

## Aerostatica<sup>1)</sup>.

Von Otto Nirenstein.

Was mich auf die, vielen sicherlich merkwürdig vorkommende Idee brachte, eine Sammlung von allen auf Luftschiffahrt bezüglichen Dingen anzulegen, weiß ich selbst nicht. Seit frühester Jugend sammelte ich eigentlich alles, was es überhaupt gibt, und da mein Interesse für Luftschiffahrt stets besonders groß war, war es recht naheliegend, in alten Drucken nach Abbildungen und Abhandlungen über Luftballons zu suchen. Ich begann meine Sammlung zu einer Zeit, da es noch nicht die Phantasiepreise von heute gab, aber auch die Vorkriegspreise für Aerostatica, die immerhin (besonders in Deutschland) schon eine recht ansehnliche Höhe erreicht hatten, wären damals selbst von den teuersten Geschäften nicht für erreichbar und möglich gehalten worden. Es war die Zeit, da man die hübschen Blätter der „Theaterzeitung“ von Bäuerle für ein bis zwei Kronen leicht bekam, und da es eine ganze Anzahl dieser Kupfer mit aerostatischen Darstellungen gab, waren sie auch, soviel ich mich erinnere, die Grundlage meiner Sammlung. Alte Bücher über Aeronautik waren schon damals kaum zu finden, der vierte Band der Haleschen „Magie“, den ich in einem Antiquariat sehr billig erstand, war das erste alte Werk, das ich meiner Kollektion einverleiben konnte. Heute könnte man wahrscheinlich auch dieses, nicht einmal so seltene, Werk nur zu Phantasiepreisen bekommen, die ja für Aerostatica besonders üblich wurden. Man staunt oft, was für Preise heute verlangt werden, und ich verstehe nicht, daß es manche Antiquare für rationell halten, lieber Bücher jahrelang liegen zu lassen, als ihre Preise in vernünftigen Grenzen zu halten. Denn, soviel ich glaube, ist das Sammeln von Aerostatica (wenigstens in Öster-

<sup>1)</sup> Als der Herausgeber dieses Jahrbuches mich bat, ihm für den vorliegenden Jahrgang einen Beitrag über meine Sammlung zur Verfügung zu stellen, da legte ich mir die Frage vor, ob hier der richtige Platz sei, ein solches Spezialgebiet zu behandeln. Erst glaubte ich, diese Frage verneinen zu müssen, dann aber entschloß ich mich doch, diese Zeilen zu schreiben, da ich mir sagte, daß ein allerdings nur kleiner Teil meiner Sammlung bibliophiles Interesse besitze und ich vielleicht diesem interessanten Sammelzweig neue Anhänger bringen könnte. In diesem Sinne mögen die folgenden Worte gewertet werden.



reich) nicht sehr verbreitet. In Deutschland scheint es eine Reihe größerer Sammlungen zu geben, trotzdem sind meiner Meinung nach die jetzigen Preise nicht annähernd berechtigt; es gibt ja heute tatsächlich keine noch so unbedeutende luftschiffahrtliche Darstellung, die, stammt sie aus dem 18. Jahrhundert, nicht schon als große Seltenheit ausgebaut wird. Besonders in Wien leisten sich manche Antiquariate ganz Unglaubliches, in Deutschland ist jetzt viel eher etwas zu kaufen, allerdings für uns leider meist nur „theoretisch“, denn die Postverhältnisse erschweren jeglichen Verkehr ganz außerordentlich; die schönsten Stücke haben längst neue Besitzer gefunden, bevor eine Bestellung aus Österreich einlangen konnte, viele sehr preiswerte Werke aus den Katalogen der letzten Zeit sind mir dadurch entgangen.

Meine aeronautische Sammlung umfaßt alles, was sich auf diesen Gegenstand bezieht, also Bücher, bildliche Darstellungen, Medaillen, Autographen, Plakate, Flugzettel und Fliegerabwürfe, Ansichtskarten etc. etc., wie man sieht, ist das ein sehr umfangreiches Gebiet. Ich habe daher auch schon begonnen, mich in manchen Abteilungen zu spezialisieren, so vor allem in den beiden erstgenannten (Bücher und bildliche Darstellungen), die ich hier besprechen will. Ich nehme da hauptsächlich Altes auf, inwieweit auch Modernes gesucht wird, will ich weiter unten anführen.

Alte Schriften und Bilder, besonders unbekannte Projekte und phantastische Darstellungen, sind meine Lieblingsstücke. Und als ganz besondere Spezialität habe ich mir die Zeit bis zum Jahre 1783 gewählt, also die Zeit vor der Erfindung des Heißluftballons durch die Brüder Montgolfier. Da gibt es die prächtigsten „Ideen“ und Ahnungen, phantastische Pläne und Berichte. Selbstverständlich ist auf diesem Gebiete ein Sammeln ganz besonders schwer, es gibt wenig Anhaltspunkte, in welchen Werken derlei Dinge zu finden sind und man ist fast ganz auf seinen „Spürsinn“ angewiesen. Meine Sammlung enthält jetzt immerhin schon eine ganze Anzahl solcher unbekannter Stücke, auf die ich später eingehen will.

Für das beste derzeit existierende bibliographische Werk halte ich den „Katalog der historischen Abteilung der I. Internationalen Luftschiffahrts-Ausstellung (Ia) zu Frankfurt am Main 1909“ von Dr. Louis Liebmann und Dr. Gustav Wahl. Was hier an Material zusammengetragen ist, kann nur ein Sammler beurteilen, der weiß, wie schwer jedes einzelne Stück zugänglich ist. Das Werk umfaßt eine Bilder- und eine Bücherabteilung, und ist schon durch diese Zweiteilung, wie ich glaube, der großen amerikanischen aeronautischen Bibliographie von Brockett weit überlegen. Daß es nicht lückenlos ist, ist selbstverständlich, es ist ja schließlich der Katalog einer Ausstellung, trotzdem aber und (obwohl es neun Jahre alt ist) noch nicht überholt worden. Außer diesen zwei großen Bibliographien (die von



Tissandier erwähne ich der Vollständigkeit halber, sie ist aber schon zu veraltet!) gibt es noch eine Anzahl von Katalogen verschiedener Antiquariate, die dem Sammler eine Handhabe geben und eine Beurteilung halbwegs ermöglichen. Der beste Antiquariatskatalog, den ich kenne, ist der Ludwig Rosenthals in München (Katalog Nr. 152), ohne mich mit seinen Preisen einverstanden zu erklären.

Aus allen diesen Werken und Katalogen stellte ich mir eine Desideratenliste zusammen, wobei ich mich besonders auf Bücher verlegte, aus deren Titel nicht hervorging, daß sie Luftschiffahrtliches enthielten. Ausgesprochene Aërostatica seines Lagers kennt ja jeder Buchhändler ohnehin und zeigt sie einem auf Verlangen, nur die oben erwähnten Werke sind schwer aufzutreiben und müssen im Zettelkatalog mühsam zusammengesucht werden. So verbrachte ich auch viele Stunden in unzähligen Antiquariaten und ging nach meiner Liste die Zettelkataloge durch, meist ohne Erfolg, aber je größer die Mühe, um so größer die Freude, wenn ich einmal etwas fand. Da die Zettelkataloge der Antiquariate größtenteils schon sehr alt waren, stammten auch die Preise aus der „guten alten Zeit“, waren also sehr mäßig, und so gelang es mir, gerade die schönsten Stücke sehr billig zu bekommen. Die größte Seltenheit meiner Sammlung erwarb ich erst während des Krieges im Jahre 1915 in Wien auf folgende Weise:

Ich fand in einem Antiquariate ein großes Foliowerk mit 49 Doppeltafeln, deren eine einen Menschen an einem Fallschirm zeigte. Die Darstellung war mir bekannt, das Werk hieß: „*Machinae novae Fausti Verantii Siceni cum declaratione latina, italica, hispanica, gallica et germanica. Venetiis cum Privilegiis.*“ Ich kaufte es sehr billig und hatte es lange zu Hause unter den noch nicht eingereichten und katalogisierten Büchern liegen, bevor mir einmal einfiel, in der Liebmann-Wahlschen Bibliographie nachzusehen. Wie groß war mein Erstaunen, als ich dort fand, daß das Werk aus dem Jahre 1595 stammen soll (ich hatte es infolge seiner besonders guten Erhaltung für viel jünger gehalten!) und folgende Anmerkung las: „Vollständige Exemplare vorhanden in der Hof- und Staatsbibliothek in München und in der Stadtbibliothek in Breslau, mit dem unvollständigen Exemplar der Sendenbergschen Bibliothek die einzigen bisher in Deutschland nachgewiesenen Exemplare.“ Mein Exemplar hat zwar nur zweisprachigen Text, dagegen alle Tafeln zum Unterschied von dem der Sendenbergschen Bibliothek in Frankfurt am Main. Es dürfte wohl eines der seltensten Bücher sein und ist auch sonst durch seine hervorragend interessanten technischen Konstruktionen von Interesse (lokalhistorisch erwähnenswert Tafel Nr. 3: „*Pontes Viennae Austriae*“, eine Holzbrücke über die Donau, im Hintergrund einige Häuser, die wohl Wien vorstellen sollen).



Von solchen ganz alten Werken, in denen der Luftfahrtsgedanke zum Ausdruck kommt, will ich aus meiner Sammlung noch vier fast unbekanntere erwähnen; es sind dies in der Reihenfolge ihres Erscheinens:

Auli Gellii noctes atticae etc. 1592. Apud Joan. Tornaesium typ. Regium. Cum Privilegio. — Gellius berichtet im 10. Buch, Kapitel 12 von Archytas aus Tarent, der (um 410 v. Chr. Seb.) eine hölzerne Taube zum Fliegen gebracht habe. Seine Worte lauten: „... scripserunt, simulachrum columbae e ligno, ab Archyta ratione quadam disciplinaque; mechanica factum volasse. ita erat scilicet libramentis suspensum et aura spiritus inclusa atque occulta concitum.“ Und weiter zitiert er Favorinus, der ungefähr dasselbe berichtet, aber noch hinzufügt: „... ἤτις εἶποτε καθίστηεν, οὐκ ἐν ἀνιότατο...“. Sollte diese aura inclusa nicht warme Luft gewesen sein? Wir hätten es mit dem ersten Heißluftballon zu tun. Das gegen diese Annahme angeführte Moment, heiße Luft könne keine hölzerne Figur erheben, findet in den „libramenta“ eine ganz natürliche Erklärung: Die Taube des Archytas war mit Gegengewichten ausbalanciert aufgehängt, so daß die warme Luft keine oder fast keine Last zu heben hatte! Auch der griechische Schlußsatz des Favorinus fügt sich in diese Theorie ein. —

Fast zwei Jahrtausende später taucht wieder ein ähnliches Projekt auf!). Im Jahre 1556 verspricht Julius Cäsar Scaliger, ein Luftschiff und eine fliegende Taube zu verfertigen. Seine Idee ist schon viel besser, sie ist enthalten in: „Julii Caesaris Scaligeri exotericarum exercitationum liber XV de Subtilitate ad Hieronymum Cardanum . . . . Francofurti apud Claudium Marnium & haeredes Joannis Aubrii MDCVII“ und lautet:

„Volantis tamen columbae machinulam, cuius autorem Architam tradunt, vel facillime profiteri audeo. Nauiculam sponte mobilem, ac sui remigii autorem faciam, nullo negotio. Eade ratio cum volante auicula. Materia ex iunci medulla parabilis, vesiculis amicta, aut pelliculis, quibus auri bracteatores, atq; foliatores (sic enim libet nunc) utuntur, neruulis obuoluta: ubi semicirculus rotam unam impulerit, motum praestabit aliarum, quibus alae agitabuntur.“

Hier finden wir schon die Idee der noch heute gebräuchlichen Goldschlägerhaut und den erst so viel später verwirklichten Lenkbarkeitsgedanken.

Als nächstes sei ein phantastisches Werk erwähnt, in dem der Gedanke der Luftschiffahrt zum Ausdruck kommt: „S. Rollenbagen. Wunderbährliche bißher unerhörte und ungläubliche Indianische Reisen / Durch die Luft / Wasser / Land / Hölle / Paradies / und den Himmel . . . . . In Verlegung

) Ich übergehe da einen gewaltigen Zeitraum, der keineswegs fruchtlos auf unserm Gebiete verstrich. Manches ließe sich erwähnen (mir fällt z. B. Lucian ein mit seiner Schrift „Ikaromenippus“), aber ich will hier ja nicht eine lückenlose Darstellung geben, sondern eine kleine Auswahl aus meiner Sammlung.



Paul Zeising's / Buchhändl. in Helmstedt / Anno MDCLXXXVII. Im dritten Buch, erster Teil, behandeln die Kapitel zwei bis sechs eine phantastische Luftreise, die durch die Kapitelüberschriften „Von der Schifffahrt in die Luft zu den Mohrn“, „Von der Schlacht mit den Sonnen Einwohnern“, „Von der Schlacht mit den Wolcken Centauris“ etc. genügend gekennzeichnet wird.

Als letztes seien die „Gesammelten Nachrichten von allerhand merkwürdigen Begebenheiten etc.“<sup>1)</sup> erwähnt, deren dritter Teil die Jahre 1769 bis 1775 umfaßt und unter „Neuerfundene Maschinen und Karitäten“ vom Jahre 1773 „Etwas von einem fliegenden Wagen“ bringt, den ein Herr des Forges in Bouillon erfunden hat, und der „mit zween Flügeln versehen ist, welche ein Segelwerk 60 Fuß breit ausmachen, daß aber derjenige, welcher fliegen will, es ohne Mühe dirigiren, und so hoch und niedrig, als es ihm beliebt, fliegen könne. Es sey nicht unmöglich, in 105 Tagen mit dieser Maschine in den Mond zu fliegen, und auf diese Weise könnten die Streitigkeiten der Astronomen über diesen Trabanten der Erde am leichtesten entschieden werden“.

Damit schlicße ich dieses Kapitel; der Platz erlaubt mir hier nicht, auf diese so interessanten und unbekannt gebliebenen Projekte näher einzugehen.

Die nächste Periode beginnt mit dem Auftreten der Gebrüder Montgolfier. Sie gelten als die Erfinder des „Luftballs“, den sie auch selbständig, aber kaum als Erste erfanden. Sieht man von den unsicheren Nachrichten aus alten Zeiten ab, so bleibt noch immer der Versuch des Portugiesen Susmão über, der (was heute kaum mehr zu bestreiten ist), im Jahre 1709 den ersten Heißluftballon steigen ließ.

Die Erscheinungen der Zeit von 1783—1840 sind alle nicht nur für den Sammler von Aerostatica von Wert, sondern interessieren in gleicher Weise Lokal- und Kulturhistoriker. Dies dürfte mit ein Grund sein, weshalb die Berichte und Darstellungen von den ersten Versuchen und Auffahrten der „Luftbälle nach Montgolfier'scher oder Charles'scher Art“ in den verschiedenen Städten und Ländern (d. h. von Ballons, die mit „heißer“ resp. „brennbarer Luft“ gefüllt waren) so gesucht werden. Jedes einzelne Bild, jedes Kupfer in den Büchern atmet den Hauch der Zeit; eine bunte Menge umdrängt den Platz, der Ballon war in einem Schuppen untergebracht (wo er gegen eine besondere Gebühr eingehend besichtigt werden konnte) und liegt jetzt zwischen vier Fahnenmasten halbgefüllt oder schwebt schon in der Luft, die Aeronauten winken der begeisterten Menge mit Fahnen, ehe der Luftball den Blicken entschwindet. Dies der Inhalt der meisten Berichte und

---

<sup>1)</sup> Bei meinem Exemplar fehlt das Titelblatt; obige Angaben des Titels sind aus dem Vorwort rekonstruiert, dürften aber stimmen.



graphischen Darstellungen. Und trotzdem: welche Fälle von Interessantem und Originellem bietet nicht jedes einzelne Blatt! Wer kennt nicht die Löschenkohl'schen Darstellungen der Wiener Luftfahrten, die mit ihrer oft ungelenkten Staffage doch zu den gesuchtesten Stücken des Kunsthandels gehören<sup>1)</sup>. Oder die sogenannten „Sucklastenbilder“, die solche Ereignisse (mit einer kurzen Erklärung versehen) verewigen. Zahllose Blätter gibt es, teils als Beilagen in Büchern, teils als Einblattdrucke mit und ohne Text, die den nach so langer Zeit in Erfüllung gegangenen Traum des Menschen, das Fliegen, verherrlichen. Ich möchte diese Darstellungen die illustrierten Zeitungen der damaligen Zeit nennen; es kam den Herausgebern hauptsächlich darauf an, möglichst schnell dem Publikum Gesehenes im Bilde zu bieten; durch die Schnelligkeit litt natürlich die Ausführung dieser Erzeugnisse, die fehlende Kunst ersetzen sie aber meist durch Originalität und Natürlichkeit.

Die Zeitspanne von 1783—1840 ist von allen Historikern und Bibliographen am öftesten und genauesten behandelt worden. Ich beschränke mich daher darauf, aus den zahlreichen Werken meiner Sammlung ein sehr seltenes zu erwähnen, das „Physikalische Tagbuch“ von L. Hübner. Ich besitze die Jahrgänge 1784—1787 in 7 Bänden. (Alles, was erschienen?) Dieses Werk enthält zahllose hochinteressante Artikel und Notizen über die gleichzeitigen aeronautischen Begebenheiten, Erfindungen und Projekte, kritisch erörtert und satirisch beleuchtet. Es ist eine Fundgrube für den Historiker und meines Wissens noch nirgend verwertet worden.

Ein von mir besonders gepflegter Teil meiner Bibliothek ist die Behandlung der Luftschiffahrt in der Literatur. Hier ist heute sicher noch sehr, sehr viel aufzutreiben, meist ist es ein Zufall, der mich diese Bücher finden ließ, denn da der Titel fast nie einen solchen Inhalt verrät, ist auch dieser Teil in den Bibliographien am schwächsten vertreten. Die oben erwähnten vormontgolzierschen Projekte gehören in gewissem Sinne auch in diese Kategorie, die wohl das meiste bibliographische Interesse beanspruchen dürfte und daher etwas eingehender behandelt werden mag: „Almanach des Muses 1784. A Paris chez de Lalain etc.“ betitelt sich ein reizender kleiner Band. Er enthält zahlreiche Gedichte, die das Fliegen preisen und verherrlichen. Fast alle sind unbekannt geblieben, jedes einzelne wäre einer Veröffentlichung wert; da hier der Platz zum Abdruck eines größeren Gedichtes fehlt, erwähne ich nur einen zwar nicht unbekanntem Vierzeiler, der heute wieder Aktualität besitzt. Er findet sich auf S. 228 und lautet:

<sup>1)</sup> Eine ganze Anzahl ist in meiner vom Österr. Flugtechnischen Verein, Wien I, Friedrichstraße 4 herausgegebenen Studie „Luftfahrt im alten Wien“ (einmalige numerierte Auflage von 300 Expl. als Sonderdruck aus dem Jahrbuch des k. k. Österr. Flugtechnischen Vereins, Wien 1917) in guten Reproduktionen enthalten.



Sur la Navigation aérienne.

Les Anglois, nation trop fière,  
s'arrogent l'empire des mers:  
les François, nation légère,  
s'empare de celui des airs.

Die übrigen Gedichte beziehen sich auf die neue Erfindung im allgemeinen und auf die ersten Aufstiege und Luftfahrer im besonderen.

Daß sich auch Christoph Martin Wieland mit Luftschiffahrt beschäftigt hat, ist merkwürdigerweise in weiteren Kreisen ziemlich unbekannt. Ich besitze verschiedene Ausgaben seiner darauf Bezug nehmenden Schriften. Es sind dies: „Die Aeropetomanie. Im Oktober 1783“ und „Die Aeronauten. Im Januar 1784“ mit dem „Zusatz. Im Februar 1797“. Beide erschienen in Wielands „Teutscher Merkur“ und zählen zu den interessantesten zeitgenössischen Berichten. Leider sind sie nur in den ganz großen Gesamtausgaben Wielands enthalten gewesen, was mich vor einigen Jahren veranlaßte, sie in einem Neudruck herauszugeben<sup>1)</sup>.

Hierher gehört ferner Alxingers „Doolin von Mainz“. Im sechsten Gesang, Strophe 80 bis Schluß ist von einem Luftschiff die Rede: . . .

„Nachdem sie sich versöhnt, und dieses hielt nicht schwer,  
So gehn sie in den Hof; da schwankte schon die starke  
Aus Cedernholz gehaune Barke  
An seidnen Stricken hin und her.  
Hoch drüben schwebete der Ballen,  
Elementarisch Feuer brannte drin;  
Auch sah man unterwärts geknüpft an ihn  
Ein leicht beweglich Segel wallen.“

etc.

Und über das im letzten Satz angedeutete Lenkbarkeitsproblem heißt es später:

„Allein die Kunst, wovon den Herren jener Zeit  
Nichts ahnden wird, ja deren Möglichkeit  
Sie läugnen, um der Müh, darüber nachzudenken,  
Vorsichtig zu entgehn, die Kunst nicht bloß ein Spiel  
Des Wind zu seyn, das Schiff zu lenken,  
Und hinzusteuern, wo man will,  
Die Kunst weiß ich: seht diese Schläuche,  
Mit Winden füll' ich ihre hohlen Bäuche.

<sup>1)</sup> Wien 1913. Verlag der „HP, Fachzeitschrift für Automobilismus und Flugtechnik“.



Zwei derer brauchst ihr nur, den, so der Ostwind bläht,  
 Und den, woraus mit wildem Toben  
 Der Südwest fährt; der Ostwind weht  
 Euch nach Paris, drum gießt, so bald ihr euch erhoben,  
 Ihn in das Segeltuch; den Südwest aber spart  
 Vorsichtig auf die zweite Fahrt:  
 Auch lernet den Gebrauch von dieser goldnen Röhre,  
 Schraubt ihr sie auf, so senkt sich erdwärts eure Sphäre."

Jean Paul ist mit seiner phantastischen Erzählung „Des Luftschiffers Sianozzo Seebuch“ in meiner Sammlung vertreten. Es ist im zweiten Bändchen des „Komischen Anhangs zum Titan“ enthalten und vor kurzer Zeit in einem hübschen Neudruck erschienen.

Ein seltenes Stück ist „Die Grille“ von August von Kogebue. Wien 1812. Im vierten Bändchen als Titellupfer ein Mann, der einen Ballon an einem Seile herabzieht; in der Sondel befindet sich eine rufende Dame. Den dazu gehörigen Text bringt die Seite 100: „Die Luftschifferin“, eine nette Erzählung im Stile der Zeit. Kogebue befaßt sich auch im ersten Teil seiner „Bemerkungen auf einer Reise aus Liefland nach Rom und Neapel“, der in Köln 1810 erschien, mit Luftschiffahrt. Er schildert auf S. 33 u. f. „Robertsons Luftfahrt“ (in Riga) und auf S. 110 u. f. „Zambeccaris Luftfahrt. (Aus Bologna)“. Da diese Schilderungen mehr fachtechnisches Interesse besitzen, möge es hier mit ihrer Erwähnung sein Bemenden haben.

Ein ganz besonders hübsches Alt-Wiener-Buch ist „Pierre Soucis oder die Philosophen im Lande der Gleichheit. Wien 1796“. Es führt noch am Titelblatt das Motto: „Qui couche avec les chiens se leve avec les puces.“ Sein Titellupfer, von Serstner gestochen, sei hier wiedergegeben. Der anonyme Verfasser ist J. A. Gleich. Im 6. Kapitel (S. 144 u. f.) ist von der Verwendung des Luftballons im Kriege die Rede; wie erheiternd liest sich heute z. B. die Stelle:

„... aber wie sollten sie sogleich die gehörige Mannschaft in entfernte Orte bringen? man machte verschiedene Projekte, und erfand endlich das Arkanum, ganze Heere ohne viele Kosten und in der möglist kürzesten Zeit wie eine Staffete an Ort und Stelle zu bringen, der Kommedant gieng samt dem Geschütze in einem Luftballon ab, und die sämentliche Armee per Posto.“

Und so geht das fort!

Sehr selten scheint das auch anonym erschienene Büchlein: „Der Pilgrim mit dem grünen Schnappsack. Germanien 1799“ zu sein, das auf den Seiten 68—71 eine Beschreibung der ersten Überfliegung des Ärmelkanals durch Blanchard bringt.





Titelkupfer, gestochen von Serstner,  
zu „Pierre Soucis oder Die Philosophen  
im Lande der Gleichheit“. Wien 1796.  
(Zum Artikel „Aerostatica“, S. 56.)







Kurz erwähnt seien schließlich noch „Voyage Aérien, dédié Aux jeunes Etudians. La Rochelle et Paris 1836“, die Schilderung einer Weltreise im Ballon, und von Werken der modernen Literatur nebst den Jules-Verne'schen und Wells'schen Utopien der bekannte Roman Max Eyth's „Der Schneider von Ulm“.

Was ich oben besprach und aus meiner Sammlung anführte, ist ziemlich wahllos herausgegriffen. Es soll ja auch nur ein Ausschnitt sein und die Art zeigen, wie und was ich besonders sammle.

Beim Erwerb moderner Erscheinungen habe ich mir schon lange große Beschränkung auferlegen müssen; wollte man da alles sammeln, so hätte das keine Grenzen. Ich suche also nur Bücher und Dokumente, die für die Erfindungen der Neuzeit und die weitere Entwicklung des Fliegens von besonderem Werte sind, oder die bestimmte wichtige Ereignisse betreffen. So habe ich mir mit großer Mühe die ersten Berichte von und über Zeppelin und die Brüder Wright verschafft, von der ersten Überquerung des Ärmelkanals durch Blériot, den heute schon historischen ersten Flugwochen etc.; eine ganze Menge von Zeitungsausschnitten bilden eine wertvolle Ergänzung. Vermieden wird alles Allgemeine, das würde zu weit führen.

So wäre ich denn am Ende meiner Ausführungen angelangt. Selbstverständlich läßt sich eine Sammlung von Aerostatica auch nach ganz anderen Gesichtspunkten führen; aber wenn sich eine solche Kollektion in Folge der Mannigfaltigkeit der Gegenstände immerhin ziemlich kompliziert gestalten muß, es ist ein interessantes Sammelgebiet, das verdienen würde, auch bei uns in Österreich einen größeren Kreis von Anhängern zu finden.

