

# DEBATA.

MIESIĘCZNIK REGIONALNY

*tylko prawda jest ciekawa*  
Józef Mackiewicz

**Kwiecień**



Joanna Dąbrowska, *Nemo*, rzeźba, 2014

## **Bachmura**

o powrocie do grubszego Misia

## **Św. Jan Paweł II mówił do nas**

## **Aleksandrowicz**

o swoich podróżach na cmentarz  
w Katyniu

## **Mackiewicz:**

Dymy nad Katyniem

## **Z Alfabetu Andrzeja Dudy**

## **Kardela:**

Na śmierć Marcina Antonowicza

## **Poniedziałek:**

O pewnym pomieszaniu porządków

## **Bierula**

odpowiada Jackowi Poniedziałkowi

## **Socha**

o koncepcji budowy spalarni śmieci  
w Olsztynie

## **Resh**

o wyborach prezydenckich

## **Korejwo**

o związkach kombatanckich na Warmii  
i Mazurach w latach 1945–49

## **Czacharowski**

wiersze

## **Jarosiński:**

Nie pozwólmy zapomnieć

## **Kardela**

o albumie o Żołnierzach Wyklętych

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

## **Bętkowski:**

Z Warmii na Księżyc. Hermann  
Ganswindt z Wójtówka k. Jezioran (cz. 2)

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.2)

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 concernów 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

## Muzyka dla techniki

W maju 1891 r. Ganswindt urządził w Filharmonii Berlińskiej wykład, któremu dał tytuł: *O najważniejszych problemach ludzkości* („Über die wichtigsten Problemen der Menschheit”). Opowiadał o swych socjalnych pomysłach ulepszenia świata, ale też ideach konstrukcyjnych: sterowcu, maszynie latającej, pojeździe kosmicznym. Choć starał się objaśniać wszystko w możliwie przystępny sposób, używając prostego, zrozumiałego języka, słuchacze nie potrafili za nim podążyć. Zupełnie nieprawdopodobna wydawała się im zwłaszcza idea lotów międzyplanetarnych. Pomysły wynalazcy zostały wyśmiane. Nawet wśród obeznanych z fizyką naukowców myśli o podróży kosmicznych wzbudzały jedynie uśmiech politowania. Odnosili się oni do Ganswindta z poczuciem wyższości. Uważali samouka za dyletanta i szarlatana, z którym nie warto podejmować dyskusji. Badacza okrzyczano błaznem.

Zasoby finansowe wynalazcy były tymczasem na wyczerpaniu. Hermann nie posiadał środków nie tylko na eksperymenty i prace konstrukcyjne, ale nawet na utrzymanie rodziny. Musiał natychmiast coś wymyślić, by jego żona i dwie małe córki – Freya i Isolde – nie umarły z głodu. Wiosną 1891 r. zdecydował się opuścić Berlin i poszukać pomocy w swym gnieździe rodzinnym, w Prusach Wschodnich.

Wszystkich synów Carla Floriana Ganswindta z Wójtówka dręczyła tęsk-

nota za nieznanymi światami. Najstarszy, jak podaje Ilse Essers, został marynarzem. Dwa razy wracał do domu z długich rejsów, za trzecim bliscy pożegnali go na zawsze. Okręt, na którym pływał wraz z całą załogą pochłonął ocean. Drugi, Robert, wyemigrował do Ameryki. Żył tam ponoć dostatnio jako pianista i



Hermann Ganswindt (1856-1934). Fot. z 1899 r.

nauczyciel muzyki<sup>1</sup>. Kolejny, Otto, miał przejąć młynarskie przedsiębiorstwo ojca. Po śmierci żony stary Ganswindt przekazał notarialnie majątek jemu oraz dwóm niezamężnym córkom, Antonii i Johannie (1887)<sup>2</sup>. Hermann, jedyny, któremu dane było ukończyć gimnazjum

i studiować, odsprzedał wtedy rodzeństwu udziały spadkowe. To do nich przyjechał obecnie, pozbawiony środków do życia. Byłem wtedy mniej niż żebrakiem – zobrazował potem sytuację. Otto nie zawiódł brata. Pomógł mu urzeczywistnić nowy, śmiały plan, dzięki któremu Hermann zamierzał podnieść się z kłęczek.

Ponieważ zarzucano mu stale, że jako samouk jest tylko szarlatanem w zakresie fizyki i budowy maszyn – tłumaczy Essers – zapragnął wykazać swym współpracownikom, że także jako samouk jest w stanie prześcignąć przeciętnego fachowca. Musiało się to dokonać w dziedzinie, która cieszyła się wśród publiczności zrozumieniem, zainteresowaniem i łatwością oceny. Wybór padł na muzykę<sup>3</sup>. Przyznać trzeba, że na muzyce także i dziś „wszyscy się znają”, wiedza techniczna oraz techniczna wyobraźnia dostępne są nielicznym. Ganswindtowie uchodzili za uzdolnioną muzykalnie rodzinę. W Wójtówku stał fortepian, który rodzice sprowadzili kiedyś z Królewca dla Roberta. 35-letni Hermann nigdy dotąd nie grał na żadnym instrumencie, postanowił jednak nauczyć się gry na fortepianie, a nawet osiągnąć w niej biegłość. Od sierpnia 1891 r. zaczął ćwiczyć codziennie po 8 godzin – zauważył bowiem, że krótszy trening nie przynosi efektu. Podczas kilkumiesięcznej, morderczej pracy wychudł tak bardzo, że zaczął przypominać szkielec. Obawiano się, że zachorował na suchoty, sprowadzony do Wójtówka lekarz rozwiązał jednak niepokój. Zalecił podawać „choremu” wzmacniający bulion.

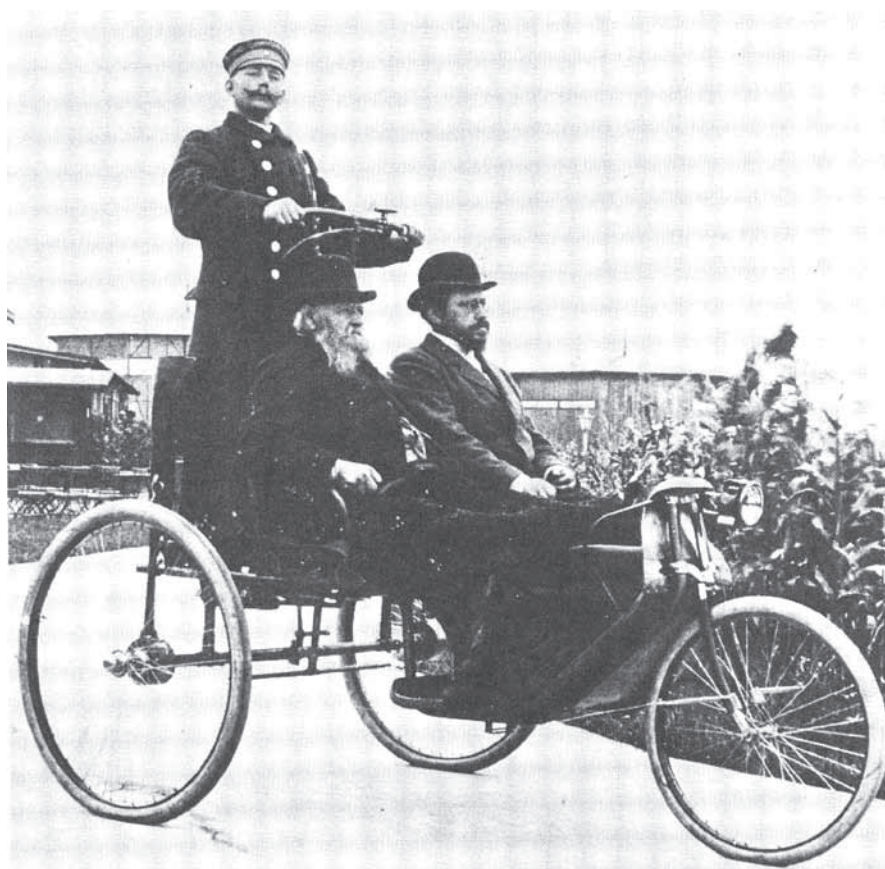
Niezamordowany trening czyni mistrza – przed końcem roku Hermann mógł już grać najtrudniejsze utwory Chopina. W grudniu 1891 r. nadszedł wreszcie moment, gdy mógł zaprezentować publicznie nowe umiejętności. Pierwszy koncert urządzono w pobliskich Jezioranach, miasteczku jego młodości. W dniu 23 grudnia 1891 r. publiczność usłyszeć mogła nienagannie i z talentem wykonanie: *Etiudę C-moll*, *Scherzo B-moll*, *Poloneza As-Dur* oraz posłuchać prelekcji o machinach latających. Występ zebrał entuzjastyczne recenzje<sup>4</sup>. Udany debiut stał się początkiem artystycznego turnee Ganswindta. Wynalazca dał setki koncertów w różnych miastach, zadziwiając wszędzie swymi zdolnościami muzycznymi.

W styczniu 1892 r. koncertował także w Olsztynie. Występ muzyczny, połączony z wykładem i pokazem, miał miejsce w *Sali Funka*, późniejszej restauracji *Bellevue* przy obecnej ul. Kasprowicza. Zachował się anons prasowy z programem owego występu<sup>5</sup>. Ceny wejściówek do najniższych nie należały. Za pierwsze miejsca trzeba było zapłacić 1,50 mar-

ki, za drugie – 1 markę. Sala pomieścić mogła nawet 2,5 tysiąca ludzi, wątpliwe jednak, by tego dnia była pełna<sup>6</sup>. Koncert rozpoczął się o godz. 19.30. W pierwszej części Ganswindt wykonał na fortepianie trzy utwory Chopina – *Walca Cis-moll*, *Poloneza Cis-moll* oraz *Walca A-moll*. Potem zgromadzeni usłyszeli *Marsz Żałobny* Beethovena i znów dwa utwory Chopina: *Preludium C-moll* i *Etiudę C-moll* zwaną *Etiudą Rewolucyjną* (której Ganswindt w wyniku zakładu nauczył się ponoć w przeciągu 8 dni). W części środkowej występu konstruktor dał wykład o żegludze powietrznej, mówił o swej rakiecie z napędem odrzutowym, wielkich sterowcach oraz zaopatrzonej w śmigło maszynie latającej. Pokazywał też jej model, mierzący 1,2 m, zaopatrzonej w kajutę, w której umieszczona była figurka sternika. Miniaturowy śmigłowiec na oczach zdumionej publiczności wzbił się w powietrze. Tego dnia olsztynianie po raz pierwszy mieli okazję usłyszeć prelekcję o lotach kosmicznych, jako realnej, czekającej ludzkość niedalekiej już przyszłości. Na trzecią część występu składały się ponownie utwory fortepianowe, i to prawie wyłącznie Chopina (do którego wynalazca z Wójtówka miał najwyraźniej wielką słabość). Ganswindt wykonał *Etiudę F-moll*, *Preludium Deszczowe Des-dur*, *Walca E-moll*, *Marsza Żałobnego* i na koniec *Poloneza As-dur*. Do tego jeden utwór Schuberta (*Moment Musical*). Recenzji prasowych niestety nie znamy, można jednak sądzić, że podobnie jak w Jezioranach publiczność była zachwycona. Goszczący w grodzie nad Łyną Hermann odwiedził wtedy zapewne również rodzinę w pobliskim Wadągu.

### Śmigłowiec w każdym domu

Projekty statku kosmicznego i sterowca, przedstawiliśmy w poprzednim odcinku. Pora opowiedzieć w jaki sposób zachwalał Ganswindt swój trzeci wielki projekt, śmigłowiec. Wynalazca był przekonany, że ze względu na prędkość, bezpieczeństwo podróżowania i wygodę zastąpi on w przyszłości inne środki komunikacji. Jego wprowadzenie do użytku stanie się prawdziwą cywilizacyjną rewolucją. Postęp porównywalny będzie do tego, jaki wniosły kolej i parowce w rzeczywistość konnych dyliżansów. Wierzył, że kiedyś w śmigłowce wyposażone będzie każde gospodarstwo domowe (tak, jak dziś w samochody!). Pojazd byłby produkowany w wersji „indywidualnej”, jak również dla wielu pasażerów. *W moim aparacie latającym niewielka*



Hermann Ganswindt wraz z ojcem w dorożce deptakowej, lata 90. XIX w. (wg Essers)

*grupa podróżnych w sposób miły i wygodny zajmie kajutę z możliwie wieloma oknami. Następnie po całkiem prostym uruchomieniu wynalezionej przeze mnie, bardzo prostego i lekkiego, ale bardzo mocnego silnika spalinowego, pojazd wzniesie się pewnie i szybko. Posłuszny sterom obie-rze w powietrzu kierunek, którego zażyczy sobie sternik, wedle rozłożonej przed nim mapy, albo topografii terenu.*

Prędkość lotu dawałaby się regulować. Miała wynosić *do 20 mil i więcej* (tj. 150 km/godz.), co dziś na pewno już nie imponuje. Dla współczesnych była to prędkość zawrotna, jeśli zestawić ją z prędkością ówczesnej kolei – najszybszego dostępnego w tamtych czasach środka lokomocji. Przypomnijmy, że dla pociągów kurierskich i ekspresowych wynosiła ona średnio 55 km/godz. Były i inne zalety nowego środka lokomocji względem kolei: *Pojazd poruszać się będzie ponad wszelakim kurzem, brudem i wyziewami ziemi, w najczystszy-m powietrzu, o każdej dowolnie wybranej porze dnia, w najpiękniejszym słońcu, mianowicie ponad chmurami, roztaczając przed podróżnymi bez ustanku najpięk-niejsze panoramy. Wykolejenia i zderze-nia, powodowane niedokładnością i lek-komyślnością całkiem obcych, być może śmiertelnie zmęczonych osób, które przy okaleczeniach i krzykach bólu podróżnych*

*są dziś na porządku dziennym, tutaj nie wchodzą w rachubę.* Zdaniem Ganswind-ta troskliwy pilot w łatwy sposób będzie mógł utrzymać solidnie zbudowany i pewny śmigłowiec na właściwej drodze. Zderzenia zostaną wyeliminowane dzie-ki rozmaitym wysokościom lotu. Śmigłow-cie nie powinien też spaść, gdyby silnik przypadkowo odmówił posłuszeństwa. Upadkowi zapobiegać będzie zawsze podobna do spadochronu szeroka po-wierzchnia śmigieł. Gdyby i ona uległa jednak uszkodzeniu, nad śmigłowcem otworzy się prawdziwy, duży spadochron i pojazd opadnie na ziemię powoli i łag-odnie, skierowany w najkorzystniejsze dla niego miejsce lądowania. Aby unik-nąć niebezpieczeństwa utonięcia, np. podczas konieczności lądowania na wod-zie, śmigłowiec wyposażony zostanie w sprzęt ratunkowy dla pasażerów. Wynalazca przewidział więc wszystkie ewentualne zagrożenia i wypadki, stara-jąc się im zawczasu zaradzić.

Nie tylko szerokim rzeszom ludności nowy pojazd ułatwiłby życie. Ganswindt przekonywał, że niezwykle ważny byłby także dla gospodarki narodowej i nauki. *Jak wiele występuje rozległych, bogatych w płody krain, szczególnie w Afryce, Ame-ryce i Australii, do których kultura nie dotarła tylko dlatego, że koloniści zosta-liby tam całkiem odcięci od cywilizowa-*

nego świata. Z pomocą mojego aparatu latającego kontakt jednak, i to absolutnie wszędzie, mógłby zostać nawiązany w najszybszy i najwygodniejszy sposób, podczas gdy sterowiec, jak to już wykazałem, zapewniłby szybszy i tańszy transportu towarów, aniżeli żaglowce. Wprowadzenie pojazdu Ganswindta oznaczałoby także przełom w zakresie badań geograficznych: *Jak wiele istnień ludzkich, jak wiele kapitału, jak wiele straszliwych trudów i męczarni wymagały podróże badawcze do niepoznanych wcześniej biegunów Ziemi i do wnętrza Afryki? Za pomocą mojego aparatu latającego byłyby one, chcę to powiedzieć z przekonaniem, łatwe, jak nie dzielne, popołudniowe wycieczki*<sup>7</sup>. Nawet jeżeli słuchacze nie do końca dawali wiarę zapewnieniom wynalazcy, z przyjemnością dawali się porwać roztaczanym przez niego wizjom lepszej i mądrzejszej, przyjaznej człowiekowi przyszłości.

### Park wynalazków w Berlinie-Schoeneberg

Muzyczne prelekcje pozwoliły zgromadzić Ganswindtowi piękną sumkę, którą mógł teraz przeznaczyć na realizację swych długo odkładanych zamierzeń. Pod koniec 1892 r. wynalazca powrócił do Berlina. Ze środków zdobytych podczas koncerto-wykładów wydzierżawił teren w Berlinie-Schoeneberg, na którym wznosił biuro, warsztat oraz szopę do montażu swej maszyny latającej. Ponieważ w międzyczasie cena aluminium zmalała, postanowił zbudować urządzenie z tego właśnie metalu. Znow zaczął dawać publiczne wykłady, o których informowały rozlepiane wszędzie kolorowe plakaty. Godne podkreślenia, że przy nazwisku umieszczał zawsze informację o miejscu swego pochodzeniu: *Hermann Ganswindt aus Voigtshof bei Seeburg (Ostpr.)*. Mimo, że mieszkał w stołecznym Berlinie, nie wstydził się Wójtówka, nikomu nieznanego, leżącego na końcu świata, maleńkiej miejscowości.

Na plakatach zobaczyć można było różne wynalazki Ganswindta. Także i one pozwoliły mu teraz zyskać sporą popularność – ubożego badacza dawniej nie stać było na tak ofensywną reklamę. Postanowił zając się obecnie wynalazkami ułatwiającymi życie codzienne, które spodobałyby się ludziom, a w dalszej perspektywie pozwoliłyby zdobyć środki na większe projekty. Sam był ich projektantem i konstruktorem – inżynierem, rysownikiem, mechanikiem i ślusarzem w jednym. Najważniejszy okazał się silnik deptakowy (*Tretmotor*), jak nazwała konstrukcję Ganswindta prasa. Był to

inaczej napęd linowo-krążkowy z dźwigniami nożnymi (pedałami). Wynalazca znalazł dlań zastosowanie w wielu urządzeniach – mających zastosowanie tam, gdzie maszyna parowa, bądź silnik spalinowy były nieprzydatne. W wielu dziedzinach rzemiosła były to silniki zbyt kosztowne, za duże oraz zbyt skomplikowane w użyciu. Obdarzony licznymi zaletami, prosty i wydajny mechanizm Ganswindta stanowił też alternatywę dla korbowego przenoszenia napędu. Lista urządzeń, do których wynalazca wprowadził swój silnik deptakowy jest pokaźna. Były to m.in. tokarnia, myjka do butelek, kuźnia polowa, maszyna do szycia, pług, rower jednokołowy (*mniejszy, lżejszy, zwrotniejszy i tańszy niż rower dwukołowy*), łódź motorowa, a wreszcie dorożka.

Dorożka deptakowa Ganswindta stanowiła swego rodzaju poprzednik późniejszych samochodów. Ów pojazd bez koni, przesuwający się prawie bezszelestnie wśród hałaśliwych furgonów, dorożek i powozów, pojawił się w Berlinie po raz pierwszy w grudniu 1894 r. Wzbudził w stolicy Niemiec tak wielką sensację, że sparaliżował zupełnie ruch na ulicach. Prasa rozpisywała się o jego technicznych możliwościach. Podano, że pokonał odległość 7,5 km (tj. pruską milę) w ciągu zaledwie 29 minut. Była to więc prędkość 15,55 km/h – niby niewielka, lecz w ówczesnym ruchu ulicznym zupełnie wystarczająca. Pamiętać trzeba, że szybzy ruch konnych pojazdów był wtedy w mieście zabroniony. Próbną jazda odbyła się na trasie Schoeneberg – Poczdam. Kierowca naciskający pedały pytany był potem, czy jest zmęczony. Odpowiedział dyplomatycznie, że tak samo zmęczony byłby, gdyby pokonał ową trasę pieszo. Ganswindt odniósł gigantyczny sukces. Policja prosiła, aby zapowiadał wcześniej jazdy, ponieważ powodują one zbyt wielkie zakłócenia w ruchu.

W tym samym czasie berlińska straż pożarna zwracała się do rozmaitych fabryk z zapytaniem o pojazd mechaniczny, mogący zabrać ze sobą 6 ludzi oraz sprzęt ratunkowy i gaśniczy. Odpowiedział jedynie Ganswindt. Skonstruował on dla strażaków pojazd z napędem deptakowym, który pomyślnie przeszedł testy. Wyróżniał się natychmiastową gotowością do jazdy, łatwością kierowania, zadowalającą szybkością oraz możliwością błyskawicznego hamowania. W przypadku konieczności pokonania krótszych odcinków można było zrezygnować z koni, których użycie zawsze było dla straży kłopotliwe. Traktowany jako eksperymentalny, wehikuł cieszył

się wielkim zainteresowaniem berlińczyków. Podczas Wystawy Przemysłowej w Berlinie wystawiony został przed Królewskim Prezydium Policji.

Na otwartej w 1896 r. Wystawie Przemysłowej pokazywano szereg nowych wynalazków i innowacyjnych rozwiązań, m.in. praktyczne zastosowanie nieznanego jeszcze w Niemczech systemu kanalizacji pneumatycznej Shone'a, wprowadzonego potem w Olsztynie (firma *Erich Merten & Co.*)<sup>8</sup>. W wielkiej imprezie wystawienniczej wziął udział także Hermann Ganswindt, budując na jej terenach własny pawilon. Większą, podziwianą przez wszystkich ekspozycję, urządził wtedy na swym liczącym ponad 10 tys. metrów kw. terenie przy *Mariendorfer-Weg*. Jego centrum zajmował kanał połączony z kilkoma basenami. Wokół urządzona została wyasfaltowana jezdnia, na której wypróbować można było pojazdy wynalazcy, pozakładano także rabaty kwiatowe. Były tu liczne namioty, restauracja dla zwiedzających, kąpielisko. Park wynalazków cieszył się ogromną popularnością. Tłumy berlińczyków przychodziły oglądać i testować maszyny Ganswindta. Pewnego razu wskutek nadmiernego tłoku trzeba było nawet policyjnie zamknąć wejście. Park otwarty był tylko w ciepłych miesiącach roku – wejście kosztowało 1 markę. Ganswindt oprowadzał gości, opowiadał o swoich planach, dawał prelekcje. Na lata 1899–1901 przypadł szczyt popularności przedsiębiorstwa. Ganswindta nazywano już w tym czasie *Edisonem z Schoeneberg*. Jego pomysły zaczęli interesować się również wielcy tego świata – pisarze i naukowcy. Lew Tołstoj, z którym przyjaźniony był przyjaciel i mecenas Ganswindta, baron v. Gorsdorff, nazwał wynalazcę z Wójtówka *myślicielem*. W 1900 r. idea pojazdu kosmicznego i podróży międzyplanetarnych Ganswindta opisana została przez prof. Romana Gostkowskiego z Uniwersytetu Lwowskiego w artykule pt. *Ein moderner Ikarus* w wiedeńskim piśmie *Die Zeit*.

Niemiecki Urząd Patentowy przez lata traktował wynalazcę nieprzychylnie, odrzucając jego wnioski jako wtórne. Po długiej walce Hermannowi udało się opatentować drutowe łożysko osi (*Drahtachsenlager*), rower jednokołowy (*Einrad*), udoskonalony napęd deptakowy (*Tretmotorantrieb*). Wszystkie owe wynalazki, łącznie z luźnikiem (*Freilauf*), znalazły zastosowanie przy podjętej przez niego w tym czasie produkcji rowerów. Rozwiązania były proste, solidne i tanie, umożliwiając zbyt fabrykatów w konkurencyjnych cenach. Na pierwszych

niemieckich targach rowerów w Lipsku w listopadzie 1898 r., wyroby Ganswindta wywołały prawdziwą sensację. W prasie drukowano entuzjastyczne opinie, handel i przemysł zainteresowane były rozwiązaniami wynalazcy. Wszystko to mogło zapewnić rodzinie solidne podstawy egzystencji, ambicje Hermanna sięgały jednak znacznie wyżej. Swych idei i marzeń nie zamierzał on porzucić.

### Wzlot nad przepaścią

Z niemieckim pionierem lotnictwa, Ottonem Lilienthałem, łączyła ponoć Ganswindta serdeczna nieprzyjaźń. To samo dotyczyło chyba Ferdynanda v. Zeppelina. Na początku listopada 1897 r. w Berlinie na oczach cesarza, generacji i tłumów berlińczyków odbyła się próba sterowca projektu austriackiego Żyda, Davida Schwarza (z zawodu kupca drzewnego). Podobny do grubego ołówka, wykonany w całości z aluminium aerostat, który miał być najnowszym cudem techniki, okazał się konstrukcją nieudaną. Pokaz zakończył się katastrofą, podczas której jednostka uległa zniszczeniu. Wnet po owym wydarzeniu Ganswindt wysłał swą broszurę o sterowności statków powietrznych do hr. Zeppelina. Emerytowany generał od dłuższego czasu próbował bezskutecznie zdobyć fundusze na budowę sterowca

własnej konstrukcji. Był od początku zwolennikiem wielkich jednostek latających (1874), uważał się jednak za niezależnego wynalazcę, przekonany był też o wyłącznej słuszności własnych rozwiązań. Podobne oferty dostawał także od innych. Na list *Edisona z Schoeneberg* i propozycję współpracy nawet nie odpowiedział<sup>9</sup>.

Sprawa sterowca nie ruszyła więc z miejsca, wynalazca ani na moment nie przerwał natomiast prac nad inną machiną latającą własnej konstrukcji – śmigłowcem. W 1899 r. urządzenie było gotowe, Ganswindt szukał dlań tylko odpowiedniego silnika. W Niemczech dostępne były silniki Daimlera o mocy 14 KM, które zastosował w tym czasie w swym pierwszym sterowcu LZ-1 Zeppelin (1900). Były one jednak do wybranego celu zbyt słabe, ważyły zaś aż 385 kg (!). Także kupiony w Paryżu silnik spalinowy Bucheta okazał się mieć nie, jak reklamowano, 40, ale 25 KM. Ganswindt niecierpliwiał się. Nie chciał już dłużej czekać, pragnął udowodnić wszystkim, że założenia były trafne i skonstruowany przez niego pojazd potrafi wzbić się w powietrze. Zademonstrować chciał przede wszystkim siłę nośną śmigła. Postanowił dokonać tego przy pomocy nie tyle sztuczki cyrkowej, co pewnego technicznego wybiegu. Na pionowo osadzonej osi śmigła nawinął silną linę

z drutu, której koniec poprowadził przez krążek, zawieszając na jego końcu ciężar, mający opaść w głęboki, wykopany w ziemi otwór. Siła ciągu zmusić powinna osł śmigła do obrotu, mogła jednak równocześnie przewrócić lub pociągnąć za sobą pojazd. Aby tego uniknąć zastosowano wydrążoną osł śmigła, przez której środek został przeprowadzony drut, rozpięty pomiędzy ziemią, a dachem hali.

We wrześniu 1901 r. mój ojciec stwierdził, że aparat jest gotowy, brakuje tylko silnika – opowiadała potem najstarsza córka Ganswindta, Freya – *Urządziliśmy więc z okazji ukończenia aparatu latającego festyn z muzyką i tańcami. To była jedyna uroczystość, którą w ten sposób świętowaliśmy*<sup>10</sup>. Było co świętować – maszyna latająca Ganswindta miała być pierwszą w historii aerodyną, która oderwała się od ziemi. Pierwszy lot samolotu braci Wright nastąpił dopiero w grudniu 1903 r. Udana próba śmigłowca Ganswindta odbyła się już latem 1901 r. Zaopatrzona w śmigło machina z dwoma osobami na pokładzie na kilka metrów wzniosła się pionowo w powietrze, potem łagodnie opadła z powrotem. Lot trwał zaledwie kilka sekund, ale podziwiać go mogły setki osób. Ten i następne pokazy w parku wynalazków Ganswindta gromadziły tłumy gapiów. Wydarzenie sfilmowane zostało przez braci Skladanowskich, którzy odtwarzali



Wóz deptakowy berlińskiej straży pożarnej konstrukcji Hermanna Ganswindta – rycina prasowa z epoki

potem film w kawiarni *Wintergarten*<sup>11</sup>. Po wprowadzeniu pewnych udoskonalień 12 października 1901 r. wzlot śmigłowca powtórzony został przed prominentnymi osobami i oficerami. O wydarzeniu napisał nawet *The New York Herald*, w notatce z 30 marca 1902 r. wymieniając nazwisko Ganswindta<sup>12</sup>.

Nic nie zapowiadało katastrofy. To, co niebawem nastąpiło, spadło na rodzinę niby grom z jasnego nieba. Ganswindt otrzymał wiadomość, że pewien wysoko postawiony urzędnik berliński chce obejrzeć jego wynalazek. 17 kwietnia 1902 r. w siedzibie konstruktora zjawił się w towarzystwie policjantów komisarz kryminalny Rucks. Wynalazca został aresztowany. Przeprowadzono przeszukanie biura i sąsiadujących z nim pomieszczeń. Wszystkie znalezione akta i dokumenty (także o charakterze ściśle technicznym) zostały zarekwirowane. Pomocnicy komisarza bez żadnego porządku zrzucili je na wypożyczone od pobliskich gospodarzy wozy do gnoju i odwieźli do budynku sądu. *Z zewnątrz wyglądało to niby wyczyn rabusiów. W takim samym bezładzie wróciło to wszystko potem z piwnic sądu.* Straty dokumentacji okazały się nieodwracalne. *Ponieważ wiele dokumentów gdzieś przepadło lub zostało zniszczonych, nie można było ich już uporządkować* – relacjonowała Freya<sup>13</sup>. Teren wystawy został policyjnie zamknięty, wszystkie pomieszczenia opieczetowano<sup>14</sup>. Ganswindt trafił do więzienia śledczego w Moabicie, nie rozumiejąc zupełnie przyczyn swego zatrzymania. Wyjawiono mu w końcu, że jest podejrzewany o oszustwo. Zdaniem Rucksa maszyna latająca nie unosiła się w górę dzięki śmigłowi, była natomiast wyciągana za pomocą przytwierdzonego do osi drutu. Zamiar budowy aparatu latającego był niewykonalny, a wina Ganswindta tym większa, że jako osoba dużej wiedzy z zakresu fizyki i mechaniki musiał mieć tego świadomość. Przedsiębiorca oszukiwał ponadto nieświadomych ludzi, sprzedając im udziały w przyszłych, obiecujących i zupełnie nierealnych zyskach<sup>15</sup>.

Podczas urzędzonego w maju terminu lokalnego z udziałem sędziego, prokuratora i rzeczoznawców zarzut oszustwa „technicznego” upadł. Śmigłowiec Ganswindta działał – opinie fachowców nie pozostawiały żadnych wątpliwości co do prawidłowości funkcjonowania aparatu. *Po owym postępowaniu dowodowym [ojciec] musiał wrócić ponownie do więzienia śledczego. Nie została uwzględniona jego prośba, by wynik owego postępowania niezwłocznie upublicznić i zwrócić mu wolność, w przeciwnym bowiem*

*wypadku jego dzieło będzie zrujnowane, a udziałowcy, tak samo jak rodzina i on sam, bez najmniejszej winy wszystko stracą* [Freya Ganswindt]<sup>16</sup>.

Słowa córki świadczyć mogą, że komisarz dostał na wynalazcę „zlecenie” i zamierzał wypełnić je do końca. Kto stał za kulisami ataku, czy byli to krytykownicy przez Ganswindta prawnicy, wszechwładna prasa, czy może konkurencja – nigdy nie dało się ustalić. W trakcie prowadzonego dochodzenia żadnego z zarzutów Hermannowi nie udowodniono. Długotrwały areszt i zsynchronizowana z nim kampania oszczerstw, prowadzona przez prasę, przyniosły jednak efekt straszliwy. Kiedy 12 czerwca 1902 r., po długich ośmiu tygodniach, wynalazca zwolniony został wreszcie z więzienia, całe jego życie leżało w gruzach.

### Niesława i zapomnienie

Podczas pobytu w więzieniu Ganswindt stał się obiektem bezpardono- wych ataków medialnych. W kampanii obrzucania go błotem prześcigały się zwłaszcza tytuły wielkich koncernów prasowych Ullsteina i Mossego. Zaczęto rozpowszechniać pogłoskę, że wynalazca postradał rozum. Nagłośniony został fakt, że zaoferował wojsku swą maszynę, żądając za nią 20 mln marek. Kiedy obrońcy Ganswindta zaczęli powoływać się na pochlebną opinię gen. v. Schlieffena i Maxa v. Eyth, Sztab Generalny wydał natychmiastowe dementi. Tylko najbliżsi przyjaciele nie odsunęli się od niego. Celem obrony podziwianego przez nich wynalazcy założyli komitet. Starali się zbierać wysoką kaucję na jego uwolnienie, pisali petycje, podejmowali inne działania<sup>17</sup>. Wrogowie rozgłaszali np., że śmigłowiec o podobnych parametrach za 500 marek jest w stanie zbudować w ciągu czterech tygodni każdy zręczny ślusarz. Komitet wyznaczył więc nagrodę 35 tys. marek dla tego, kto bez patentu Ganswindta zbuduje podobną maszynę. Nikt nie podjął się zadania.

Zwolniony z więzienia Hermann miał jeszcze nadzieję, że wszystko da się cofnąć. Skoro nie udowodniono mu oszustwa, prasa powinna wytłumaczyć pomyłkę, przywracając mu cześć i honor. Napisa- ny przez Ganswindta pojednawczy tekst, który chciał on opublikować, nie został przyjęty przez redakcję żadnego z wielkich dzienników. Jeden z przyjaciół próbował wytłumaczyć wynalazcy mechanizm, którego ten padł ofiarą: *Gazety, które przez długie miesiące wypisywały o Tobie tak wiele oszczerstw, stałyby się w oczach swych czytelników niewiarygodne, gdyby po tylu*

*szkalujących artykułach ogłosiły teraz Twoją niewinność*<sup>18</sup>. Nikt z owej zмовy nie próbował się wyłamać. Także wydawcy pomniejszych tytułów, obawiając się potentatów, nie chcieli pomóc Ganswindtowi. Prasa, która przez miesiące prowadziła nagonkę, przyjęła obecnie nową taktykę: było nią całkowite milczenie.

Błoto, którym tak namiętnie obrzucano jeszcze przed chwilą nieszczęsnego konstruktora, zostawiło trwałe i widoczny ślad. Wszędzie okazywano mu wrogość i pogardę. Nikt nie przychodził już do parku wynalazków, nikt nie chciał kupować rowerów jego produkcji. Rodzina traciła grunt pod nogami. Będąc w więzieniu Ganswindt musiał zwolnić większość swych pracowników, przedsiębiorstwo przestało funkcjonować.

Hermann jeszcze raz pokazać miał siłę swego charakteru. Nie załamał się, postanowił walczyć o oficjalne udowodnienie niewinności i sądową rehabilitację. W 1904 r. wytoczył proces koncernowi Mossego, występując tym razem jako oskarżyciel. I wtedy stała się rzecz zdumiewająca: akta procesowe zniknęły z budynku sądu. Odnaleziono zostały ponownie ...po dwóch latach! Sprawa uległa w międzyczasie przedawnieniu, nie mogła być kontynuowana. Cesarz zwolnił jedynie Ganswindta z kosztów sądowych. Wynalazca poniósł jeszcze inną, dotkliwą stratę: jego przyjaciel, pochodzący ze Śląska szambelan na dworze cesarskim, baron v. Gorsdorff, rzucił się z okna. Powodem była nie tyle utrata 100 tys. marek, zainwestowanych w lotnicze przedsięwzięcie, co towarzyski ostracyzm i odium śmieszności, które zaczęło arystokracie towarzyszyć. Pani baronowa poszła w ślady męża, odbierając sobie życie z rewolweru. Niewielką pociechą był w tej sytuacji fakt, że komisarz Rucks okazał się faktycznie łapówkarzem i wtrącony został do więzienia (1906). Koncerny kontynuowały milczącą krucjatę przeciw Ganswindtowi, odmawiając nawet przyjmowania ogłoszeń o koncertach jego wybitnie uzdolnionej córki, Frei (1911)<sup>19</sup>.

O wynalazcy sporadycznie przypominały sobie potem tylko fachowe periodyki. Wskutek dynamicznego rozwoju techniki jego konstrukcje zastarzały się i prędko zostały prześcignięte przez nowe rozwiązania. W tym czasie powstawać zaczęły coraz wydajniejsze silniki spalinowe Deimlera i Benz, triumfy święciły motoryzacja i lotnictwo, pojawiały się coraz doskonalsze urządzenia elektryczne. Ganswindt znalazł się na bocznym, ślepych torze. *Edisona z Schoeneberg* nie stać już było na nowe prace konstrukcyjne. Rodzina utrzymywała się począt-

kowo z wyprzedzący urządzeń warsztatowych. Potem Hermannowi przyznano niewielką rentę. W 1912 r. zmarła żona, zostawiając go z dziesięciorgiem dzieci<sup>20</sup>. Trzeba było oddać dzierżawiony od 20 lat teren w Schoeneberg. Śmigłowiec przeniesiony został do szopy położonej w Zossen pod Berlinem. Wynalazca wciąż żywił nadzieję, że zdobędzie środki na wyposażenie go w odpowiedni silnik<sup>21</sup>. Kiedy w czerwcu 1915 r. mieszkanie Ganswindta odwiedził attaché pewnego neutralnego mocarstwa, zainteresowanego kupnem wynalazku (przypuszczalnie USA), władze zagroziły rodzinie deportacją. W 1917 r. konstruktor zwrócił się do wojska z ofertą zakupu ulepszonego sterowca własnego pomysłu. Był przekonany, że pomoże on Niemcom rozstrzygnąć wojnę na swą korzyść. Napotkał jedynie szyderstwo. *To ten nieszczęśnik jeszcze żyje?* – czerwona kredką na marginesie odesłanej z powrotem oferty napisał jeden z urzędników. Cesarz zdążył jeszcze przyznać wynalazcy jałmużnę, którą ten honorowo porozdzielał między swych dłużników.

### W Betlejem lotów kosmicznych

W 1919 r. Amerykanin, prof. Robert Goddard, opublikował pracę na temat raket napędzanych ładunkami prochowymi na zasadzie „karabinu maszynowego”. Pomysł przypominał do złudzenia XIX-wieczną teorię Hermanna Ganswindta. O pionierskich ideach wynalazcy z Wójtówka nikt już wtedy jednak nie pamiętał. W Europie przypomniano sobie o nich wraz z postępem, który technika raketowa zaczęła czynić w latach 20. XX w. Od 1925 r. korespondencję z *Edisonem* z Schoeneberg prowadził Max Valier, astronom i pisarz, aktywny i niezwykle skuteczny popularyzator techniki, współpracownik wielu ilustrowanych magazynów. To dzięki niemu o zapomnianym pionierze idei lotów kosmicznych dowiedzieli się nie tylko uczeni, lecz i szerokie rzesze zwykłych czytelników. Ganswind został ponownie odkryty i odzyskiwał w historii nauki należne mu uznanie. W 1928 r. wspólnie z prof. Hermannem Oberthem wziął udział jako konsultant w produkcji filmu s-f, w reżyserii Fritza Langa *Frau im Mond* („Kobieta na Księżycu”) – pierwszego w historii filmu o podróży człowieka rakieta na Księżyc (zarazem jednego z ostatnich wielkich niemieckich filmów niemych). Technika szła tymczasem naprzód. Rok później Opel zastosował rakiety prochowe pomysłu Valiera do napędu samochodu doświadczalnego z napędem odrzutowym, na-



Plakat „parku wynalazków” w Berlinie-Schoeneberg. Wymieniono i pokazano na nim wszystkie maszyny, konstruowane lub projektowane przez Hermanna Ganswindta. Po lewej wielki sterowiec, w centrum śmigłowiec, po prawej w oddali wiatrak, u góry – śmigłowiec, unoszący w przestrzeń raketę jego konstrukcji

stępnie motoszybowca. Pierwsze rakiety na paliwo płynne wypróbowane zostały przez Goddarda (1926) i Obertha (1930). Entuzjastów techniki raketowej przybywało. W Niemczech skupiało ich założone w 1927 r. we Wrocławiu Towarzystwo *Podróży Kosmicznych* (Verein für Raumschiffahrt – VfR), działające do 1933 r.

Prasowe nowinki docierały również do ojczyzny wynalazcy. *My, młodzieńcy z małego wschodniemieckiego miasteczka naszą wiedzę o wydarzeniach na świecie czerpaliśmy najchętniej, jeśli nie wyłącznie, z obrazków w „Berliner Illustrierte”* – wspominał po latach Clemens J. Neumann z Jezioran – *To, co relacjonowano tam na temat raket, było »kolosalne«, przestało być tylko marzeniem, stało się niezwykłą rzeczywistością. Fantastyczne powieści o zamkach na księżycu przestały budzić emocje, wywoływali je ludzie, których nazwiska wymieniała wtedy prasa: Max Valier, Fritz v. Opel, Hermann Oberth oraz ...Hermann Ganswindt. Ostatnie nazwisko przykuwało coraz bardziej akurat naszą, młodzieńców z Zyborka uwagę, już choćby z lokalnej dumy: Hermann Ganswindt, syn młynarza z Wójtówka koło Jezioran, nazwany »Edisonem z Schoeneberg« – choć »Illustrierte« informował o nim na wół z podziwem, na wół ze współzuciem. Z mieszanek zranionej i szczerej dumy współziomków stawaliśmy namiętnie po stronie owego bardzo podziwianego, lecz jeszcze bardziej wyśmiewanego i niedocenianego »pierwszego odkrywcy« – pisze Neumann. Powody do dumy były niepodważalne. Wraz z kolegami młodzieniec był prze-*

konany, że podbój kosmosu wymyślony został właśnie tu, nieopodal Jezioran – *Widoczny z daleka wiatrak na Łysej Górze koło Wójtówka stał się dla nas odtąd »technicznym Betlejem«.* Tu rozpoczęła się już »przyszłość podróży kosmicznych«. Najnowszą zdobyczą pochodzącą z Wójtówka wynalazcy »sterowca – maszyny latającej – samochodu – silnika odrzutowego – luznika itp.«, jak przedstawiał się on na swoich wizytówkach, był mianowicie »statek kosmiczny«. Wynalazek ów znajdował się wprawdzie na razie tylko na papierze, byliśmy jednak pewni, że z pomocą mistrza Ganswindta jeszcze za naszego życia wylądujemy na Księżycu, by powiedzieć mieszkającym tam samotnym ludziom »Dzień dobry!«. Niektórzy z dorosłych przypominali sobie chłopaka z Wójtówka, to, co mogli o nim opowiedzieć, nie pasowało jednak do obrazu, jaki wytworzyła sobie młodzież na podstawie doniesień prasowych: *Chcieliśmy dowiedzieć się czegoś bliższego od pana nauczyciela, lecz on »również nic nie wiedział«, odmawiając informacji.* – Ganswindt? Wiercipięta! Zły uczeń i do tego zabawny bohater. Podpadł już jako gimnazjalista, gdy zdarzyło się mu pojechać z Elku na Wystawę Światową w Paryżu. Owa legendarna podróż imponowała nam niezmiernie (małemu Wernerowi von Braun, synowi landrata, który uczęszczał wtedy do szkoły elementarnej w Gąbinie z pewnością tak samo). Tylko panowie nauczyciele byli odmiennego zdania. Oni wiedzieli »od razu«: *historia Ganswindta nie zakończy się dobrze.* – Coś takiego! Musiał wylądować w tym zwariowanym Berlinie!<sup>23</sup>



## Dziedzictwo Hermanna Ganswindta

Czasy wielkiego kryzysu przełomu lat 20. i 30. dla wielodziennej rodziny Ganswindtów były szczególnie ciężkim okresem. Korespondencja, którą wynalazca prowadził z koryfeuszami nauki swych czasów, uznanie i honorowe członkostwa kolejnych stowarzyszeń w codziennym życiu pomagały niewiele. Rodzina mieszkała w klitce, stale zagrożona eksmisją, klepała biedę, niedojadała i ...powiększała się. Sędziwy wynalazca miał 75 lat, gdy urodził się jego najmłodszy syn. Żył wtedy nadal siedemnastoletni z dzieci Ganswindta – wszystkie, wedle świadectwa współczesnych, były ładne, zdrowe i uzdolnione<sup>24</sup>. Nie mogły odziedziczyć po rodzicach majątku – bo taki nie istniał – odziedziczyły za to techniczne i muzyczne uzdolnienia. Zostały wzorowo wychowane, były pracowite, prawdopodobne i uczciwe, wspierały się nawzajem, pomagały też rodzicom. Sukcesy nie opuszczały ich potem w dorosłym, zawodowym życiu<sup>25</sup>.

Mózg konstruktora pracował bez wytchnienia. Powstawały wciąż nowe projekty. Sędziwy wynalazca obmyślił statek, który mógł się poruszać bez żagli, śruby i silnika, opracowywał plany idealnego miasta. Energia zdawała się go nie opuszczać, wiek jednak robił swoje. W 1934 r. z zapaleniem płuc trafił do szpitala. Zachował jasność umysłu, był świadom, że jego czas się kończy. Rozmyślał o swych wynalazkach i podróży ku gwiazdom. Podczas ostatnich odwiedzin powiedział do żony: *Mnie nie dane było tego doczekać, lecz Ty przeżyjesz to jeszcze*. Zmarł 29 października 1934 r. Ostatnie słowa okazały się prorocze. Jeden z synów Ganswindta, Harold, uczestniczył potem w amerykańskim programie raketowym,

a wdowa mogła jeszcze usłyszeć relację z wystrzelenia pierwszej rakiety kosmicznej z Cap Canaveral, późniejszego Przylądka Kennedygo, na Florydzie (1958)<sup>26</sup>.

Za oceanem Hermann Ganswindt uznawany był już wtedy za jednego z pionierów idei podboju kosmosu. Opinię tę ugruntował Willy Ley, inżynier zajmujący się techniką raketową, zarazem pisarz i historyk nauki. Działal on początkowo w Niemczech, ze względu na swe niemieckie pochodzenie zmuszony został jednak w 1935 r. wyemigrować do USA. Tu współpracował potem z Wernerem v. Braunem i NASA. Podbojowi kosmosu Ley poświęcił kilkanaście napisanych przez siebie w Niemczech i Ameryce książek, przyczyniając się do rozprzeczania idei kosmonautyki. Zmarł na moment przedtem, nim człowiek postawił stopę na Srebrnym Globie. Jego imię otrzymał tam jeden z kraterów. W 1970 r. Międzynarodowa Unia Astronomiczna postanowiła uhonorować w ten sposób również Ganswindta. Imieniem wynalazcy z Wójtówka nazwano krater położony po niewidocznej stronie Księżyca, pomiędzy 100. i 110. stopniem długości i 76. i 80. st. szerokości południowej<sup>27</sup>. Nie zapomniano o nim także w Niemczech. W 1975 r. władze dzielnicy Schöneberg wiadukt na autostradzie, w pobliżu miejsca, gdzie kiedyś znajdował się słynny park wynalazków, zdecydowały się nazwać *Hermann-Ganswindt-Brücke*.

Choć Ganswindt jest dziś jedynym Warmiakiem, który ma na Księżycu krater swego imienia, w dalekiej „małej ojczyźnie” pozostaje wciąż postacią nieznaną. Wynalazcy nie wymienia żaden z wydanych po wojnie, dotyczących Warmii i Mazur słowników biograficznych (!). Jego postać przedstawiona została dopiero w *Muzeum Nowoczesności*

MOK, otwartym w olsztyńskim Tartaku Raphaelsohnów 15 października 2014 r. W grudniu odbyła się w Olsztynie pierwsza poświęcona wynalazcy prelekcja, której treść nieco później zrelacjonowana została przez *Gazetę Olsztyńską*<sup>28</sup>. Odczyty, artykuły prasowe oraz muzealna ekspozycja, to z pewnością zbyt mało, by dzisiejszym mieszkańcom Warmii i Mazur przywrócić pamięć o zapomnianym wizjonerze. Konieczne jest podjęcie w tym celu dalszych, wielokierunkowych działań. Jako bardzo dobry oceniam pomysł nadania imienia Hermanna Ganswindta olsztyńskiemu *Muzeum Nowoczesności*. Postać pochodzącego z Warmii wynalazcy mogłaby być dzięki temu promowana w całej Polsce<sup>29</sup>.

Osoba pioniera idei lotów kosmicznych powinna być łączona jednak przede wszystkim z jego rodziną miejscowości. Tu Ganswindta należałoby koniecznie upamiętnić. W miejscu, w którym projektant rakiety kosmicznej oraz helikoptera przyszedł na świat, stoi dziś budynek młyna z przełomu XIX i XX w. Obecny właściciel nosi się z zamiarem adaptacji obiektu do celów turystyczno-rekreacyjnych. Wydaje się to bardzo korzystną okolicznością. Gdyby na murze budowli mogła zawisnąć tablica, poświęcona niezwykłemu wynalazcy, stowarzyszenie *Święta Warmia*, chętnie przyłączy się do takiej inicjatywy.

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. Ilse Essers, „Hermann Ganswindt. Vorkämpfer der Raumfahrt mit seinem Weltenfahrzeug seit 1881”, Düsseldorf 1977, s. 64.

2. Por.: Rafał Bętkowski, „Z Warmii na Księżyc. Hermann Ganswindt z Wójtówka k. Jezioran” cz. 1 [w:] „Debata” nr 3(90)2015, s. 38.

3. Essers, ibid., s. 65.

4. Essers cytuję recenzję gazety „Warmia” wydanej w Lidzbarku Warmińskim. Essers, ibid., s. 66-68.

5. Na okładce niniejszego numeru „Debaty” prezentujemy program owego olsztyńskiego występu.

6. Por.: Rafał Bętkowski, „Olsztyn, jakiego nie znacie”, Olsztyn 2010, s. 159.

7. Cytaty z: Hermann Ganswindt, „Das jüngste Gericht: Erfindungen von Hermann Ganswindt”, Berlin 1899.

8. Por.: Rafał Bętkowski, „Angielski system” [w:] „Debata” nr 9(36)2010, s. 41, 44; wersja zaktualizowana: [http://www.debata.olsztyn.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1356:angielski-system&catid=51:historia&Itemid=101](http://www.debata.olsztyn.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1356:angielski-system&catid=51:historia&Itemid=101)

9. Ganswindt obwiniał potem Zeppelina o kradzież własnych pomysłów. Zeppelin twierdził najpierw, że nie przypomniał sobie Ganswindta, podczas jednego z późniejszych wykładów przyznał jednak, że Ganswindt jako pierw-

szy w jasny sposób wytłumaczył zasady sterowności wielkich statków powietrznych; por.: Essers, ibid., s. 100-101.

10. Essers, ibid., s. 115.

11. Film braci Skladanowskich potem niestety zaginął.

12. Essers na podst. „Das Schöneberger Tageblatt” 13.4.1915; por.: Essers, s. 200.

13. Essers, ibid., s. 117.

14. Falko Hennig, „Erst Maikäfer, dann Tausendsassa”, <http://www.taz.de/1/archiv/?dig=2003/01/04/a0202>

15. Willy Ley, „Zum Tode von Hermann Ganswindt” [w:] „Deutsche Bergwerks-Zeitung” 1934.

16. Essers, ibid., s. 118.

17. Przyjaciele wynalazcy wydali m.in. broszurę „Ganswindt im Kerker”, która jednak bardziej zaszkodziła mu ponoć, niż pomogła; por.: Maré Stahl, „Ein Bruder des Ikarus. Das Leben des Erfinders Hermann Ganswindt” [w:] „Scherl's Magazin”, Berlin, 09.1933, s. 520.

18. Essers, ibid., s. 121.

19. Essers, ibid., s. 125-126.

20. Essers, ibid., s. 131.

21. Prototyp śmigłowca konstr. Ganswindta jeszcze przed końcem wojny został z Zossen skradziony i prawdopodobnie zniszczony. Pierwszy w pełni udany model śmigłowca udało się zbudować dopiero w 1936 r. (prof. Focke).

22. Z relacji tej mogłoby wynikać, że w l. 20. XX w. mło-

dzież z Jezioran myliła miejsce urodzenia Hermanna Ganswindta, uważając za nie wiatrak przy drodze do Wójtówka.

23. Clemens Neumann, „Wettlauf in den Himmel. Werner von Braun's Weg zu den Sternen” [w:] „Das Ostpreußenblatt” 15.02.1958, s. 9-10.

24. Stahl, ibid., s. 567.

25. Z pierwszą żoną, pochodzącą z Prus Wschodnich Anną Minną z d. Fritzsche (1866-1912) Hermann miał 22 dzieci, z których 6 zmarło we wczesnym dzieciństwie. Z drugiego małżeństwa z Friedą z d. Jäckisch przyszło ich na świat 7.

26. Pierwszy amerykański sztuczny satelita ziemi, Explorer 1, wystrzelony został 31.01.1958 r. Na orbitę wyniosła go rakietą Jupiter C (bezpośredni następca rakiety V2, zbudowanej pod kierunkiem Wernera v. Brauna).

27. Por.: [http://de.wikipedia.org/wiki/Ganswindt\\_%28Mondkrater%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Ganswindt_%28Mondkrater%29); <http://the-moon.wikispaces.com/Ganswindt>

28. Prelekcja Rafała Bętkowskiego „Hermann Ganswindt, zapomniany wynalazca z Warmii” odbyła się w Tartaku Raphaelsohnów MOK w Olsztynie 10.12.2014 r.; por. też artykuł: Ewelina Zdancewicz „Genialny i zapomniany” [w:] „Gazeta Olsztyńska” z 2.01.2015 r.

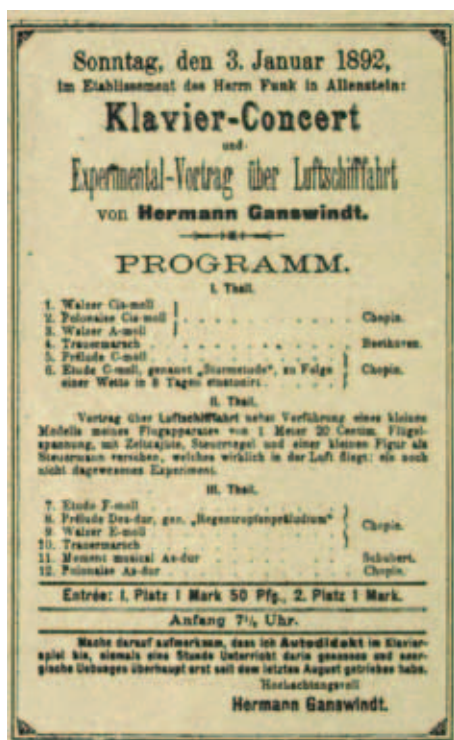
29. Z pomysłem takim wystąpił Janusz Cygański, kierujący zespołem przygotowującym ekspozycje „Muzeum Nowoczesności” w 2014 r.

# Z Warmii na Księzyc. Hermann Ganswindt z Wójtówka k. Jezioran (cz. 2)

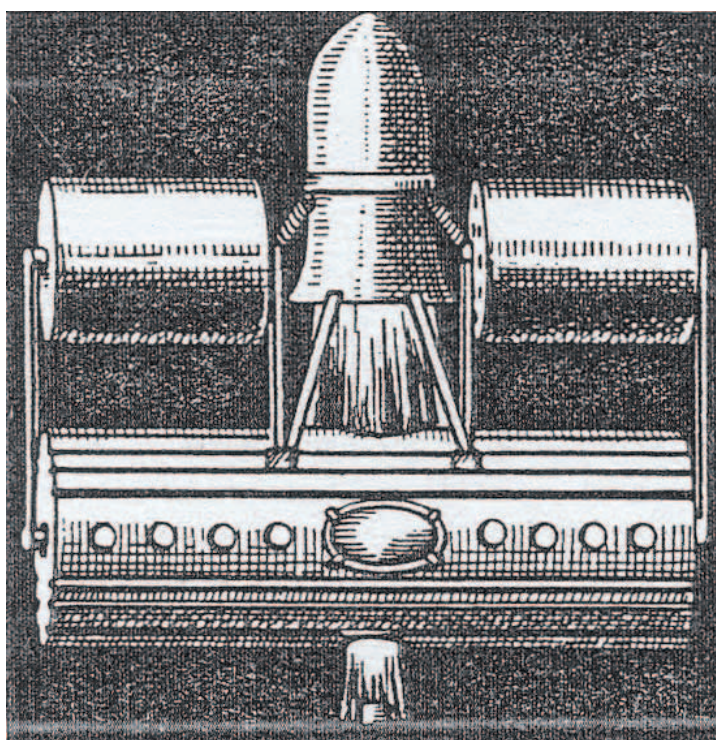
cd. ze s. 43



Restauracja Bellevue w Olsztynie, pocztówka z pocz. XX w. ze zbiorów autora. Od budowniczego oraz pierwszego właściciela nazywana była początkowo Funk's Etablissement. W jej sali 3 stycznia 1892 r. odbyła się połączona z koncertem fortepianowym prelekcja Hermanna Ganswindta, podczas której olsztynianie po raz pierwszy usłyszeli o napędzanych silnikiem odrzutowym raketach kosmicznych oraz lotach międzyplanetarnych



Program olsztyńskiego występu Hermanna Ganswindta w sali Funka (3.01.1892)



Rakiet kosmiczna projektu Hermanna Ganswindta z 1881 r. (wg Maxa Valiera)