

Der Edison von Schöneberg

„Am 27. Mai 1891, 19.00 Uhr, spricht der Erfinder Hermann Ganswindt in der Berliner Philharmonie über sein Weltenfahrzeug, mit dem er zu den Gestirnen fliegen will.“ Das verkündeten Plakate an den Litfaßsäulen. Es ging turbulent zu, als Ganswindt sein Projekt den stets skeptischen und spöttischen Berlinern präsentierte.

Jahrelang hatte er über den Weltraumflug nachgedacht. Er war zu dem Ergebnis gekommen, daß dieser nur mit Hilfe eines Rückstoßantriebes erfolgen könne. Sein Raumschiff, „konstruiert auf Grund der Reaktionsgesetze explodierender Stoffe“, stellte er sich folgendermaßen vor: „Das Fahrzeug besteht in seinem Hauptteil aus einem Stahlzylinder von möglichst kleinem Durchmesser, der aber so groß ist, daß er etwa zwei Reisende und die nötigen Vorräte aufnehmen kann. Dieser Hauptzylinder ist umgeben von schlanken Stahlrohren von der Länge des Hauptzylinders, welche unter hohem Druck den nötigen Luftvorrat für die Expedition enthalten. Über dem Zylinder ist der Explosionsraum angebracht, der mit den beiden seitlichen Patronengehäusen fest verbunden ist.“

Das Publikum faßte das Ganze als Jux auf. Es konnte sich einen Weltraumflug einfach nicht vorstellen, da es zu dieser Zeit weder lenkbare Luftschiffe noch Flugzeuge gab. Doch Ganswindt ließ sich nicht beirren.

Schneckengang und Kometeneile

„Genaue Berechnungen ergaben“, betont er, „daß ein solcher Apparat mit Explosionsstoffen nur dann sparsam hinsichtlich des Kraftstoffverbrauches betrieben werden kann, wenn er eine ganz außerordentlich große Fahrtgeschwindigkeit annimmt, so daß er sich für den Verkehr hier auf der Erde wenig eignen würde, weil der Widerstand der Luft einer so enormen Fahrtgeschwindigkeit zu hindernd entgegensteht. Anders verhält es sich aber im luftleeren Weltraum, wo selbst der Geschwindigkeit eines Meteors oder gar eines Kometen nichts entgegensteht. Und eine solche Geschwindigkeit ist's ja eben, was wir für eine Expedition durch das Weltall brauchen; denn bei der großen Entfernung der Weltenkörper voneinander würde ein Schneckengang nicht zum Ziele führen.“

Nicht zum Fenster hinausschauen!

Auf die immer wiederkehrende Frage, wie Raum-Reisende einen solchen Flug durchstehen sollen, antwortet er: „Ganz ebenso wie wir unausgesetzt jährlich 125 Millionen Meilen durch den luftleeren Weltraum um die Sonne zurücklegen, ohne es auch nur, mit Ausnahme der Jahreszeiten, zu merken, indem wir nämlich die nötige Luft und alles,



Hermann Ganswindt: veröffentlichte 1891 den ersten Entwurf seines Raumschiffes.

was wir brauchen, mit unserer Mutter Erde mitnehmen, denn dieselbe bewegt sich mit uns unausgesetzt, mit einer Geschwindigkeit von 4 Meilen pro Sekunde durch den Weltraum. Für eine Expedition in einem kleinen Fahrzeug muß natürlich... alles Notwendige mitgenommen werden, wie wir es hier auf der Erde haben, so daß wir während der Fahrt ebenfalls gar nichts von derselben merken, wenn wir nicht zum Fenster hinausschauen.“

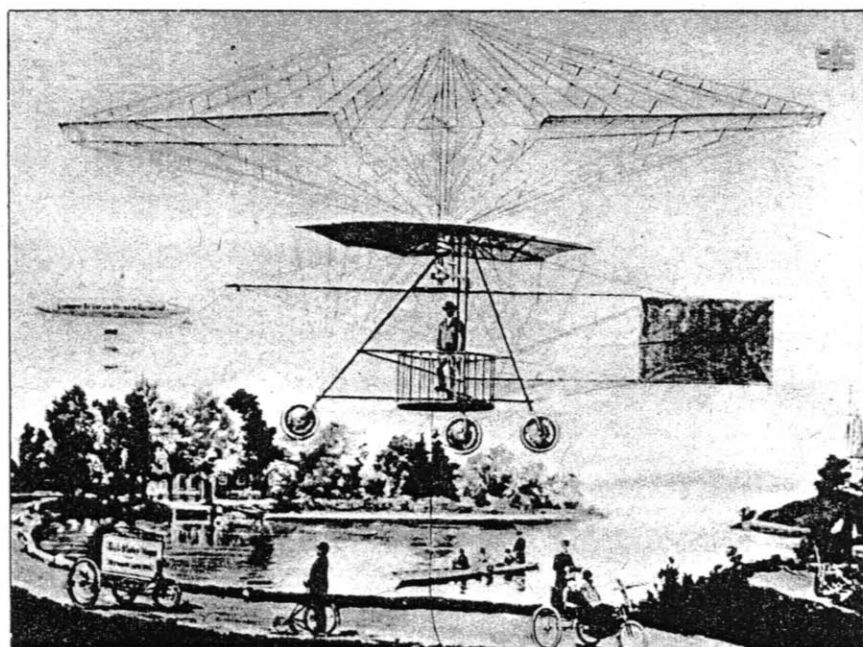
22 Stunden bis zur Venus

Auch über die Reisedauer im Kosmos machte sich Ganswindt Gedanken: „Da die Fahrtgeschwindigkeit dadurch erzielt wird, daß vom schon bewegten Fahrzeug immer neue Explosionsmassen weggesprengt werden und vorn ein Hindernis im luftleeren Raum nicht existiert, die Maschine vielmehr um so sparsamer arbeitet, je schneller man fährt, läßt sich sogar die Fahrtgeschwindigkeit nach Verlassen der atmosphärischen Luft so sehr steigern, daß man den Mars oder die Venus in etwa 22 Stunden erreichen könnte.“

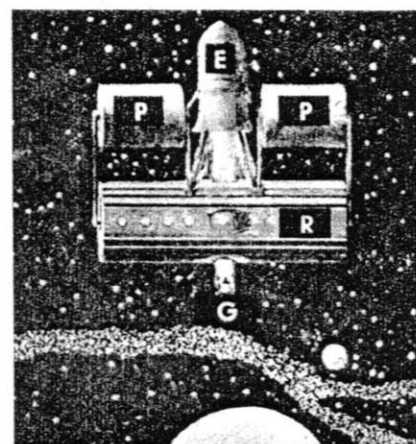
Mit seinem „Weltenfahrzeug“ war Ganswindt der erste Vertreter der Raumfahrtidee in Deutschland. Sein Entwurf ist in vielen grundsätzlichen Fragen richtig. Aber er enthält auch einen Trugschluß: Der Erfinder wollte nicht begreifen, daß die der Brennkammer entströmenden Gase eine Rakete antreiben können. Noch in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts versuchte er Professor Oberth klarzumachen, daß Gase für den Rückstoß nicht ausreichen.

Der Unglücksrabe

Die Tragik in Ganswindts Schicksal wurde durch das Unverständnis seiner Zeitgenossen ebenso bewirkt wie durch das eigene Unvermögen, den Weg von der Idee über die exakte wissenschaftliche Untersuchung bis zum technisch fundierten Experiment zu geben. Trotz größter persönlicher Schwierigkeiten machte er die er-



Kleine Auslese aus Ganswindts Erfindungen



Ganswindts Weltenfahrzeug bestand aus zwei Patronenbehältern (P), zwischen denen sich der Explosionsraum (E) befand. Geschosse (G) sollten von dort aus durch eine Lücke in der Reisegondel (R) nach unten geschleudert werden und durch den Rückstoß das Gefährt vorwärts treiben.

Fotos: Archiv

staunlichsten Erfindungen. Auf dem Zeichenpapier und in seiner Schöneberger Werkstatt entstanden diverse Tretfahrzeuge, Automobile, Feuerwehrwagen, Luftschiffe, Hubschrauber und Weltraumschiffe. Ganswindt selbst war Konstrukteur, Ingenieur, Schlosser und Mechaniker in einer Person.

Unter der DRP-Nummer 29 014 meldete er 1883 ein lenkbares Großluftschiff mit Passagiergondeln an: Länge 150 Meter, Antriebsleistung der Dampfmaschine 100 PS, Geschwindigkeit 50 km/h. Doch die einzige im kaiserlichen Deutschland dafür zuständige Stelle lehnte ab. „Luftschiffe von 150 Meter Länge gehen über militärische Bedürfnisse hinaus... Das Kriegsministerium gibt Ihnen anheim, weitere Eingaben künftig zu unterlassen...“

16 Jahre später startete Graf Zeppelin mit seinem Luftschiff zur Jungfernfahrt. Es war 128 Meter lang und entwickelte eine Geschwindigkeit von 32 km/h. Verzweifelt, aber erfolglos kämpfte Ganswindt um seine Prioritätsrechte. Der Kriegsminister, Freiherr von Stein, schrieb an den Rand einer Eingabe mit Rotstift: „Ja, lebt denn dieser Unglücksrabe immer noch?“

Kunstgriff, nicht Betrugstrick

1901 kreierte der „Edison von Schöneberg“ eine neue Erfindung, den Hubschrauber, der bei einer öffent-

lichen Vorführung auch tatsächlich durch eigene Flügelkraft flog. Da Ganswindt jedoch die komplizierten Probleme des Antriebes und der Stabilisierung nicht zu lösen vermochte, fand er einen für ihn typischen Ausweg: Er benutzte ein Führungsrohr, an dem das Flugzeug aufstieg. Dieser Kunstgriff wurde ihm zum Verhängnis. Er brachte ihm eine Anklage wegen Betruges ein. Zwar endete der Prozeß mit einem Freispruch, aber allein die Tatsache, vor Gericht gestanden zu haben, genügte damals, um einen Menschen für immer zu kompromittieren. Ganswindt mußte Bankrott anmelden. Er fristete sein Leben von der Wohlfahrt und von Zuwendungen seiner ältesten Kinder, insgesamt hatte er 23. Völlig verarmt und vergessen starb er am 25. Oktober 1934 im Alter von 78 Jahren in Berlin-Schöneberg.

Horst Hoffmann

Abenteuer Weltraum

8

NBI-Karte Seite 48

