

Was der älteste Luftpionier Ganswindt erzählt

Wie jeder Prophet gilt er nichts im eigenen Vaterlande, aber die Amerikaner holten sein Gutachten über den Untergang der „Shenandoah“ ein, auch eine andere Macht interessiert sich für seine Erfindungen

Der „Bote“ gibt gerne diesem Interdium, das wohl von Tausenden von Lesern mit großem Interesse ausgenommen wird, Raum, um aber Herrn Ganswindt die Verantwortung für seine Angaben überlassen.

Wenn man die Biographien vieler großer Erfinder liest, schüttelt man oft verständnislos den Kopf, daß diese Leute, denen die Menschheit soviel verdankt, fast immer unter dem Hohn und Spott ihrer Zeitgenossen zu leiden



Hermann Ganswindt

hatten und vielfach in bitterster Armut starben. Zur Entschuldigend pflegt man dann gewöhnlich das mangelnde Verständnis der damaligen Zeit anzuführen. In unserem so aufgeklärten Zeitalter sei es selbstverständlich, so heißt es, daß jedem Neuerer, der Brauchbares bringe, die entsprechende Anerkennung zuteil werde. Daß diese Annahme leider nichts als ein leerer Wahn ist, zeigte mir ein Besuch bei dem unglücklichen Erfinder des ersten lenkbaren Luftschiffes, Hermann Ganswindt.

Ich klinge im Parterre eines alten, schief hausfälligen Hauses in Schöneberg. Ein rüstiger, anscheinend Mitte der Fünfziger stehender Mann öffnet mir.

„Ich möchte Herrn Hermann Ganswindt sprechen.“

„Bitte schön, bin ich selbst.“ war die mich ins höchste Staunen versetzende Antwort, wußte ich doch, daß Ganswindt fast siebzig Jahre alt ist.

„Sie wundern sich über mein Aussehen?“

„In der Tat, ich hielt Sie für Ihren Sohn.“

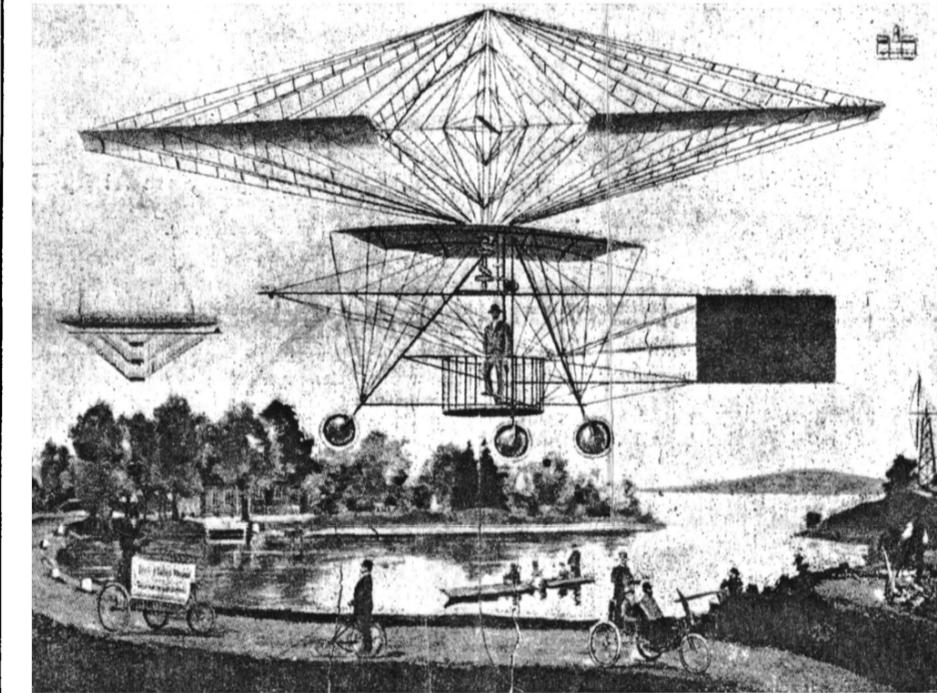
„Ist schon öfter vorgekommen,“ lächelte er liebenswürdig und führte mich in die Wohnstube. Am Flügel saßen zwei eifrig übende Kinder im Alter von etwa sechs bis sieben Jahren.

„Meine Jüngsten,“ stellte er sie vor und schickte sie aus der Stube.

Wir nahmen Platz. Ein rascher Blick hat mich erkennen lassen, daß ich bei einem Mann zu Gast bin, den das Schicksal nicht mit Glücksgütern überhäuft hat.

„Ich möchte gern von Ihnen einiges über Ihr Luftschiff sowie über Ihre Ansicht bezüglich der Luftschiffahrt überhaupt hören,“ sagte ich, und Ganswindt begann zu erzählen, anfänglich ruhig und gelassen, aber später immer mehr in Erregung geratend, bald irgenbein Wild von der Wand nehmend, bald in den zahllosen, auf dem Tisch liegenden Manuskripten und Dokumenten wühlend.

„Ich bin der Erfinder des lenkbaren Luftschiffes. Schon lange, bevor andere daran dachten, das Luftmeer zu besiegen, hatte ich die Pläne für ein völlig brauchbares Luftschiff fertig und ließ sie im Jahre 1888 patentieren. Ich legte meine Arbeit dem damaligen Kriegsministerium vor, aber dieses erklärte kurz und bündig, daß Luftschiffe von über 150 Meter Länge und entsprechendem Durchmesser die militärischen Bedürfnisse weit übersteigen, trotzdem ich schlagend nachwies, daß Luftschiffe mit geringeren Abmessungen den Anforderungen, insbesondere in bezug auf Schnelligkeit und Steuerfähigkeit, nun und nimmer genügen würden. Sechzehn Jahre später hörte ich von den Experimenten des Grafen Zeppelin, der versuchte, mit viel geringeren Ausmaßen und weit niedrigeren Geschwindigkeiten das Problem des lenkbaren Luftschiffes zu lösen. Ich sandte dem Grafen mein Material ein mit dem Erfolg, daß ich zwar keine Antwort erhielt, aber der nächste Versuchsbau in Friedrichshafen Dimensionen aufwies, die den von mir als unbedingt nötig geforderten vollkommen entsprachen. Später gelang es mir, das erste tatsächlich funktionierende Flugzeug zu konstruieren, das im Gegensatz zu den heute gebräuchlichen Typen sich vermöge seiner horizontal angebrachten Schraube direkt ohne Anlauf vom Boden erheben konnte. Hätte Amundsen ein solches Flugzeug gehabt, wäre er nicht im Eise sitzen geblieben, wie die Matke in der Falle. Ich bestürmte das Kriegsministerium, den Generalstab, ja, selbst den Kaiser mit den dringendsten Gesuchen, ich wies darauf hin, daß das starre System für Luftschiffe gänzlich unzulänglich sei, da das Metallgerippe der Hülle den größten Teil der Tragkraft des Schiffes absorbiere und man nie und nimmer dem Gerippe eine solche Stabilität verleihen könne, daß



Das Ganswindt'sche Schraubenflugzeug

es allen Anforderungen gewachsen sei. Mein Luftschiff dagegen sei trotz größter Stabilität, bedingt durch die Verteilung der Traglast auf einen Punkt — die Mitte des Fahrzeuges — imstande, ganz große Lasten zu transportieren. Auch sei es in der Lage, durch meine bis heute noch geheim gehaltene Erfindung der völlig gasdichten Ballonhüllen, unabhängig von den Witterungseinflüssen, wie Regen, Wind und Sonne, jede gewünschte Höhe auf-

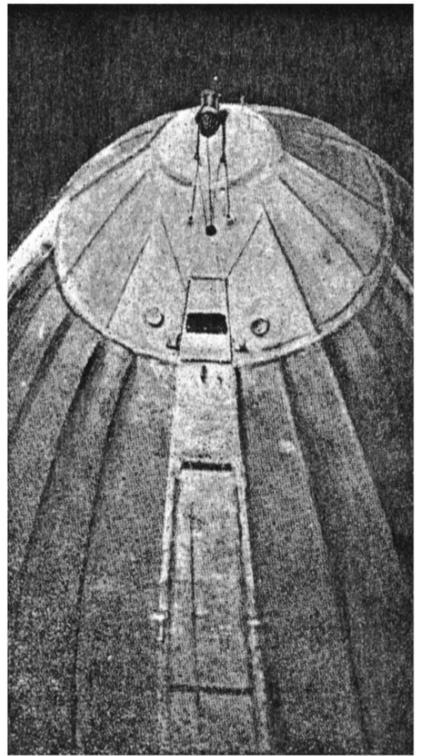
suchen und so die günstigsten Luftströmungen für sich auszunützen. Aber alle meine Vorstellungen blieben vergebens. Man sandte zwar Sachverständige,“ Ganswindt zeigte mir ein außerordentlich günstiges Gutachten des damaligen Generalleutnants und späteren Generalstabschefs, Grafen von Schlieffen, „die absolut an meinen Erfindungen nichts aussetzen konnten und sich dann doch bis auf einige wenige rühmliche Ausnahmen hinsetzten und ein ungünstiges Urteil darüber abgaben. Man verstand es, die Presse gegen mich mobil zu machen, die mich als lächerlichen Phantasten und Schwindler darstellte, so daß ich tatsächlich wegen Betrugsversuchs unter Anklage gestellt wurde. Der Prozeß währte Jahre und Jahre, und als ich endlich mein Recht bekommen sollte, wurde mir erklärt, daß die Sache längst verjährt sei und ich nichts mehr erreichen könne!“

Er war bei diesen Worten, die mit vor Erregung zitternder Stimme gesprochen wurden, aufgesprungen und ging rasch im Zimmer auf und nieder. Da es inzwischen dunkel geworden war, entzündete er die Petroleumlampe.

„Wir müssen sparen,“ sagte er, „ich habe noch sieben Kinder im Haus, im ganzen hatte ich zweiundzwanzig, von welchen noch sechzehn leben, ja, ja, ich bin der kinderreichste Mann von Berlin.“

„Aber fahren wir fort. Trotz aller dieser Anfeindungen führte ich mein Werk unentwegt weiter, als mich ein neuer, schwerer Schlag traf. Ich mußte das Terrain, auf dem sich seit über zwanzig Jahren mein großzügig angelegtes Etablissement befand, räumen, und zwar deshalb, weil der Besitzer des Grundstückes, ein gewisser Meyer, einen Sohn bei der Marineflottille hatte, dem angeblich meine Anwesenheit auf der väterlichen Besitzung im Avancement hinderlich war. Es sei übrigens ganz nebenbei erwähnt, daß dieser Sohn bei dem Unglück des Marinezeppelins bei Helgoland mit noch vierzehn Mann der Besatzung kurz darauf den Tod fand. Ich mußte also alles im Stiche lassen — ein neues, fast fertiges Flugzeug fiel der Zerstörung anheim — und war ruiniert. Meine

Regierung über den Anlauf meiner Erfindungen mit mir verhandeln. Ich tat es nicht gern, wie Sie sich denken können, aber Hunger tut weh, und so entschloß ich mich, auf seine Vorschläge einzugehen. Schon wenige Tage später erhielt ich eine amtliche Mitteilung, in der mir auf schärfste und unter Androhung sofortiger Internierung verboten wurde, mit dem Vertreter weiter zu verhandeln. Und das, nachdem man wenige Jahre vorher erklärt hatte, meine Erfindung könne ruhig an das Ausland verlorengelassen! Ich glaubte nun natürlich, daß jetzt meine Zeit gekommen sei und daß man sich für mich interessieren würde. Aber weit gefehlt. Auch meine erneuten Gesuche um Anerkennung und meine dringenden Witten, mir doch wenigstens meine mir völlig schuldblos entstandenen Ge-



Die neue Spitze des englischen Luftschiffes N. 33, die als bekanntlich durch einen Sturm zerstört worden

richtskosten zu ersehen, wurden abschlägig beschieden. Mal kam sogar statt der Antwort der Behörde mein Besuch wieder zurück, auf dem ein eigenhändiger Befehl des Kriegsministers stand: „Lebt denn der Unglückliche immer noch? Ich kenne ihn von früher.“ In dem Endlich, Anfang 1918, erhielt ich zehntausend Mark, lächerliche Summe im Vergleich zu den Hunderttausend, die ich ausgegeben.“

„Und was gedenken Sie jetzt zu unternehmen?“

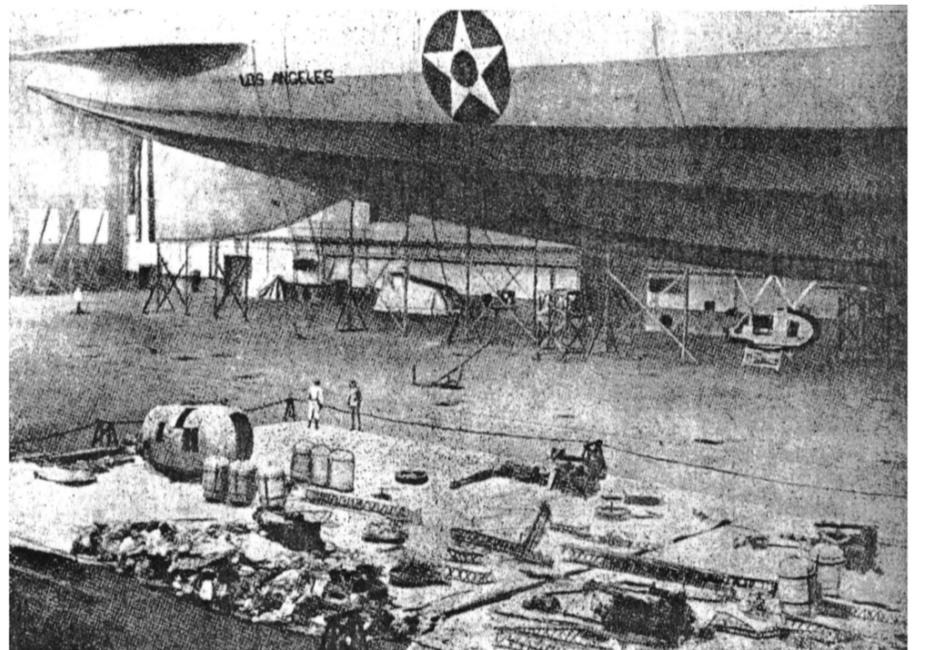
„Jetzt stehe ich abermals mit einer Großmacht unterhandlung, der ich meine Erfindungen zu einem hohen Preis angeboten habe.“

„Haben Sie sich nicht nochmals an die jetzige Regierung gewendet?“

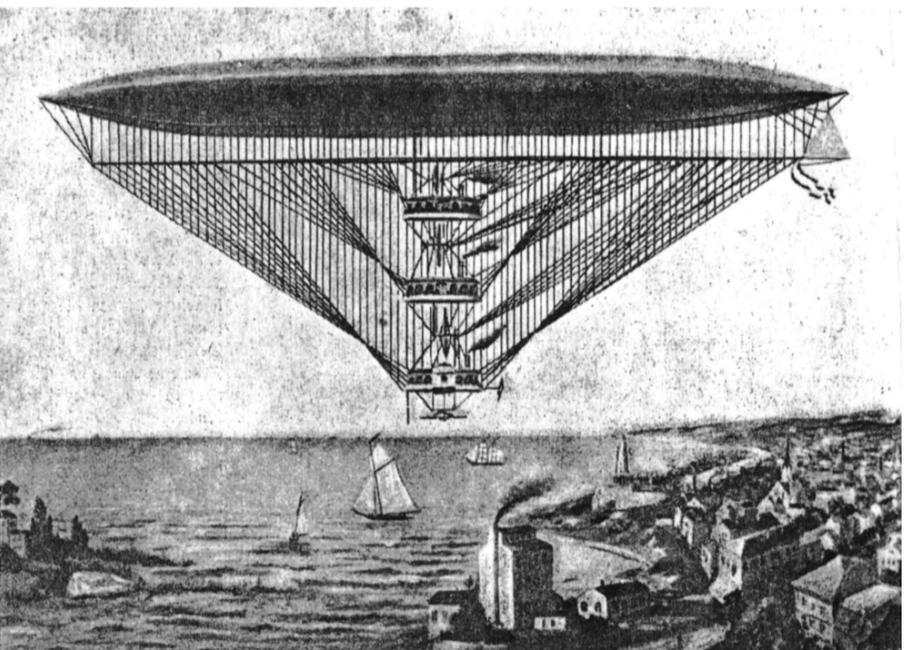
„Gewiß, tat ich das, ich richtete ein Gesuch an Reichspräsidenten“ (er legte mir eine Kopie der Empfehlung vor), „dieser leitete es an die zuständige Stelle nach. Nach langem Warten erhielt ich dann den Befehl, der Versailler Friedensvertrag ein Eingehen auf meine Vorschläge verbiete und einem Verkauf an das Ausland nichts im Wege stände. Ich bin überzeugt, daß man einst bitter bereuen wird, den „Phantasten“ Ganswindt mit einem mitleidigen Achselzucken abgetan zu haben.“ Hier, er legte ein umfangreiches Schriftstück vor mich hin, „lesen Sie, daß andere Staaten mich nicht für gestiftet gehalten! Ein Vertreter des amerikanischen Marineamts, mit dem ich mich über die „Shenandoah“ Katastrophe unterhielt, hat mich, meine Ansichten in Form eines Gutachtens niederzulegen. Er werde es feinetens gefälligst der Behörde übermitteln.“

Im nachfolgenden seien die wichtigsten Punkte des Gutachtens angeführt:

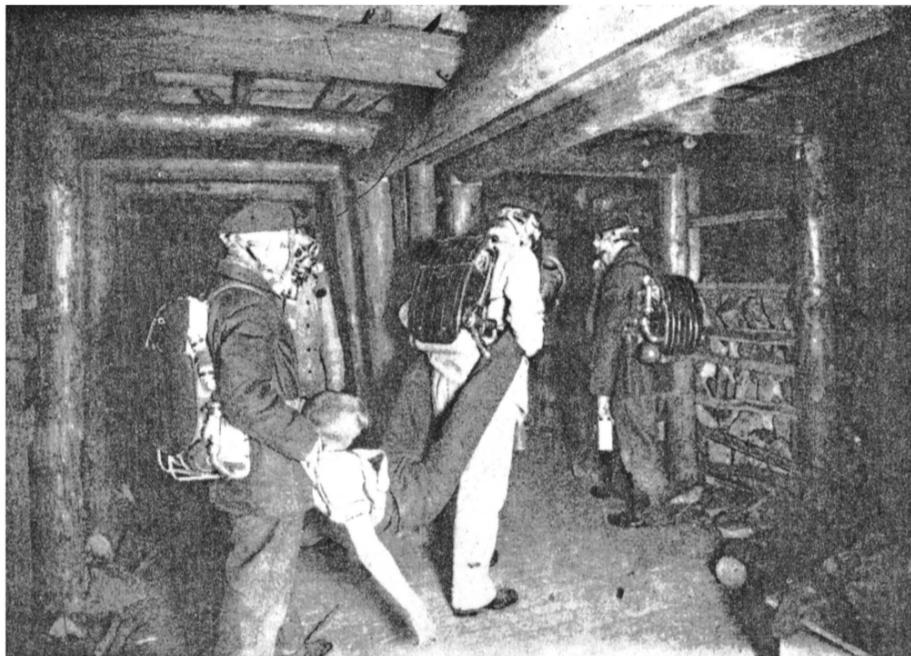
(Fortsetzung auf Seite 8)



Die Trümmer der in Amerika gebauten Shenandoah neben der Los Angeles



Ganswindt's lenkbare Luftschiff aus dem Jahre 1883. Es ist noch für Dampfbetrieb eingerichtet



Sie beobachten die Übungen einer Zeltungsabteilung für Bergwerkunglücke in einem eigens für derartige Versuche angelegten Schacht, der der Wirkung von Giftgasen ausgesetzt wurde

Ganswind erzählt (Fortsetzung von Seite 4)

„Die Vorgänge bei der Katastrophe der „Ehenandoah“ sind mir nur aus Zeitungsberichten bekannt. Aus diesen aber habe ich die Tatsache übereinstimmend als erwiesen gefunden, daß das Luftschiff in der Luft, ohne irgendwelche Explosion oder irgend andere außerordentliche Einwirkung als der des Wetters, plötzlich entzweitbrochen und dann in Teilen abgestürzt sei. Also nur auf Grund dieser als erwiesen angenommenen Tatsache kann ich mein Gutachten abgeben. Wenn ein Apparat bei normalem Betrieb zerbricht, dann kann die Ursache in fehlerhaftem Material oder in unachtsamer Verbiennung des Apparates oder in zu schwacher Konstruktion desselben oder in der Unbrauchbarkeit seines Systems oder Typs an sich liegen. Daß fehlerhaftes Material beim Bau von Luftschiffen verwendet worden sei, wird von niemandem behauptet und ist auch bei der Gewissenhaftigkeit, mit welcher gerade Versuchsluftschiffe gebaut werden, nicht anzunehmen. Unachtsame Verbiennung des Schiffes ist nicht erwiesen worden und bei der schon viele Stunden lang vor der Katastrophe korrekt bewerkstelligten Führung des Schiffes durch gut geschulte und sich ihrer großen Verantwortung bewußten und bewährten Führer und Mannschaften auch nicht anzunehmen. Es bleibt also nur die für besondere meteorolo-

gische Störungen zu schwache Konstruktion und die Unbrauchbarkeit des Konstruktionsystems dieses Luftschiffstyps als Ursache der Katastrophe übrig. Das Konstruktionsystem der „Ehenandoah“ ist aber das starre System. Es kommen aber noch zwei Momente in Betracht: das starre Luftschiff bzw. dessen Gaszellen haben noch nicht die von mir erfundene gasdichte Hülle. Die Folge davon ist, daß nach längerer Fahrt, wie sie die „Ehenandoah“ vor der Katastrophe schon zurückgelegt hatte, die einzelnen Gaszellen, zumal es sich hier um Ventillösungen handelt, nicht notwendig gleichmäßig das Gas abgelaufen haben, so daß dadurch allein schon eine ungleichmäßige Belastung des starren Gehäuses entstand. Der schlimmste Fehler aber ist es, daß unmittelbar am starren Ballonkörper eine Mehrzahl Gondeln von verschiedenem Gewichte an allen Ecken und Enden angehängt sind, und ich bin überzeugt davon, daß hierin die Hauptursache der Katastrophe liegt. Es ist jedem Physiker sofort klar, daß bei dem plötzlichen Emporreißen des Luftschiffes durch den Wind die schwereren Gondeln nach dem Trägheitsgesetz je nach dem Grad der Plötzlichkeit ein unverhältnismäßig größeres Biegemoment auf das Ballongehäuse ausüben als die leichteren, ebenso beim plötzlichen Abwärts durch den Wind. Es wäre also die größte Ungerechtigkeit, etwa dem tapieren Personal irgendwelche Schuld an solchen Katastrophen antizeln zu wollen.“

„Welchen Wert messen Sie für die Zukunft dem leibaren Luftschiff bei?“ fragte ich weiter.

„Es kommt vor allen Dingen, allerdings unter der Voraussetzung, daß es nach meinen Grundgeden konstruiert wird, als Luftschiff in Betracht, während dem Flugzeug hauptsächlich der Personenverkehr zufallen wird!“

„Sie haben auch ein sogenanntes Weltensfahrzeug, d. h. ein Schiff, mit dem man zu anderen Planeten fahren kann, konstruiert?“ lautete meine nächste Frage.

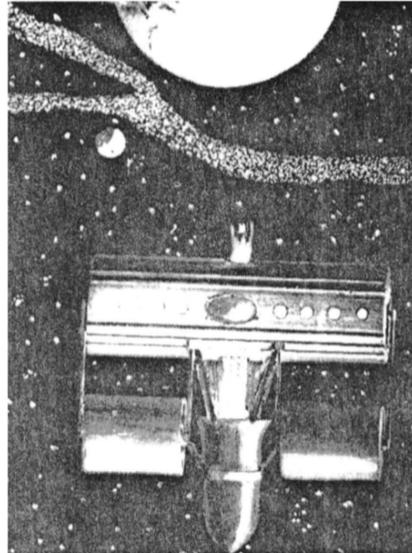
„Jawohl, und zwar schon vor mehr als vierzig Jahren. Die Priorität auf diesem Gebiete steht mir ebenso zu, wie es mir auf dem Gebiete der Luftschiffahrt zusteht. Die Hauptschwierigkeit bei dem ganzen Problem ist die: wie komme ich ohne großen Energieaufwand — denn der Luftwiderstand erfordert ganz ungeheure Mengen von Energie — von der Erde weg? Ich stelle mir das so vor, daß das Weltensfahrzeug (s. Abb.) entweder von eigens konstruierten Flugzeugen möglichst nahe an die Grenze der Atmosphäre getragen wird, um erst von hier aus mit eigener Kraft den Weg ins All anzutreten, oder aber, daß das Raumschiff, welches dann natürlich entsprechend große Abmessungen haben müßte, innerhalb des Lufttraumes mit Hilfe von Propellern vorwärts getrieben wird und erst dann durch sich immer wiederholende Explosionen seinen Weg fortsetzt. Sobald es eine Geschwindigkeit von 8 Kilometern in der Sekunde erreicht hat, ist die Gefahr, daß es auf die Erde zurückfällt, beseitigt und es kann als kleiner Trabant, ähnlich dem Mond, die Erde umkreisen. Selbstverständlich müssen Luft und Lebensmittel mitgenommen werden. Meine Absicht geht nun dahin, in immer größerer Entfernung von der Erde Vorratsstationen zu errichten, die in immer weiteren Kreisen ihre Bahn ziehen, bis schließlich das letzte Fahrzeug, ausgerüstet mit den Vorräten der äußersten Station, mit eigener Kraft die Anziehung der Erde überwinden und den Flug zu anderen Planeten, z. B. zur Venus oder zum Mars, antreten kann.“

Bei der Konstruktion meines Weltensfahrzeuges ging ich vor aller Dingen von der Erwägung aus, daß das Aufheben des Schwerkrafts für den menschlichen Körper, der doch für die auf der Erde herrschenden Verhältnisse gebaut ist, keineswegs so angenehm ist, wie es andere Erfinder immer darstellen. Ich schuf mir also selbst das Schwerkraft, indem ich den für die Befahrung bestimmten Teil des Fahrzeuges in rasch rotierende Bewegung bringe und so mit Hilfe der Zentrifugalkraft an den Seitenwänden links und rechts die fehlende Schwerkraft ersetze.“

Es ist spät geworden. Die Kinder des Erfinders kommen immer häufiger in das Zimmer, sie wollen das und jenes vom Papa, und ich verabschiede mich dankend mit dem Wunsch, einen interessanten Mann kennen- gelernt zu haben. Richard Weig.

Bücherschau

Guiljelmo Ferrero: Die Frauen der Käsaren. Mit 26 Abbildungen nach antiken Bildnissen. Uebereetzt



Ganswinds Weltensfahrzeug

von E. Napff. Preis gebunden 5 Mark, in Halbleinen 7 Mark, in Halblein 12 Mark. Verlag von Julius Hoffmann in Stuttgart. — In Ferreros Darstellung erscheinen die Frauen der Käsaren, von Livia, der Gemahlin des Augustus, bis zu Agrippina, der Mutter Nero's, in solch tragischer Größe, daß sie in unserer Vorstellung in eine Reihe treten mit Weba und Ariemhilde und allen unsterblichen Frauengestalten der Dichtung und Geschichte. Was uns dieses Buch in dem schönen Flusse seiner Erzählung bringt, ist in der Tat eine solche Fülle von menschlicher Kraft und Leidenschaft, von Liebe und Haß, von Jugend und Alter, daß es Stoff geben könnte für eine ganze Anzahl gewaltiger Dichtungen. Hier ist mit den ewig weitergegebenen Klischees der geschichtlichen Ueberlieferung einmal gründlich aufgeräumt: wissenschaftlicher Scharfsinn und dichterisches Schauen waren mit gleicher Frische am Werk, um diese Charaktere voll Blut und Leben zu schaffen. Seine geschichtliche Macht ist hier tätig, die den Klatsch pointiert und den Prozeßtram aufspült; der Geist der Geschichte weht an einem Drama von unerhörter Tragik, in dem eine riesenhafte Welt zugrunde geht, und eine Ahnung der letzten und dunkelsten Dinge steht im Hintergrund der bunt bewegten Bühne. Wie die Frauen als Mütter alle Macht und Größe geboren haben, so fühlen sie mit besonderer Heftigkeit die Todeszuqungen eines sterbenden Volkes. — Ferrero hat in diesem Werk seine Meisterschaft an einem Stoffe bewährt, der an geschichtlicher und allgemein menschlicher Bedeutung seinesgleichen sucht, und die Kunst seiner Charakteristik wird aufs beste illustriert durch die Wiedergabe der ausdrucksvollen Bildnisse von der Hand antiker Künstler.

Verichtigung: Bei dem Artikel „So siehst du aus“ in Nr. 40 des „Miß“ wurde versehentlich der Name des Verfassers weggelassen, er lautet: Gotthold Arndt. D. W.



Zu Haustrinkkuren

bei Gicht, Rheumatismus, Zucker-, Nieren-, Blasen-, Harnleiden (Harnsäure), Arterienverkalkung, Frauenleiden, Magenleiden usw.

Man befrage den Hausarzt!

Erhältlich in Mineralwasserhandlungen, Apotheken, Drogerien und einschlägigen Geschäften

Brunnenschriften durch das Fachinger Zentralbureau, Berlin W 66, Wilhelmstraße 55

