. XIX w. przewidział wyprawy międzyplanetarne, sztuczne satelity Ziemi, projektował statek kosmiczny z napędem odrzutowym i olbrzymie sterowce. Okrzyczany błaznem, potrafił potem zdobyć wśród współczesnych uznanie i przydomek „Edisona z Schoeneberg”. Jego pojazdy budziły na ulicach Berlina prawdziwą sensację. Kiedy w powietrze wzbił się śmigłowiec Ganswindta, dostrzeżono w tym jednak tylko sztuczkę. Atak konserwatorów prasowych zniszczył dzieło i życie wynalazcy. Szacunek zaczął odzyskiwać dopiero na starość. Doceniony został w pełni po śmierci, gdy ludzkość wyruszyła wreszcie na podbój kosmosu. Choć jest dziś jedynym Warmiakiem, który ma na Księżycu krater swego imienia, w dalekiej „małej ojczyźnie” pozostaje wciąż postacią niemal zupełnie nieznaną.

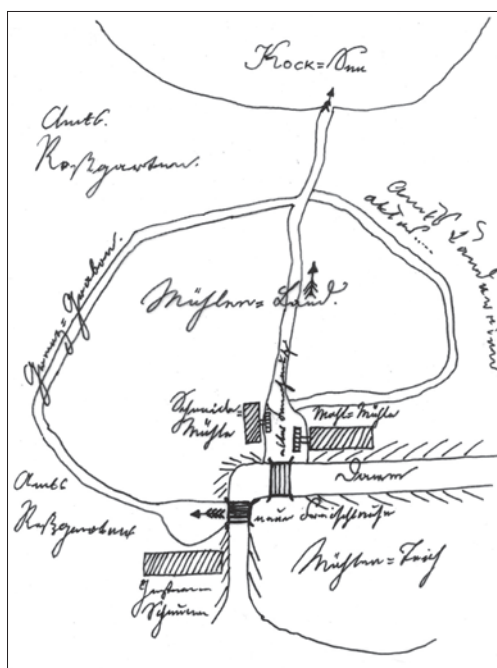
RAFAŁ BĘTKOWSKI

## Warmińscy Ganswindtowie

Ganswindtowie mieszkali na Warmii od stuleci. W XVII w. chłopów o takim nazwisku wymieniano np. we Franknowie (*Frankenau*), Prositach (*Prossitten*), Kabikiejmach (*Kapkaim*), Strykowie (*Sternberg*), a jeden z Ganswindtów był nawet sołtysiem wsi Tłokowo (*Lokau*) k. Jezioran<sup>1</sup>. Pod koniec XVIII w. przodkowie przyszłego wynalazcy zaliczali się już do grona bogatych i szanowanych mieszczan. Dziadek prowadził wielki handel zbożowy w Bisztyńku, był tutaj członkiem rady miejskiej<sup>2</sup>. Ojciec przyszłego wynalazcy, Carl Ganswindt, który urodził się około 1815 r., w połowie stulecia był właścicielem młyna zbożowego, olejowego oraz tartaku wodnego w Wójtówku k. Jezioran (*Voigtshof*). Prowadził też tutaj warsztat naprawy maszyn.

Młyn, położony nad Symsarną, był tak stary, jak sama przytulona doń osada, założona w XIV w. jako folwark zamku biskupiego w Jezioranach (*Seeburg*)<sup>3</sup>. Symsarna, prawdopodobnie dopływ Łyny, wypływa z Jeziora Lutskiego. Przepływa przez jezioro Ławki, miasteczko Jeziorany, następnie przez jeziora Wójtówko, Blanki i Symsar dociera do Lidzbarka Warmińskiego, gdzie u stóp zamku łączy się z rzeką Łyną. Na odcinku 37 km pokonuje znaczną różnicę wysokości, sięgającą aż 56,5 m. Spadek przyczynił się do umieszczenia w jej biegu wielu śpiętrzeń wody i młynów. Zabytkowe

obiekty przemysłowe zachowały się do dziś m.in. w Wójtówku, Potrytach, Lidzbarku. W Medynach i Dębowie działają dziś niewielkie elektrownie wodne. Młyn, którego budynek przetrwał w Wójtówku, jest już obiektem stosunkowo nowoczesnym, pochodzącym z przełomu XIX i XX w. Gospodarstwo młynarskie jeszcze w połowie XIX stulecia wyglądało nieco inaczej. Symsarna płynęła bezpośrednio do jeziora Kokowo (*Kock-See*), dziś omija je wykopany sztucznie kanał. Obok



Gospodarstwo młynarskie w Wójtówku w poł. XIX w. Rys. autora na podst. szkicu sytuacyjnego z 1841 r. z akt rejencji olsztyńskiej (APO)

folwarku rzeka rozlewała się, tworząc staw młyński. Zamykała go grobla z dwoma mostami, którą biegła droga z Wójtówka do Tłokowa. Staw zamienił się obecnie w łąkę, droga za młynem została zaorana i zniknęła wśród pól. Gospodarstwo młynarskie, zajmujące teren 3,24 ha, od sąsiedniego terenu oddzielały w 1841 r. dwa rowy – stary, biegnący po stronie prawej oraz nowy, po lewej. Ten ostatni pełnił dla zbiornika retencyjnego rolę kanału ulgi. Jadąc od strony Wójtówka przekraczało się najpierw most, przerzucony nad owym kanałem, ze znajdującym się na nim jazem spustowym (*Freischleuse*). Zaraz za drugim z mostów – mostem młyńskim – wznosił się w czasach Ganswindtów po lewej stronie usytuowany równoległy do drogi budynek młyna, połączony z domem młynarza. Na przeciwnym, lewym brzegu koryta młyńskiego Symsarny znajdował się tartak. Oba zaopatrzone były w koła wodne – młyn posiadał je dwa.

Wójtówko (*Voigtshof*) myłone bywa dość powszechnie z położonym w tym samym dawnym powiecie reszelskim Wójtowem koło Lutry (*Voigtsdorf*). Podczas gdy tamta miejscowość założona została jako wieś, Wójtówko powstało i pełniło zawsze funkcję majątku rolnego. Jego zadaniem było początkowo zaopatrywanie załogi zamku w Jezioranach oraz rezydującego w nim biskupiego wójta. Po zaborze Warmii przez Prusy, majątek przejęło państwo. Wójtówko było zawsze niewielką osadą. W 1820 r. liczyło 7 dymów i 116 mieszkańców. W 1871 r., a więc po półwiecu, cyfry owe prawie nie zmieniły się (7 i 112).

Wśród ludności 88 wyznawało wiarę katolicką, 24 było ewangelikami, 64 potrafiło pisać i czytać, 26 zaś to analfabeci (zaliczono tu zapewne dzieci poniżej 10 roku życia, których było 24)<sup>4</sup>. Domena państwowa obejmowała w tym okresie 403 ha i była dzierżawiona przez porucznika Carla Cramera. Właściciel specjalizował się w hodowli bydła i owiec<sup>5</sup>. Właściciele majątku i młyna prowadzili między sobą sąsiedzkie spory. Ich ślad zachował się w aktach olsztyńskiej rejencji. W 1841 r. majątek dzierżawił jeszcze niejaki *Amtmann* Kurella, który skarżył się na poczynione przez Carla Ganswindta zmiany urządzeń wodnych<sup>6</sup>.

C.F. Ganswindt z Wójtówka w styczniu 1876 r. dał w *Allensteiner Kreisblatt* ogłoszenie o ukończonej właśnie przebudowie swego tartaku. Informował o zainstalowaniu w nim ramowego traka pionowego (*Vollgatter*) oraz możliwości przecierania kłód długich na 40 stóp (ok. 12,55 m)<sup>7</sup>. Nowoczesnym urządzeniem, które

zaczynało dopiero na Warmii wchodzić w użycie, warto się było pochwalić. Właściciel postanowił powiadomić o nim także klientów z sąsiedniego powiatu olsztyńskiego. Inwestował, jak widać, w swe przedsiębiorstwo. Niewykluczone, że i młyn został przez niego w II poł. XIX w. w jakiś sposób zmodernizowany. W latach 80. XIX w. Carl Ganswindt reklamował w Wójtówku także prowadzoną przez siebie tłocznnię oleju.

Do tej samej rodziny należało przedsiębiorstwo młynarskie w Wadągu pod Olsztynem (młyn, tartak i karczma). Młyn w Wadągu powstał również w XIV w. W 1715 r. kapituła warmińska rozbudowała go o papiernię. Obok Osetnika k. Braniewa (*Wusen*) zakład miał być jedną z dwóch papierni działających na Warmii. Zaliczał się do największych w regionie, na przełomie XIX i XX w. eksportując papier m.in. do Królestwa Polskiego. Już w czasach pruskich, na przełomie lat 30. i 40. XIX w., fabryka wyposażona została w maszynę parową – jedną z pierwszych w Prusach Wschodnich!<sup>8</sup> Otwarcie dużej, zmechanizowanej papierni w Tylży zmieniło sytuację na rynku. Nie nadążając za konkurencją zakład w Wadągu zaczął podupadać. W 1866 r. trzeba było ogłosić konkurs upadłościowy. Cały majątek kupiony został za 20 tys. marek przez J. H. Ganswindta z Wójtówka k. Jezioran. Nowy właściciel prowadzić miał tu dalej młyn, kaszarnię i tartak, przebudowując jedynie papiernię na młyn olejowy<sup>9</sup>. Nieco później uruchomił również folusz. Josef Ganswindt był prawdopodobnie bratem Carla Ganswindta, ten przeprowadził się bowiem na starość do Wadągu. W 1887 r. młyn w Wójtówku przeszedł na własność dzieci Carla: syna Ottona oraz córek, panien Antonii i Johanny<sup>10</sup>. Jako rentier miał przed sobą jeszcze trzynaście lat życia. W grudniu 1900 r. *Gazeta Olsztyńska* zamieściła następującą notatkę: *W Wadągu zmarł w poniedziałek kapitalista śp. Karol Ganswindt w 85 roku życia. Zmarły był znaną na całą okolicę osobistością, jako zawołany młynarz i tegi gospodarz*<sup>11</sup>. *Gazeta Ermländische Zeitung* podała z kolei informację, że przyczyną śmierci *rentiera T. C. Ganswindta* zmarłego w Wadągu był zawał serca, a pogrzeb odbył się w Jezioranach 14 grudnia 1900 r.<sup>12</sup> Miejsce pochówku nie powinno dziwić. Carl Ganswindt był członkiem zyborskiej parafii św. Bartłomieja. W Jezioranach znajdowały się groby innych członków rodziny. Z okolic miasteczka wywodziła się także rodzina matki Hermanna, Eufrozyny *de domo Dost*, córki właściciela majątku w Krokowie (*Krokau*). I to nazwisko szeroko znane było na Warmii. Hermanna wspierał kuzyn, rolnik-poeta Richard Dost.



Królewskie Gimnazjum w Reszlu na pocz. XX w. Poczłtówka ze zbiorów E. Tytona

Na przełomie XIX i XX w. do Dostów należał młyn w Jezioranach. Jako jedno z większych przedsiębiorstw tego typu miał on nawet swą filię w Olsztynie. Skład mąki z *Kunstmühle Seeburg Gustav Dost* na początku XX w. mieścił się w nieistniejącej już dziś kamienicy na rogu ulic Warszawskiej i Okrzei<sup>13</sup>.

### Gimnazjalista w Paryżu

Hermann Johan Ganswindt urodził się w Wójtówku 12 czerwca 1856 r., Był najmłodszym z dziesięciorga rodzeństwa<sup>14</sup>. Uczęszczał najpierw do szkoły elementarnej w Jezioranach, położonej obok katolickiego kościoła farnego. Już wtedy Hermann interesował się naukami ścisłymi, techniką i majsterkowaniem. Pierwsze doświadczenia przeprowadzał na podwórku rodzinnego gospodarstwa. Pływając kiedyś łodzią po stawie młyńskim próbował ruszyć ją z miejsca, wrzucając za nią do wody kamienie. Poczynione przy tym obserwacje stały się podobno pierwszą inspiracją dla wymyślonego później napędu odrzutowego. Z leżących w szopie kół od wozu oraz drewnianych kół zębatach wraz z dwoma starszymi braćmi skonstruował w czasie wakacji pojazd na cztery koła z napędem w postaci korby deptakowej. Bracia podarowali mu wehikuł. Ponieważ Herman z trudnością dosięgał pedałów, udoskonalił konstrukcję przez odpowiednie ukształtowanie trybów. Wtedy to właśnie powstać miał luźnik (*Freilauf*) – prototyp piasty wolnobiegowej, stosowanej potem często w rozmaitych budowanych przez niego urządzeniach. Ganswindt nazywał go *Gesperre* i pod tą nazwą wiele lat później opatentował. Welocyped młodego Hermanna był sprawny. Właściciel wzbudził niemałą sensację, odbywając nim próbną przejażdżkę z Jezioran do położonego o 16 km dalej na południe Wartemborka<sup>15</sup>.

W wieku 13 lat udało mu się uprosić wreszcie ojca, by ten wysłał go na dalszą naukę do gimnazjum (1869). Rodzice nie chcieli początkowo o tym słyszeć, ponoć z uwagi na wyjątkowo kiepską komunikację. Ilse Essers, zwraca uwagę, że sytuacja owa powtarzała się, a uczniowie, których rodzice mieszkali na wsi, bywali często starsi niż ich klasowi rówieśnicy<sup>16</sup>. Hermann zamieszkał ostatecznie na stacji w Reszlu. Pierwsze lata spędził w tamtejszym, renomowanym gimnazjum. Ostatnie, w Elku, gdzie przygotowywał się do czekających go studiów. Dał się tam poznać jako bardzo dobry uczeń, uzdolniony zwłaszcza w zakresie matematyki i fizyki. Wybrany został przewodniczącym gimnazjalnego kółka śpiewaczego. W Elku w 1879 r. zdał maturę. Rok wcześniej wykorzystał wakacje i pojechał koleją z Elku do Paryża, zwiedzać Wystawę Światową.

Był jednym z 16 milionów zwiedzających, którzy w okresie od 1 maja do 31 października 1878 r. oglądać mogli cuda przygotowane dla nich przez tysiące wystawców we wspaniałych pawilonach oraz pod gołym niebem na Polu Marsowym i Wzgórzach Chaillot. Niemcy, w przeciwieństwie do Austro-Węgier, wtedy jeszcze w wielkiej imprezie nie uczestniczyły. Do największych atrakcji wystawy należało światło elektryczne, telefon, maszyna do wytwarzania sztucznego lodu, gigantyczne akwarium, wyrzeźbiona przez Bartholdiego głowa Statuy Wolności, która stanąć miała po latach w Nowym Jorku oraz wielki balon na uwięzi. Aerostat zainspirował Hermanna do własnych wynalazków, w dziedzinie budowy machin latających. Jeszcze w 20 lat później wspominał to wydarzenie<sup>17</sup>. Cała wyprawa miała zresztą daleko idące konsekwencje, rzecz można, że całkowicie zmieniła dalsze życie Ganswindta. Na młodzińcu, który nigdy dotąd nie widział wielkiego miasta, wizyta

w światowej, kipiącej ruchem metropolii, wyrzucić musiała olbrzymie wrażenie. Jeziorany liczyły wówczas niecałe 3 tys. mieszkańców, Elk przekroczył właśnie 6 tys., stolica Francji miała ich już przeszło 2 miliony. Do rozmyślań pobudziła go już sama daleka podróż. Stała się punktem wyjścia dla charakterystycznych dla Ganswindta rozważań, porównań i zaskakujących wniosków.

Hermann po raz pierwszy zobaczył kolej żelazną jako 17-latek, kiedy właśnie ją budowano. Położona na krańcu cesarskich Niemiec prowincja przyłączona została właśnie do rozwijającej się intensywnie sieci komunikacji europejskiej. Młody gimnazjalista był w tym szczęśliwym położeniu, że całą, czekającą go drogę z Elku do stolicy Francji odbyć mógł już za pośrednictwem kolei, szybko i wygodnie. Kolej dotarła do Elku w roku 1868. Nitką biegnącej z Królewca *Ostbahn* Ganswindt pojechał zapewne przez Giżycko – Kętrzyn do węzłowej stacji w Korszach, by tam przesiąść się na kolej toruńsko-wystrucką. Magistrala Toruń – Wystruc (*Insterburg*), była zupełnie nową trasą, została dopiero co otwarta. Przypomnijmy, że w Olsztynie dworzec kolejowy uruchomiono 1 grudnia 1872 r. Linia przejezdna stała się w całości od roku 1873, gdy ukończono mosty w Olsztynie i Toruniu (ten ostatni wzniesiony jako drugi stały most kolejowy na Wiśle). Oddano wówczas do użytku również odcinek kolei z Torunia do Inowrocławia, a wraz z nim uruchomiono już całą linię Toruń – Poznań. Szlak kolejowy biegnący przez środek Prus Wschodnich i dalej przez Poznań – Gąbin – Halle – Kolonię połączył Petersburg z Paryżem. Prędko zyskał rangę jednego z głównych szlaków międzynarodowych Europy. Po-

ciągi kurierskie i pospieszne biegly wówczas ze średnią prędkością 55 km/godz., osobowe – 39 km/godz.<sup>18</sup>. Dłuższe trasy pokonywano z licznymi przystankami i przesiadkami, nie były one jednak nużące. Miasta leżące na trasie kusily wędrowców. Na podróżnych czekały wszędzie wygodne hotele i restauracje. Nie istniały w owych czasach najmniejsze problemy z przekraczaniem granic państwowych w Europie – jeśli nie liczyć granicy, oddzielającej kraje europejskie od carskiej Rosji.

### Rozważania i konsekwencje

Położony przy granicy rosyjskiej Elk dzieliła od Paryża w prostej linii odległość ok. 500 mil pruskich (1 mila = 7, 41 km). Młody Ganswindt obliczył, że przed budową szos i kolei, na wycieczkę ową nie starczyłoby mu nawet 28 dni wakacji. W samej tylko drodze nad Sekwanę musiałby znajdować się przez około 100 dni, o ile podróży nie przerwałyby często przydarzające się wypadki, uszkodzenia pojazdu, choroby i inne nieprzewidywalne wydarzenia. Na początku stulecia podróżowano w tempie 5 mil dziennie, jedną milę pokonując w ciągu dwóch godzin. W dobie kolei podróż tam i z powrotem do Paryża trwała tymczasem zaledwie ok. 5 dni. Na zwiedzanie Wystawy Światowej zostało więc gimnazjaliście jeszcze ponad dwa tygodnie wolnego czasu. Spostrzeżenie skłoniło go do dalszych refleksji na temat tempa rozwoju cywilizacji i przemian otaczającego świata.

*Co zrobiliby nasi poprzednicy z przeszłego stulecia z ich okropnie ociężałymi środkami komunikacji, gdyby mogli powstać z grobów i na własne oczy zobaczyć cuda dzisiejszych wynalazków? Uwierzy-*

*liby naszym zapewnieniom, że za pomocą telegrafii można równie szybko porozumieć się między Europą i Ameryką, jak z kimś w tym samym pokoju? Przyjęliby za możliwe, że bez straty czasu z pomocą telefonu da się w Londynie usłyszeć dobrze znajomy głos przyjaciela, który bawi akurat w Paryżu? Albo to, że za pomocą fonografu da się utrwalić własną mowę tak, że po upływie stuleci, kiedy cielesny głos ucichnie już na zawsze, będzie on mógł zostać odtworzony wnukom, niby echo odbite od skały?... – Nie, oni by w to nigdy nie uwierzyli, nasi poczciwi przodkowie<sup>19</sup>.*

Ganswindt zastanawiał się jak w ciągu jednego stulecia mogły powstać i rozpowsechnić się na ziemi wynalazki, którym nie dane było zaistnieć przez tysiąclecia. Stwierdził, że przyczyna leży w naturze ludzi, którzy uważają się za jedną miarodajną, najwyższą instancję, traktując jako nonsens wszystko, czego nie rozumieją lub jeszcze nie widzieli. Przypomniał sobie negatywną opinię Napoleona o parowcach, nazywanych przez niego *garnkami z kipiącą wodą* oraz niewiarę, jaką żywili niektórzy z uczonych w możliwość pokonania Atlantyku za pomocą okrętu parowego. Nic z tego nie znalazło potwierdzenia. Świat zaczął zmieniać się z niespodziewaną prędkością. Rozwój ludzkości iść miał jeszcze dalej, poza granice człowieczej wyobraźni.

Paryska wyprawa poszerzyła horyzonty Ganswindta, dodając jego badawczym pasjom nowych bodźców. Miała także bardziej przyziemne konsekwencje. Po powrocie do Elku zakończyła się dla niego niemal katastrofą. Gartmann przytacza tyleż zabawną, co niebezpieczną wymianę zdań, do jakiej doszło pewnego razu w gimnazjum podczas lekcji, prowadzonej przez nauczyciela historii, dr. Embachera:

– *Kolumna Trajana znalazła swe naśladownictwo w kolumnie na placu Vendôme w Paryżu – wyjaśnia szacowny gimnazjalny profesor – Tę obaliła jednak Komuna Paryska; powinna ona zostać wnet odbudowana.*

– *Kolumna już znowu stoi – wtrąca nieco zarozumiałe Ganswindt.*

– *Skąd może Pan to wiedzieć? – pyta poirytowany nauczyciel, który poczuł się ośmieszony tą uwagą.*

– *Widziałem ją, jak stała, Panie Doktorze.*

– *Ale gdzie ją Pan widział stojącą? – kontynuuje wyraźnie już teraz rozdrażniony nauczyciel.*

– *W Paryżu, Panie Profesorze – odpowiada Ganswindt zuchwale, ale i zgodnie z prawdą.*

*Jedyne, co pozostaje nauczycielowi, to podrapać się z niedowierzaniem w głowę. Jak mógłby gimnazjalista z Prus Wschod-*



Królewskie Gimnazjum w Elku na pocz. XX w. Poczłtówka ze zbiorów W. Kujawskiego

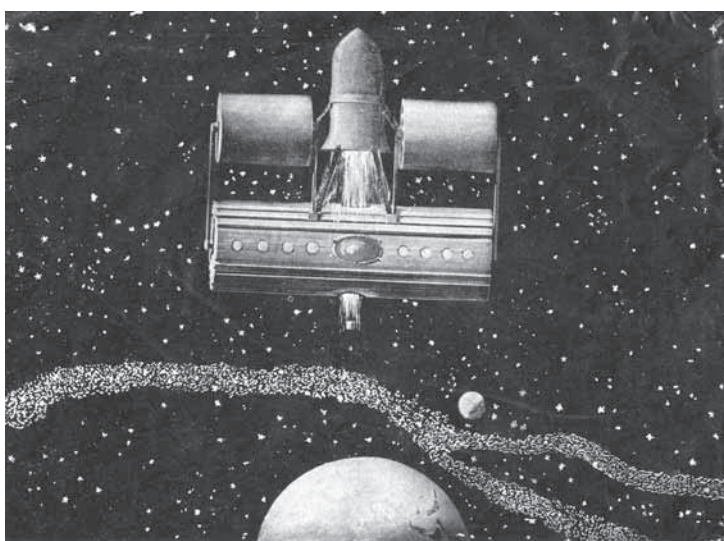
nich pojechać na Wystawę Światową do Paryża! To przecież zupełnie niemożliwe!<sup>20</sup>

Podrywanie autorytetu wykładawców nie mogło wróżyć nic dobrego. Pech dopełnił się, gdy inny nauczyciel, Sieroka, w pewne gorące popołudnie zdybał niedługo potem Hermanna w miejscowej cukierni. Gimnazjalista siedział tam w pojedynkę, niczym dorosły, nad kuflem piwa. Tego było już zbyt wiele! Ganswindt wysłany został do dyrektora gimnazjum, który dał mu życzliwą radę, aby ...opuścić zakład. Katastrofa jakimś cudem przeszła bokiem. Rodziców nie zawiadomiono, a *Primaner Ganswindt* został tylko wyjątkowo ostro potraktowany na urzędowym wkrótce egzaminie dojrzałości. Chimery, za jakimi się uganiał, nie przeszkodziły mu zdać matury. Na zawsze zapamiętał pochód z *muzyką pułkową*, jaki na jego cześć potem zaimprovizowano. Na dworzec odprowadzał go liczny, wesoły tłumek – członkowie kółka śpiewaczego, uczniowie starszych klas i nauczyciele<sup>21</sup>. Ganswindt był lubiany, swą odwagą i fantazją potrafił wszystkim zaimponować.

Czasy gimnazjalne wspominał potem Hermann jako najpiękniejszy, najbardziej beztrudny okres swego życia. Po krótkim pobycie w domu, zgodnie z wolą rodziców, zapisał się na prawo. Studia rozpoczęła na uniwersytecie w Zürichu (1880). Na drugim semestrze był już w Lipsku. Kiedy odchodził stąd w maju 1881 r. władze uczelni wystawiły mu świadectwo nienaganego prowadzenia się (w tamtych czasach rzecz niezbędna dla kontynuowania kariery – nie tylko naukowej!). Tu nastąpiła krótka przerwa, podczas której można było nabrać powietrza i ponownie spojrzeć na wszystko z dystansem. Ganswindt wypełnił swój obowiązek wojskowy, służąc jako jednoroczny ochotnik w II. Regimente Gwardii Pieszej w Berlinie. Na służbę tego rodzaju ze względów finansowych nie każdy mógł sobie pozwolić. Nie tylko dlatego, że pułk zaliczał się do elitarnych. Nawet w prowincjonalnych garnizonach odbywająca ją osoba musiała opłacić wszystko z własnej kieszeni – mundur i oporządzenie, broń boczną, konia, swą kwaterę i utrzymanie. Rodzice inwestowali więc wciąż w syna, pokładając w nim olbrzymie nadzieje. Hermanna coraz bardziej wciągały tymczasem rozważania na temat statków powietrznych oraz lotów w przestworzach. *Zamiast kończyć swe stu-*

*dia, pisze broszurę pod mylącym tytułem »Sąd ostateczny« („Das jüngste Gericht“). Próbuje się w niej usprawiedliwić. Nie chce mieć więcej do czynienia z »wymierzaniem niesprawiedliwości«, jak nazywa prawnoznawstwo. Jego rodzice w domu w Prusach Wschodnich byli kompletnie zaskoczeni. Ojciec wysyłał rozpaczliwe, błagalne listy ...i posłuszny syn kazał się ponownie zapisać na Uniwersytet Berliński. Rozpoczęła się twarda walka między poczuciem obowiązku i skłonnością...<sup>22</sup>.*

Hermann miał szczerzy zamiar kontynuować studia, prawo jednak coraz mniej go pociągało. Długo na Uniwersytecie Berlińskim nie wytrzymał. W 1884 r. za opuszczanie wykładów skreślono go z listy studentów. Rok później, ulegając rodzicielskim naciskom raz jeszcze zapisuje



Rakieta kosmiczna Hermanna Ganswindta, ryc. z 1899 r.

się na studia. I znów, po dwunastu miesiącach, zostaje relegowany z uczelni.

### Ganswindta statek kosmiczny

Ganswindt zaniedbywał prawo, czas spędzał bowiem przeważnie w bibliotekach, studiując dzieła z zakresu fizyki i nauk technicznych. Główną ideą jego życia stał się już wtedy pojazd kosmiczny z napędem odrzutowym. Nazywał go *Weltenfahrzeug* (dosł.: *pojazd do podróży między światami*). Pierwsze szkice projektu powstały w czasach gimnazjalnych, Hermann nigdy się nimi nie chwalił. Drzemały schowane w szufladzie, ukryte przed wzrokiem ciekawskich, wyciągane tylko czasem dla dokonania kolejnych obliczeń i notatek. Projekt powoli dojrzewał. Max Valier, a za nim biografka wynalazcy, Ilse Essers, twierdzą, że pierwszy wykład na temat podróży międzyplanetarnych Ganswindt dał jeszcze w czasach studenckich, w 1881 r. Nie znajdując zrozumienia

wśród słuchaczy, postanowił nie wracać póki co do tego zagadnienia podczas publicznych prelekcji<sup>23</sup>. Zajął się wtedy pracą koncepcyjną nad konstrukcją sterowca.

Główne założenia pomysłu statku kosmicznego znamy dzięki wykładowi, który wynalazca z Wójtówka urządził w 1891 r. oraz jego publikacji z 1899 r., przytaczającej treść owego wykładu<sup>24</sup>. Znajdujemy tam również rysunek i opis statku kosmicznego Ganswindta, który wynalazca traktował jednak jako schemat ogólny. Do napędu chciał wykorzystać ładunkodynamitu, wynalezionego przez Nobla w 1867 r. Było to najbardziej skoncentrowane, dostępne wówczas źródło energii. W skład zespołu napędowego wchodził miał stalowy blok o grubych ścianach oraz kształcie pocisku, zakończony z tyłu roz-

szerzonym dzwonem. Powinien stanowić on masę rozpędową, a jednocześnie przyjmować i wyrównywać siłę poszczególnych, następujących jedna po drugiej, eksplozji ładunków materiału wybuchowego. Napęd powstawałby dzięki wyłotowi gazów spalinowych z wnętrza „pocisku”. Ładunki znajdować się miały po obu stronach dzwonu, umieszczone w swego rodzaju bębnach rewolwerowych (w każdym znajdować się ich miały tysiące, dodatkowe transportowane by były na linach za pojazdem). Poniżej zespołu napędowego Ganswindt umieścić

chciał kabinę pasażerską w formie hermetycznie zamkniętej, cylindrycznej rury, zaopatrzonej w okrągłe okienka. Aby rakieta „nie strzeliła sobie w stopę”, zaprojektował kanał, którym poprzez blok przechodzić miały gazy spalinowe, ogrzewające przy okazji cylinder.

Pojazd nie posiadał opływowych kształtów, wynalazca uznał bowiem słusznie, że nie będzie to konieczne podczas podróży międzyplanetarnej. By zaoszczędzić paliwo i nie marnować go na pokonywanie oporu powietrza i siły grawitacji ziemskiej, statek miał być najpierw przez inny pojazd wyniesiony do granic atmosfery. Dopiero tam powinien wystartować. Była to przyjęta przez wynalazcę tzw. zasada dwóch stopni. Statek zabierać miał ze sobą również zapas sprężonego powietrza. Ganswindt przewidział rozwiązanie wielu problemów, które pojawiłyby się w kosmosie. Stan nieważkości chciał zneutralizować poprzez siłę odśrodkową, równą sile ziemskiego ciężenia. Jego statek

miał się w tym celu obracać wokół własnej długiej osi. By umożliwić zaopatrywanie się podczas podróży międzyplanetarnych w paliwo, tlen, żywność itp. proponował zakładanie stacji satelitarnych (*Vorratsstationen*). Co ciekawe, przypuszczał on, że pierścienie Saturna powstały z pozostałości podobnych stacji, był więc pewien, że gdzieś tam w kosmosie istnieje życie i podobne ludzkiej cywilizacje. Dla wielu potwierdzeniem owej teorii były rzekome kanały na Marsie, odkryte wcześniej przez Schiaparellego (1877).

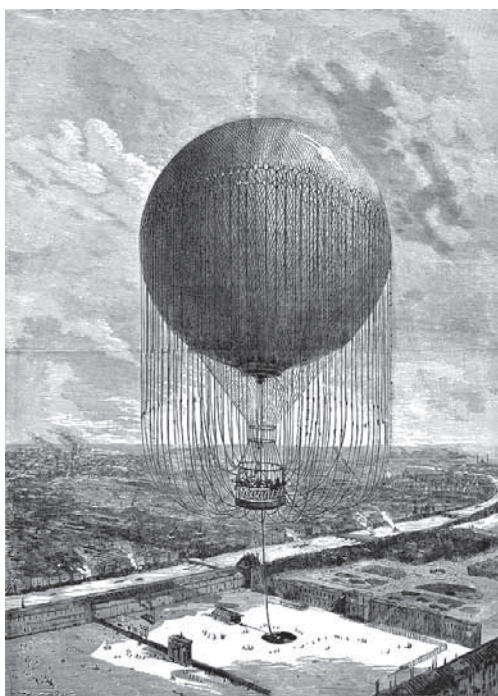
Pomysły lotów na inne planety rozpropagowane zostały dzięki popularnym powieściom, takim jak *Lot na księżyc* Juliusza Verne (1865). Autor XIX-wiecznego bestselleru każe swym bohaterom wejść do wnętrza olbrzymiego pocisku, który następnie wystrzelony zostaje z gigantycznej armaty w kierunku Srebrnego Globu. Pomysł był czystą fantazją. Działa takiej wielkości nie udałoby się nigdy w rzeczywistości zbudować, a pocisk nie dotarłby do celu. Jego pasażerowie ulegliby spaleni podczas przemieszczania się przez atmosferę lub zostaliby zmiażdżeni wskutek działania przeciążeń. Idea Ganswinda tworzona była na serio, uwzględniała znane wówczas prawa fizyki. Budowa i zasada działania pojazdu opisanego przez wynalazcę z Wójtówka były w swych założeniach prawidłowe. Najważniejsza w projekcie wydaje się jasno sformułowana zasada działania silnika odrzutowego, użytego do napędu statku, zgodna z trzecią zasadą dynamiki Newtona. Pojazd poruszałby się na zasadzie reakcji wywieranej przez wyrzucane z dyszy gazy, materiał napędowy miał znajdować się zaś na pokładzie statku kosmicznego. Paliwem tym mógł być niekoniecznie dynamit. Ganswindt brał też podobno pod uwagę inne (w tym płynne) rodzaje paliw. Jedno pozostawało dla niego pewnikiem: napęd odrzutowy sprawdzał się jedynie przy bardzo dużych prędkościach. Jego statek docierać miał na planetę Wenus lub na Marsa w przeciągu 22 – 24 godzin. Lot w obie strony trwałby 48 godzin. Wynalazca rozważał, czy w jego pojeździe dałoby się dolecieć do gwiazdy Alfa Centauri, wątpił jednak czy pasażerowie zdołaliby przetrwać tak długą podróż. Zwracał uwagę na istnienie czwartego wymiaru – czasu.

Nie może dziwić, że pomysły Ganswinda dotyczące kosmosu nie były przez nikogo traktowane poważnie. Wywoływały tylko śmiech i drwiny. Idea pojazdu kosmicznego wydawała się współczesnym czystą utopią. Rozbawienie budził również człowiek, który opowiadał o swych fantastycznych wizjach z takim przekonaniem.

Ludzie wątpili wtedy nawet w możliwość budowy pojazdu, którym człowiek mógłby wzbicić się w przestworza i dowolnie swym lotem sterować.

### Niesforne aerostaty

Przez cały wiek XIX, zwany *stuleciem wynalazków*, maszyny latające były głównie treścią powieści fantastycznych. Balony napełnione gorącym powietrzem (tzw. *mongolfiery*) oraz wodorem (*szarlieiry*) pojawiły się na niebie już w ostatniej ćwierci XVIII w. Od razu próbowano je też przekształcić w sterowalne statki powietrzne. Wysiłki przez długie dziesięciolecie okazywały się bezowocne. Wiele pomysłów pozostawało w sferze obliczeń i nigdy niezrealizowanych planów. Spośród



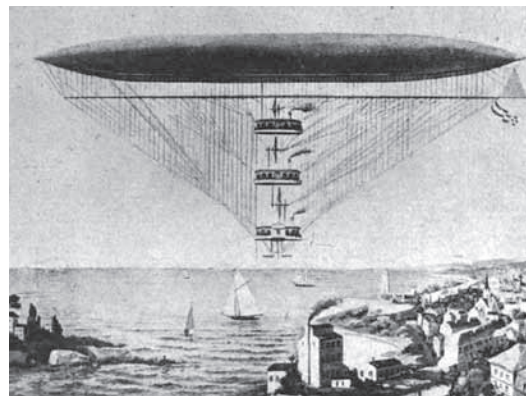
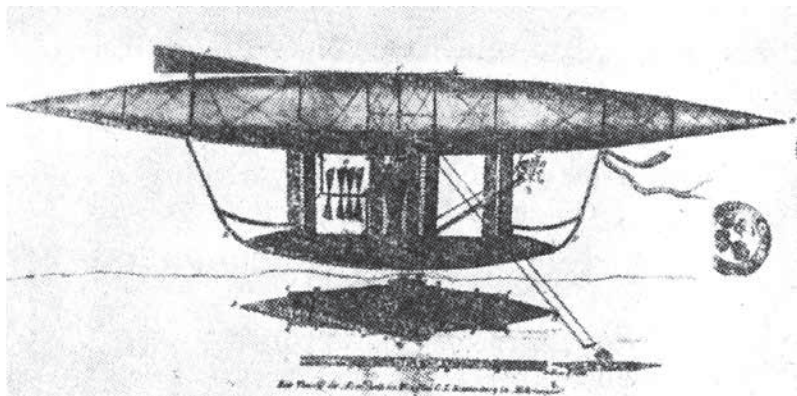
Gigantyczny balon na Wystawie Światowej w Paryżu w 1878 r.

konstruktorów, wynalazców i uczonych, trudzących się nad owym zagadnieniem warto wymienić Warmiaka, ks. Kajetana Łączyńskiego (1770–1837). Urodzony w Szynowie (*Schoenau*) k. Wartemborka naukowiec zajmował się matematyką, fizyką oraz teorią lotów powietrznych. Studiował w Warszawie, a od 1794 r. był proboszczem zamkowym w Lidzbarku Warmińskim. Tu powstał również projekt jego sterowca ciśnieniowego, opublikowany w formie książkowej w oficynie Rautenberga w Morągu w 1833 r.<sup>25</sup> Oparty na matematycznych rozważaniach aerostat otrzymać miał kształt wrzeciona o długości 52 m, średnicy 5,2 m oraz pojemności 5380 m<sup>3</sup>. Powłoka z impregnowanej tafty, wypełniona wodorem, unosić miała gondolę połączoną z nią linami. System napędowy złożony był

z czterech wielopłatowych śmigieł, poruszanych ręcznie albo maszyną na sprężone powietrze (sic!). Tak skonstruowany aerostat osiągać powinien prędkość 22 km/h. Niestety badacze są zdania, że sterowiec Łączyńskiego, nawet gdyby ktoś podjął się jego budowy, przy takim systemie napędowym miałby problem z uzyskaniem zakładanej prędkości, zachowywać się więc mógł jak typowy balon<sup>26</sup>.

Pierwszy latający sterowiec udało się zbudować dopiero w 1852 r. Ciśnieniowy, wypełniony wodorem aerostat konstrukcji Francuza Henriego Giffarda miał pojemność 2500 m<sup>3</sup>, długość 44 m i średnicę 12 m. Napęd dawał mu silnik parowy o mocy 3 koni mech. (KM), który pozwolił osiągnąć prędkość 11 km/godz. W różnych krajach testowano potem kolejne, mniej lub bardziej udane konstrukcje, wyposażone w rozmaite typy napędu (siła mięśni ludzkich, silnik gazowy, silniki elektryczne oraz benzynowe). Zawsze i wszędzie obok konieczności zapewnienia skutecznego napędu najpoważniejszym problemem okazywała się sterowność. Aerostaty poruszać się mogły jedynie przy pięknej, bezwietrznej pogodzie. Nawet lekki wiatr sprawiał, że stery odmawiały posłuszeństwa, a statki zaczynały zachowywać się jak typowe balony.

Sterowiec, nad którym Ganswindt zaczął pracować na początku lat 80. XIX w., miał być w założeniu częścią jego głównego projektu (pomóc w wyniesieniu statku kosmicznego do granic atmosfery). Stał się z czasem celem samym w sobie. Wynalazca za podstawę koncepcji przyjął prawa fizyki, dostępne dane meteorologiczne (zapisy prędkości wiatru), obliczenia oraz wyniki samodzielnych doświadczeń. Najważniejsze wśród nich wydają się badania nad oporem powietrza. Prowadził je w mieście, które stało się jego drugim domem, w Schoeneberg, dziś będącym jedną z dzielnic Berlina. W trakcie obmyślonych przez siebie prób Hermann spuszczał we wnętrzu 100-metrowej wieży tutejszego ratusza piłki gumowe o różnej średnicy i ciężarze, porównując szybkość ich spadania. Badania aerodynamiczne stanowią dziś odrębną, doskonale rozwiniętą gałąź nauki, bez której trudno wyobrazić sobie rozwój lotnictwa. W ich skromnych początkach uczestniczył też nasz wynalazca z Wójtówka. *Czy owa pierwsza próba młodego Ganswinda nie zasługuje na uwagę? – zapytuje Ilse Essers – Był zupełnie sam, nie miał kontraktu badawczego, funduszy na badania, sprzętów doświadczalnych, nic poza umysłem wynalazcy i gorącym pragnieniem budowy statków powietrznych...*<sup>27</sup>



Sterowce zaprojektowane w XIX w. przez Warmiaków. Po lewej: sterowiec Kajetana Łączyńskiego (1833), po prawej: sterowiec Hermanna Ganswindta (1884)

Ze swych badań potrafił Hermann wyciągnąć całkiem prawidłowe wnioski. Stwierdził, że tylko budowa dużego aerostatu umożliwi jego pełną sterowność oraz zadowalającą użyteczność. Balon sterowca powinien mieć w stosunku do pojemności jak najmniejszy przekrój. Powinien dysponować również odpowiednim udźwigiem (tj. pojemnością), już choćby z uwagi na system napędowy. By przewyciężyć siłę wiatru aerostat musi rozwijać prędkość co najmniej 12-14 m/s, do czego potrzebne są maszyny parowe o łącznej mocy 150 KM oraz odpowiednio duża powierzchnia śmigieł napędowych. Najmniejszy ciężar maszyny parowej obliczano wówczas na 20 kg/1 KM. Budowę dużego sterowca podpowiadała na koniec możliwość lepszego uszczelnienia powłoki balonu i uczynienia jej odporną na wpływy atmosferyczne.

### Sterowiec, który przerastał epokę

Badacz zaproponował budowę sterowca-giganta, o długości co najmniej 150 m i średnicy 30 m. Miałby on zostać wyposażony w trzy gondole, umieszczone jedna pod drugą, każda zaopatrzona w maszynę parową oraz śmigła. Sterowiec zaprojektowany został jako konstrukcja z zewnętrznym szkieletem (oplot stalowy) oraz z zewnętrznym kilem w postaci belki rozprężnej (*Spreitzrohr*). Powłoka miała specjalną trójwarstwową budowę (płyty gumowe – tkanina z oplotem stalowym – cienka blacha aluminiowa). Do usztywnienia jej oraz podwieszenia gondol Ganswindt proponował zastosować płaskie taśmy stalowe. Wraz z projektem powstał również pomysł budowy odpowiednio obszernej stałej hali cumowniczej dla sterowców, zaopatrzonej w dach z podnoszonymi kłapami oraz masztu cumowniczego z okrężną szyną (1884). W razie wypadku pasażerowie sterowca mieli dysponować kajutami ratunkowymi wyposażonymi w spadochrony. Ciekawym pomysłem było również rozmieszczenie pasażerów oraz

frachtu w ten sposób, by przeznaczony dla najbliższego portu znajdował się najniżej. Gondola owa, niby odrębny kontener, mogłaby być zostawiana u celu. Nie wykluczono w przyszłości jej odczepiania w powietrzu z możliwością dotarcia na lądowisko lotem ślizgowym (!).

W 1883 r. 27-letni Ganswindt złożył wniosek patentowy na *statek powietrzny z urządzeniami sterowniczymi*. Wynalazek opatentowany został przez Niemiecki Urząd Patentowy w klasie 77: *Sport* (!), otrzymując numer 29014<sup>28</sup>. W czerwcu 1884 r. wydał własnym sumptem broszurę *Die Lenkbarkeit des aerostatischen Luftschiffes* („Sterowność aerostaticznego statku powietrznego”), którą rozsyłał do różnych prominentnych osób i instytucji publicznych. Wszędzie spotykała się z chłodnym przyjęciem, jedynie następcą tronu Fryderyk (późniejszy cesarz Fryderyk III) zwrócił na publikację uwagę, polecając Ministerstwu Wojny analizę projektu.

Ganswindt przedstawił wojsku niemalże ofertę biznesową – miał nadzieję zdobyć fundusze na wymarzony statek kosmiczny. Ponieważ zauważył, że opłacalność budowy sterowca powiększa się wraz z jego wielkością, wysłał wojskowym obliczenia dla różnych rozmiarów statku powietrznego, o długości od 150 do 600 metrów i odpowiedniej średnicy (30–120 m). Koszt budowy oceniał na 122 tys. do 2,9 mln marek. Niektórzy łapali się za głowę z przerażenia, przedstawione kwoty nie wydają się jednak wielkie, zważywszy, że najdroższy niemiecki okręt wojenny kosztował w tym okresie 10 mln marek. W Niemczech nie było jednak środków na finansowanie badań naukowych przez państwo. Armia wołała płacić za gotowe, już wypróbowane konstrukcje.

W budowie aerostatów przodowała wtedy Francja. Od czasów pamiętnego oblężenia Paryża, podczas wojny francusko-pruskiej, zainteresowanie sterowcami było nad Sekwaną ogromne. Rząd przeznaczył 200 tys. franków dla konstruktora

dającego się sterować statku powietrznego. Wniosek patentowy Ganswindta (październik 1883) oraz jego broszura były tam podobno uważnie studiowane. W jednym z wrześniejących artykułów dziennika *Le Figaro* z 1884 r., można było znaleźć zdanie jakby żywcem przeniesione z patentu Ganswindta, dotyczące wzajemnego stosunku pojemności i przekroju aerostatu oraz mocy jego silników<sup>29</sup>. Ledwo miesiąc wcześniej, 9 sierpnia 1884 r., wzniósł się w niebo aerostat *La France*, konstrukcji francuskich oficerów Renarda i Krebsa – pierwszy w historii, któremu po odbyciu lotu udało się dolecieć z powrotem i wylądować w miejscu startu. Sterowiec miał konstrukcję półszkieletową, 52 m długości, 8,4 m średnicy i rozwijał prędkość 22,32 km/godz. Napęd dawał mu zasilany bateriami silnik elektryczny 8,5 KM (produkcji Siemens – a więc niemieckiej!). Ten rodzaj silnika nie przyjął się jednak w przyszłości, ustępując miejsca silnikom spalinowym. Sukces Francuzów był olbrzymi. Komentowano go na całym świecie, szczególnie żywo zwłaszcza w sąsiednich Niemczech. Sztab Generalny zaczęto bombardować tu dziesiątkami, najczęściej zupełnie dyletanckich projektów sterowców. Ich natłok nie przysłużył się propozycji Ganswindta. Choć fachowcy przyznali, że opiera się na prawidłowych założeniach, została ona odrzucona. Pomysł, by obiekty wielkości dwóch wież kościelnych, z gondolami wysokości kamienic mogły poruszać się w powietrzu, zakwalifikowano od razu do świata fantazji. Ganswindtowi przypięto łatkę *niepoprawnego głupca*. Oficjalna odpowiedź była oczywiście sformułowana grzecznie i rzeczowo. W grudniu 1884 r. plany Ganswindta odesłano z dopiskiem: *Sterowce o długości 150 m – 600 m przekraczają potrzeby wojenne...*

Wyprzedzić w tym miejscu musimy dalszy rozwój wydarzeń, przypominając, że owa „zasada” jeszcze przed pierwszą wojną światową została przez armię złamana. Wyprodukowany w zakładach Zep-

pelina w 1912 r. sterowiec LZ 14, kupiony jako pierwszy przez Cesarską Marynarkę Wojenną (nadano mu symbol L 1) osiągnął długość 158 m. Sterowce kolejnych serii, produkowanych przez Zeppelina dla wojska i marynarki, posiadały coraz większe rozmiary, przekraczając wnet 200 m długości (LZ 102 z 1917 r. miał już 226,5 m). W okresie międzywojennym zaczęto budować prawdziwe giganty, które doskonale sprawdzały się jako statki powietrzne, przewożąc na dalekich dystansach pasażerów i pocztę. Także maszt cumowniczy Ganswindta okazał się wizjonerskim rozwiązaniem. Pierwsze maszty cumownicze dla sterowców, które zaczęto konstruować w latach 20. XX w., uchodziły za amerykańskie wynalazki. Korzystały z nich m.in. wielkie sterowce niemieckie obsługujące linie transatlantyczne: LZ 127 *Graf Zeppelin* i LZ-129 *Hindenburg*. W latach 30. masztów dla podniebnych krążowników było już osiem – dwa w Niemczech, jeden w Hiszpanii, dwa w USA oraz trzy w Brazylii. Przy takim właśnie maszcie 6 maja 1937 r. nastąpiła słynna, utrwalona na licznych fotografiach katastrofa sterowca *Hindenburg* na lotnisku w Lakehurst k. Nowego Jorku

### Machina, nazwana potem śmigłowcem

Choć w 1884 r. nie udało się zainteresować armii wielkim aerostatem, projekt zyskał gorących zwolenników. W Berlinie założone zostało *Patriotyczne Stowarzyszenie na Rzecz Budowy Statku Powietrznego*, kierowane przez nauczyciela matematyki i fizyki Otto Pressa. Celem było zdobycie środków na sfinansowanie budowy sterowca konstrukcji Ganswindta. Po wykładzie wynalazcy, urządzonym 15 lutego 1888 r., odbyło się zebranie założycielskie stowarzyszenia. Zjawilo się na nim 70 ludzi. Kapitał założycielski wyniósł 12 tys. marek.

Były to wpłaty nie tylko członków stowarzyszenia, lecz również sióstr i braci Ganswindta oraz jego kuzyna, Richarda Dosta. Sam Hermann odsprzedał rodzeństwu swoje udziały spadkowe w ojcowskim majątku. Mimo dość intensywnej propagandy grono zwolenników nie powiększało się zgodnie z oczekiwaniami. Zawiodły też nadzieje na rozszerzenie działalności stowarzyszenia na teren całych Niemiec, nie udało się zebrać sumy potrzebnej na budowę sterowca. Czas jeszcze ku temu wszystkiemu nie dojrzał. Sztuka owa miała udać się dopiero w dwadzieścia lat później komuś zupełnie innemu. Kiedy hr. Ferdynand von Zeppelin zdołał poderwać naród do ofiary i zbudować ze składek społecznych wielki, wspaniały sterowiec, po którym powstały następne i następne, był już rok 1909.

Hermann postanowił skoncentrować działania na budowie tańszej od sterowca maszyny latającej. Liczył, że wymyślone przez niego urządzenie pionowego startu i lądowania znajdzie powszechny użytek, pozwoli też zdobyć środki na budowę statku kosmicznego. W założeniu – i to był chyba dla Ganswindta cel najważniejszy – mogło ono posłużyć w przyszłości także do transportu jego wymarzonej rakiety. Maszyna, którą dziś nazwalibyśmy śmigłowcem, posiadać miała pionowo ustawioną oś, zakończoną śmigłem, wykonującym obroty w płaszczyźnie poziomej. Powinno ono otrzymać 14 m średnicy, specjalny kształt oraz profil, zakończony na brzegach parabolicznie. Niżej zawieszona była kajuta lub kosz, mieszczący silnik, paliwo oraz miejsce dla podróżnych. Wynalazca zakładał, że pojazd osiągnie wprawdzie niewielką prędkość, ale za to cechować się będzie dużym udźwigniem.

Przed budową śmigłowca w skali 1:1 Ganswindt postanowił skonstruować oraz poddać testom jego model. Zamiast drogiego jeszcze wtedy aluminium, sprzedawane-

go po 200 marek za kg, wykorzystał żelazo. Próby wypadły pomyślnie, wobec czego badacz zwrócił się z kolejną ofertą do wojska. Pokaz modelu śmigłowca odbył się 7 lutego 1890 r. Na polecenie cesarza wynalazek obejrzelni oficerowie-rzeczoznawcy ze Sztabu Generalnego, Ministerstwa Wojny oraz Brygady Kolejowej. Szef Sztabu Generalnego hr. v. Schlieffen wystawił konstrukcji bardzo pozytywną opinię. Wojsko było nią zainteresowane. Prośba o wsparcie materialne projektu nie odniosła jednakowoż rezultatu. General zalecił poszukać dla nowej maszyny latającej odpowiedniego silnika i ukończyć jej budowę, dopiero wtedy zakup mógłby zostać polecony rządowi. Znalezienie wydajnego i lekkiego zarazem silnika stanowiło jednak w tamtych czasach nie lada wyzwanie. Poszukiwania lub próby konstrukcyjne mogły jeszcze długo potrwać.

W maju 1891 r. Ganswindt dał w Filharmonii Berlińskiej prelekcję, podczas której opowiadał o swych wizjach oraz ideach konstrukcyjnych, sterowcu, maszynie latającej, pojeździe kosmicznym. Nie znalazł najmniejszego zrozumienia wśród słuchaczy. Zasoby finansowe wynalazcy stopniały zupełnie, na bogatych rodziców nie miał już co liczyć. Matka umarła, ojciec wycofał się z życia zawodowego, utrzymując się z wypłacanej przez dzieci renty. Hermann miał na utrzymaniu potomstwo i żonę. Musiał jak najszybciej wymyślić coś, co pozwoliłoby mu odzyskać równowagę i odsunęłoby od bliskich coraz bardziej wyraźne widmo głodu. [cdn.]

Historyk-regionalista, wiceprezes Stowarzyszenia „Święta Warmia”. Autor książek „Olsztyn jakiego nie znacie”, „Dragoni z Olsztyna. Dzieje formacji i koszar”, „Olsztyn czasów Ericha Mendelsohna”.  
r.betkowski@wp.pl



RAFAŁ BĘTKOWSKI

1. Por.: A. Triller [red.] "Bauernlisten aus dem Fürstbistum Ermland von 1660 und 1688", Münster 1982, s.18, 43, 87, 89, 92.

2. Por.: Heinz Gartmann, „Treumer, Forscher, Konstrukteure. Das Abenteuer der Weltraumfahrt”, Berlin/Darmstadt 1957, s. 13.

3. Röhrich „Die Kolonisation des Ermlandes” [w:] „Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermlands”, T. 22, Braunsberg 1926, s. 23-24.

4. Por.: APO, Rejencja olsztyńska, sygn. I 4279, Räumung des Schleusen-Grabens zw. Amtsvorwerk und der Mühle in Voigtshof 1840-1879; I 4392 Voigtshof, Freischleuse c/a Ganswindt, Amt Seeburg 1841-42.

5. Por.: „Handbuch des Grundbesitzes im Deutschen Reiche. I. Das Königreich Preussen. III. Lieferung. Die Provinz Ostpreussen.”, Berlin 1879, s. 148-149.

6. Por.: APO, Rejencja olsztyńska, sygn. 4/4271, Räumung des Schleusen-Grabens zw. Amtsvorwerk und der Mühle in Voigtshof 1840-1879; 4/4378 Voigtshof, Freischleuse c/a Ganswindt, Amt Seeburg 1841-42.

7. „Allensteiner Kreisblatt” (dalej jako AK) nr 6 z 19.01.1876 r.

8. Por.: Rafał Bętkowski „Papiernia w Wadągu” [w:] „Debaty” nr 5(8)/2008, s. 32. Autor jest obecnie zdania, że maszyna parowa zainstalowana została w papierni nie w czasach Hem-

plów, lecz dopiero w okresie, gdy właścicielem przedsiębiorstwa stała się Olsztyńska Korporacja Powiatowa (po 1831 r.).

9. AK nr 59 z 8.12.1866 r.

10. Por.: AAWO, Jeziorany sygn.. 40, Recess betreffend die Ablösung der auf dem Mühlengute Voigtshof Kreis Rosessel für die geistlichen Institute in Seeburg hastenden Realkosten Aktenz. N. 2.

11. „Gazeta Olsztyńska” nr 147, sobota 13.12.1900 r.

12. „Ermländische Zeitung”, 12.12.1900 r.; dane potwierdza księga zmarłych parafii św. Bartłomieja w Jezioranach 14.12.1900, pozostawił siedmioro dorosłych dzieci; por.: AAWO, Jeziorany sygn. 290, Toten-Register bei der katholische Pfarrkirche zu Seeburg 1892-1911, nr. 139.

13. Por.: Rafał Bętkowski, „Olsztyn, jakiego nie znacie”, Olsztyn 2010, s. 63.

14. Imiona podaje za: „Altpreußische Biographie”, B. I, Königsberg 1941, s. 204, hasło „Ganswindt”.

15. Maré Stahl, „Ein Bruder des Ikarus. Das Leben des Erfinders Hermann Ganswindt” [w:] „Scherl's Magazin”, Berlin, 09.1933, s. 517.

16. Ilse Essers, „Hermann Ganswindt. Vorkämpfer der Raumfahrt mit seinem Weltenfahrzeug seit 1881”, Düsseldorf 1977,, s. 15.

17. Hermann Ganswindt, „Das jüngste Gericht: Erfindungen von Hermann Ganswindt”, Berlin 1899, s. 2-3.

18. Andrzej Piątkowski, „Kolej Wschodnia w latach 1842 – 1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim”, Olsztyn 1996, s. 34-35.

19. Ganswindt, *ibid.*, s. 3-4.

20. Gartmann, *ibid.*, s. 16.

21. Był wśród nich późniejszy pisarz Fritz Skowronnek (1858-1939), autor m.in. „Księgi Mazur”; por.: Essers, *ibid.*, s. 188.

22. Gartmann, *ibid.*, s. 18.

23. Por.: Max Valier, „Der Vorstoß in den Weltraum, eine technische Möglichkeit”, München 1926, s. 161-163; Essers, *ibid.*, s. 17, 42.

24. Ganswindt, *ibid.*, s. 1-15, 113.

25. C. J. M. Laczynski, „Theorie der Aeronautik oder mathematische Abhandlung, über die Leitung der Aerostaten”, Mohrungen 1833.

26. Por.: Zbigniew Jankiewicz, „Aerostaty. Balony i sterowce”, Warszawa 1982, s. 180-181.

27. Essers, *ibid.*, s.19.

28. Patentschrift No. 29014, Hermann Ganswindt in Berlin, Luftschiff mit Lenkvorrichtung. Patentiert im Deutschen Reiche vom 27. October 1883 ab.

29. Essers, *ibid.*, s. 27-28.



# Z Warmii na Księzyc. Hermann Ganswindt z Wójtówka k. Jezioran (cz. 1)

cd. ze s. 43



Rynek w Jezioranach z kościołem parafialnym św. Bartłomieja, początek XX w. Pocztówka z książki Wojciecha Kujawskiego „Łyna – Guber”, Wydawnictwo QMK 2014. Obok kościoła mieściła się szkoła elementarna dla chłopców, do której uczęszczał Hermann Ganswindt. Dopiero w 1912 r. świątynia została rozbudowana, otrzymując m. in. wysoką, murowaną wieżę po stronie rynku. Warto zwrócić uwagę na koniowiązy przed domami oraz zdroj uliczny z pompą po prawej



Wójtówko (Voigtshof), Tłokowo (Lokau) i Jeziorany (Seeburg) na mapach z XIX (u góry) i XX w. (po lewej). Mühlengut – gospodarstwo młynarskie. Zauważyć można zmianę koryta rzeki Symsary (Simser-F.) w sąsiedztwie jez. Kokowo oraz drogę z Wójtówka do Tłokowa, która obecnie zanikła