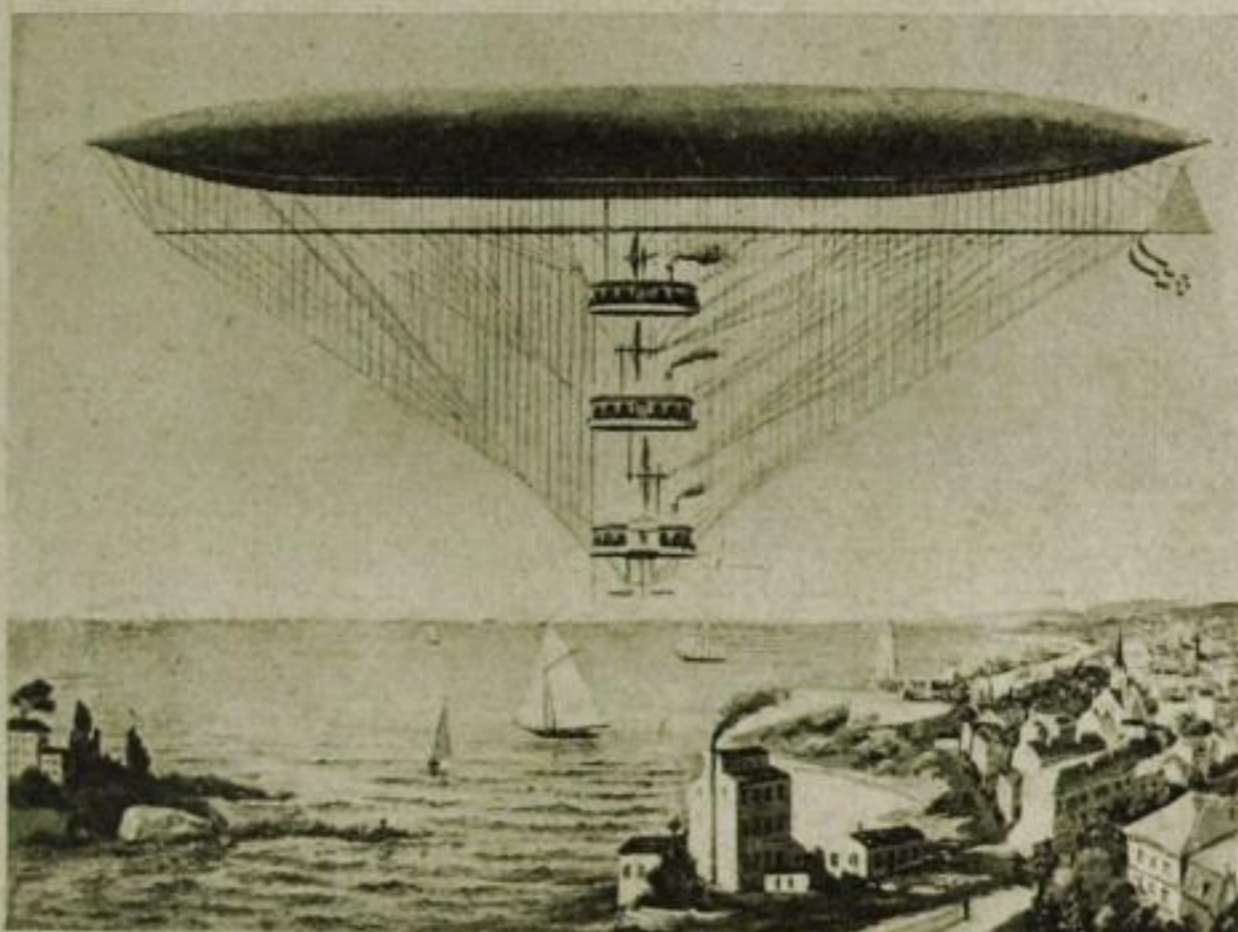


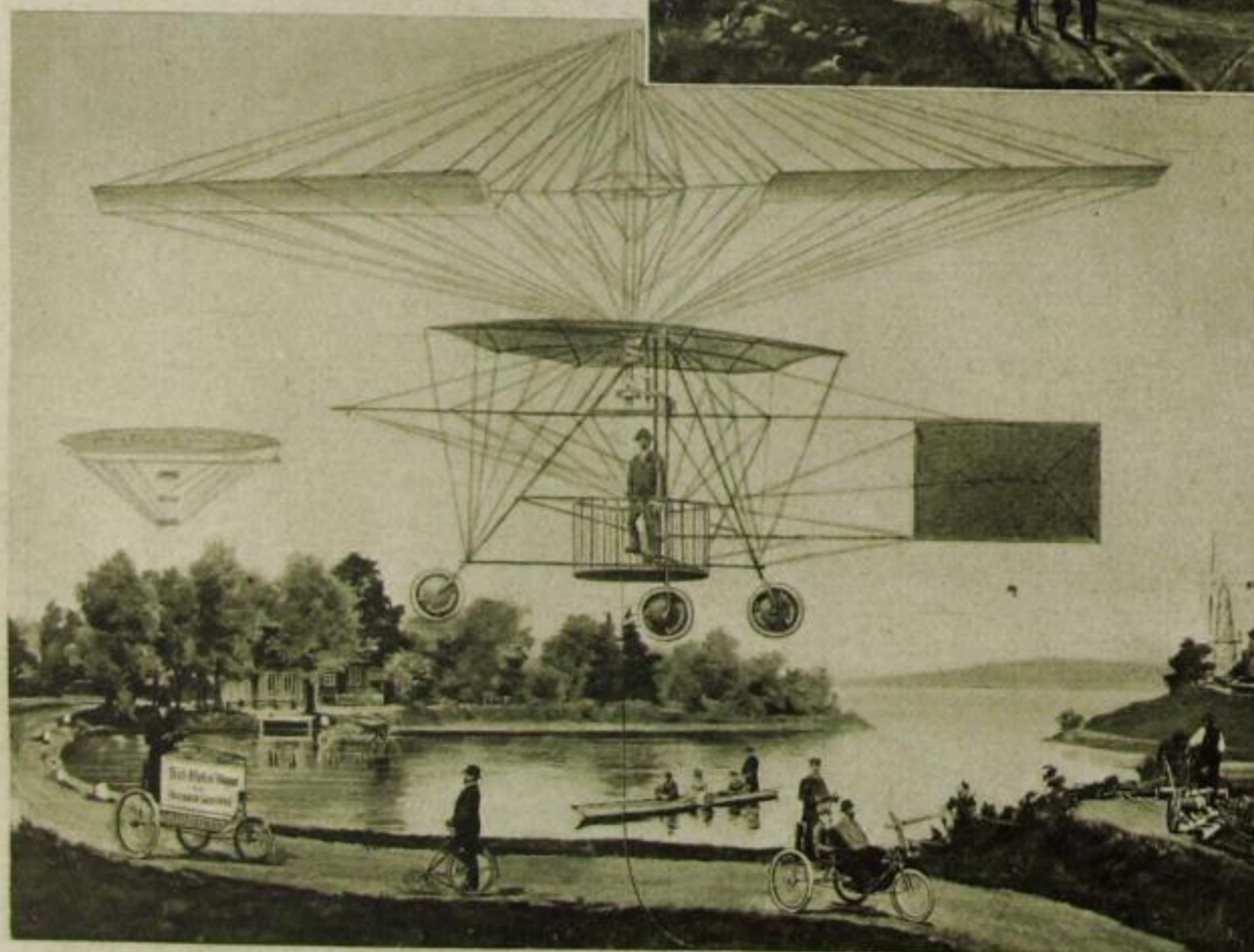
Schon als Siebenjähriger probiert er in den weiten Räumen der väterlichen Mühle, die neben der Maschinenwerkstatt betrieben wurde, ein Fahrrad mit vier Rädern aus, das sich fortbewegte, wenn man eine Maschinerie antrat. Vor fünfundsechzig Jahren schon fuhr dieses merkwürdige Vehikel zum Erstaunen der Einwohner auf der ostpreußischen Chaussee. Im Gymnasium genoß er geradezu Berühmtheit als Mathematiker und Physiker. Trotzdem mußte er auf Wunsch des Vaters in Zürich einige Semester Jura studieren, er hielt es aber nicht aus, hängte die Juristerei an den Nagel und schrieb ein Buch, „Das Jüngste Gericht“, über Justizreform. Dann geht er nach Berlin, um hier 1883 die unglaubliche Behauptung aufzustellen, daß Luftballons unter Beobachtungen besonderer physikalischer Gesetze, die die Proportion des Luftschiffes zu Gasinhalt und damit Tragfähigkeit betrafen, lenkbar sein müßten. Ein derartiges Fahrzeug könne beliebig Motoren, Nutzlast und Personen aufnehmen, wenn es nur die richtige Größe habe. Mit wahrhaft prophetischem Scharfblick erkannte er die ungeheure Bedeutung der Luft-



Das Modell des Ganswindtschen Luftschiffes. Schon 1883 ließ er es patentieren, schickte die Pläne dem Kriegsministerium ein — und erhielt sie zurück mit dem Vermerk: „Luftschiffe von 150 m Länge überschreiten die militärischen Bedürfnisse . . .“



Ganswindts Flugschraube als Windmotor angewandt. Sie erreichte eine beträchtliche Mehrleistung im Vergleich zu den damaligen Windmühlenflügeln und Windrädern.



Links: Bereits 1888 konstruierte Ganswindt diesen mit einem Tretmotor ausgerüsteten Flugapparat. Erst später hatte er die finanzielle Möglichkeit, den Apparat zu bauen, aber 1901 fand das große Ereignis statt: Der erste Aeroplan, schwerer als die Luft, erhob sich mit 2 Mann gen Himmel