

Universitäts-Bibliothek Wien

II

397937



„Les mille et un jours contes Persans, Turcs et Chinois traduits par Pétis de la Croix, Cardonne, Caylus etc., augmentés de nouveaux contes traduits le l'Arabe par M. Pajot Sainte-Croix“, 1843 in zwei Bänden, 1844 und 1848 in einem Band. Die beiden letzteren Ausgaben hat Jules Collignon mit einer großen Anzahl von Holzschnitten geschmückt. Es sind teils größere Illustrationen, deren Wirkung aber durch eine gewisse Steifheit im Figuralen beeinträchtigt wird, teils Vignetten und culs de lampe, die sich besonders durch anmutige ornamentale Erfindung auszeichnen. (Abb. II—14, Anfangs- und Schlußvignette.)

Noch wäre eine moderne Ausgabe zu erwähnen: Les Mille et un Jours, contes orientaux traduits par Pétis de la Croix, notices et notes par F. de Donville, Paris, Garnier frères, 1899. Weder die Einleitung, die im Tone einer Causerie

gehalten ist, noch die Anmerkungen, die sich zumeist auf die Übersetzung persischer Ausdrücke beschränken, bringen neue Aufschlüsse über das Werk. Auch verliert die Ausgabe dadurch an Wert, daß einige Märchen, darunter gerade die schönsten, wie z. B. die Geschichte von Kalaf und Turandot, weggelassen sind. — Eine moderne deutsche Ausgabe fehlt bis jetzt.

Heutzutage sind die Märchen fast vergessen und auch von den vielen Bearbeitungen hat sich kaum eine behauptet; das Théâtre de la Foire besitzt höchstens noch kulturhistorischen Wert, die fiabe drammatiche von Gozzi sind trotz ihrer einstigen Beliebtheit und Verbreitung eine antiquarische Seltenheit geworden und selbst Schillers Turandot wird kaum mehr aufgeführt. Nur in Kinderbüchern<sup>1</sup> findet sich noch hier und da ein oder das andere Märchen, bearbeitet und verstümmelt bis zur Unkenntlichkeit.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Als trauriges Beispiel dieser Art nenne ich: Märchen aus tausend und ein Tag, für die Jugend bearbeitet von Albert Ludwig Grimm, Leipzig o. J. Bezeichnend für diese „Bearbeitung“ ist die Einleitung:

„Kommt herbei! kommt herbei,

Ihr meine lieben, fröhlichen, jugendlichen Freunde!

Kommt und vertraut Euch meiner Führung!

In einen neuen Wundergarten will ich Euch begleiten.

So ruft Euch der alte Gärtner zu, den Ihr wohl noch kennt. Es ist derselbe, der Euch einst den Wundergarten der arabischen Märchenwelt der 1001 Nacht eröffnete, nachdem er zuvor alles schädliche Gewürm, alle giftigen Pflanzen und Blumen daraus vertilgt und jede Gefahr sorgfältig abgewendet hatte.“ — So hat's der „alte Gärtner“ auch mit 1001 Tag gemacht. Aber er hat sich nicht begnügt nur die „giftigen Pflanzen“ zu vertilgen, sondern er hat an ihre Stelle seinen eigenen Kohl gepflanzt; der arme „Wundergarten“ ist kaum wiederzuerkennen.

<sup>2</sup> Während der Drucklegung dieses Aufsatzes zeigt der Inselverlag in Leipzig eine neue Ausgabe von Tausend und ein Tag, ausgewählt und eingeleitet von Paul Ernst, übersetzt von Felix Paul Greve, in 4 Bänden, an; sie wird, so wie die Hagensche Ausgabe, nebst 1001 Tag eine Auslese der besten orientalischen Märchen enthalten und sich in Ausstattung und Format an die schöne Ausgabe der 1001 Nächte des Inselverlags anschließen.



# Die Luftfahrten in der deutschen Literatur.

Ein bibliographischer Versuch.

Von

Professor Dr. Jacob Minor in Wien.

**L**uft, Wasser, Feuer und Erde müssen poetisiert werden! So hat vor 100 Jahren W. Schlegel ausgerufen; und das XIX. Jahrhundert hat dann zunächst ein ungeheures Heer von Elementargeistern in der Dichtung gesehen, ehe man anfang, die Natur von innen heraus zu poetisieren. Im XX. Jahrhundert wird die Parole lauten: Die technischen Errungenschaften, welche die Elemente bezwungen haben und durch die unser ganzes modernes Leben völlig umgewandelt worden ist, müssen poetisiert werden! Die Poesie des Posthorns muß durch eine Poesie der Eisenbahn, des Rades, des Automobils und des Flugschiffes ersetzt werden. Ob und inwieweit das den Künstlern gelingen wird, ist eine der wichtigsten Fragen der Poetik der Zukunft. Von dem Gelingen oder Nichtgelingen wird es abhängen, ob die Dichtung der Zukunft eine realistische Verkörperung der Gegenwart sein wird; oder ob die Menschen im XX. Jahrhundert die Befriedigung ihrer künstlerischen Bedürfnisse wieder in der idealen Ferne oder in der romantischen Vergangenheit suchen werden. Vorausbestimmen läßt sich darüber gar nichts. Doch darf darauf hingewiesen werden, daß in der bildenden Kunst die Darstellung rein technischer Objekte schon wiederholt von einem echten künstlerischen Erfolg begleitet war.

Heute schon kann man kaum mehr eine Zeitung in die Hand nehmen, ohne dem Flugproblem in dichterischer Verwertung zu begegnen. Wiederholt ist man dabei auch schon auf die Vergangenheit aufmerksam geworden, indem man bei Schriftstellern früherer Jahrhunderte auf vereinzelte Stellen stieß, welche die dichterische Verwertung der neuesten technischen Erfindungen vorwegzunehmen schienen. Die Erkenntnis aber, daß diese letzte Errungenschaft der Technik gerade die erste war, die in der Literatur benützt worden ist, ist noch nirgends zutage getreten. Als kürzlich auf einer Wiener Bühne ein Luftschiff erschien,

waren Autoren, Publikum und Kritik der Meinung, daß sie etwas ganz neues geboten hätten; während das Luftschiff doch schon am Anfang des XIX. Jahrhunderts auf der Volksbühne und sogar im Marionettentheater ein garnicht seltenes Spektakel gewesen ist. Auch in der Literatur gehört es im letzten Viertel des XVIII. Jahrhunderts bereits zu den stereotypen Motiven und Requisiten.

Jede große Erfindung beruht auf einem Bedürfnis der Menschheit und auf einem Wunsche der Menschen. Es wird wohl kaum je einen Menschen gegeben haben, dem der Wunsch, fliegen zu können, nicht wenigstens im Schlafe beigegeben ist. Von dem jungen Tolstoi erzählt man sich, daß er sich mit neun Jahren einbildete, fliegen zu können: mit den Händen flatternd warf er sich aus dem dritten Stockwerk hinaus, glücklicherweise ohne erheblichen Schaden zu nehmen. Und daß dieser Wunsch und das Bedürfnis auch den Menschen der Urzeit und der Vorzeit nicht unbekannt war, davon zeugen die Mythen und die Sagen der verschiedensten Nationen. In der Bibel, die ja einen regen Verkehr zwischen der Erde und dem Himmel zur Voraussetzung hat, findet man im Alten Testament bei dem Propheten Ezechiel (Kap. 1) die Schilderung eines Luftschiffes, das uns ganz moderne Vorstellungen erweckt; und im Neuen Testament fährt Elias in einem feurigen Wagen gegen Himmel. Bei Homer sind alle Götter des Fluges mächtig; Hermes bedient sich der Flügel, Aphrodite eines Taubengespannes. Die Zauberin Medea fährt auf einem Drachenwagen davon; das bedeutet aber keinen modernen Drachenflieger, sondern einen Wagen, der von Drachen als Zugtieren gezogen wird. Helios (oder wie er auch sonst heißt: Titan, Hyperion) lenkt den Sonnenwagen, mit dem sein Sohn Phaethon verunglückt. Bellerophon hat sein Flügelroß Pegasus (aber der Poeten-Pegasus ist bekanntlich keine griechische Vorstellung), Perseus bedient sich wie Hermes der Flügelschuhe.



Phaethon und Ikaros, der mit seinem Vater Dädalos aus der Gefangenschaft des Minos entfliegt, aber der Sonne zu nahe kommt und mit geschmolzenen und verbrannten Flügeln stürzt, sind die ältesten verunglückten Luftschiffer, welche die Welt kennt. Dädalos aber, der für sich und seinen Sohn Flügel aus Federn hergestellt hat, die durch Wachs und Garn verbunden waren, ist der erste Mensch, der einen Flugapparat erfunden hat; es war nur schuldiger Dank, wenn Herr von Drieberg seine neue Flugmaschine „das Dädaleon“ (1845) genannt hat. Aus der griechischen Dichtung kommen Aristophanes als Begründer des Vogelstaates und Lukian in Betracht, der in seiner „Wahrhaftigen Geschichte“ den Luftkrieg zwischen den Seleniten und den Sonnenbewohnern schildert<sup>1</sup>. In der germanischen Mythologie finden wir ein genaues Seitenstück zu dem Griechen Dädalos in Wieland dem Schmied, der gleichfalls aus der Gefangenschaft in einem selbstgeschaffenen Federkleid entflieht; nach einer andern Version freilich verdankt er die Flugkraft dem Schwanning, durch den er in die Gestalt eines Schwanes verwandelt und des Fliegens mächtig wird. Bei den Luftfahrten der Hexen dagegen, die sich der unmöglichsten Vehikel (Besen, Bock usw.) bedienen, und in den Lügendichtungen wird die technische Seite ganz unberücksichtigt gelassen; weniger ist das bei dem Mantel des Doktor Faust der Fall, den man sich als ein weit ausgebreitetes, von der Luft getragenes Tuch zu denken hat, auf dem Faust und der gewichtlose Teufel stehend dahinfahren.

In der schönen Literatur erscheint das Luftschiff zuerst in einer Gattung, mit der es auch später in genauer Verbindung geblieben ist: nämlich in der der Planetenromane, unter denen zunächst die Reisen nach dem Mond die beliebtesten waren. Um dahin zu gelangen, erfindet sich der Held bei Cyrano von Bergerac verschiedene Arten von Flugmaschinen<sup>2</sup>. Schon zwanzig Jahre früher (1638) hatte aber der Engländer Godwin eine Mondreise geschrieben, die zehn Jahre später von dem Franzosen Baudoin

und zwanzig Jahre später von unserem Grimmelshausen (*Der fliegende Wandersmann nach dem Mond* 1659) bearbeitet wurde: hier werden in Nachahmung des Taubengespannes der Aphrodite und des Drachenwagens der Medea Adler und Geier als Zugtiere verwendet, aber auch der Magnetismus wird zu flugtechnischen Zwecken ausgenützt, wie später in der Erzählung von Truth.

Alles das sind Träume und Wünsche, die sowohl der ersten wissenschaftlichen Begründung des Flugproblems als den ersten technischen Versuchen vorausgehen. Es verdient aber doch Beachtung, daß Cyrano von Bergerac in der Verwertung des archimedischen Prinzips mit der ersten theoretischen Begründung des Luftballons durch den Jesuiten Lana (1670) genau zusammentrifft. Cyrano denkt an einen Flugapparat aus mit Tau gefüllten Flaschen; Lana an ein Luftschiff, das von luftleeren Metallblechkugeln getragen wird. Wie aktuell am Anfang des XVIII. Jahrhunderts die Frage war, das beweist ein Artikel über die Erfindung eines Luftschiffes in der folgenden Zeitschrift: „Der von Haus aus neu bestellte Agent, mit allerhand kurieusen Missiven, Brieffen, Memorialen, Staffeten, Correspondenzen und Commissionen nach Erfordernis der heutigen Staats- und gelehrten Welt. Der dritten Fonction erste bis zwölfte Epoche. Freyburg bey Wahrmond“ 1708. Auf den ersten wirklichen Aufstieg in Lissabon 1709 bezieht sich die in einem Faksimiledruck vorliegende Schrift: „Nachricht von dem fliegenden Schiffe, so aus Portugal den 24. Junii in Wien mit seinem Erfinder glücklich angekommen. Vom neuen nach dem allbereit gedruckten Exemplar in die Naumburger Meß gesandt Anno 1709“. Die Ankunft in Wien ist Fiktion oder Ironie; denn der Ballon blieb an dem Königspallast in Lissabon hängen. Bodmer, der in seinem „Noah“ (1750) dem Patriarchen das Fernrohr nicht vorenthält, nimmt natürlich auch an dem Anachronismus des Luftschiffes keinen Anstoß. Swift aber hatte im Anschluß an Godwin und Cyrano in Gullivers Reisen (1726) nicht bloß ein Luftschiff,

<sup>1</sup> Auch in der Eirene des Aristophanes, in dem Ikaro-Menippus von Lukian, im Phaidros von Plato und bei Parmenides kommt das Motiv vor, wie mich Hans von Arnim belehrt; und des Archytas als des ältesten Flugtechniklers gedenkt schon Zamagna im XVIII. Jahrhundert.

<sup>2</sup> S. Leo Jordan, München, Neueste Nachrichten 1908, Beil. 84. — Ob Cyrano nicht von Campanellas Sonnenstaat beeinflusst ist.

sondern eine fliegende Insel, ein von Menschen bewohntes Eiland, vorgeführt. In lateinischen Versen feierte ein Jesuit in Rom genau nach seines Ordensbruders Lana Programmschrift das Luftschiff: *Zamagna Bern. (S. J.) Navis aëria et elegiarum monobiblos, Romae 1768* (neu herausgegeben von Michael Painter, Wien 1784; siehe Wiener Reichspost vom 19. Februar 1909, Nr. 50); und nach Brückners Monographie über den Komponisten Benda (S. 45) soll es sogar schon 1759 in der Oper eine Rolle gespielt haben.

Das technische Zeitalter beginnt für die Luftschiffahrt mit den achtziger Jahren des XVIII. Jahrhunderts. 1782 ließ in England Cavallo Papierballons steigen (vgl. T. Cavallo, *Geschichte und Praxis der Aërostatik*, aus dem Englischen übersetzt, mit 2 Tafeln, Leipzig, 1786). 1783 folgten in Frankreich die Brüder Montgolfier, ihres Zeichens Papierfabrikanten, mit ihren Heißluftballonen, und gleich darauf der Physiker Charles mit seinen Wasserstoffballonen, die alle zuerst ohne Bemannung aufstiegen. In Deutschland wurden diese Versuche namentlich durch den Bericht des Franzosen Faujas de Saint Fond bekannt, der nicht weniger als dreimal ins Deutsche übersetzt wurde. Noch im Jahre 1783 erschien eine Übersetzung in Wien: „*Faujas de Saint Fond*, Beschreibung der Versuche mit der Luftkugel, welche sowohl die Herren Montgolfier, als andere gemacht haben, mit 9 Kupfern, Wien 1783“. Am meisten gelesen und am weitesten verbreitet war die Bearbeitung von C. G. von Murr: „*Der Herren Stephan und Joseph von Montgolfier Versuche mit der von ihnen erfundenen aerostatischen Maschine*. Auszug aus der französischen Beschreibung von Faujas de Saint-Fond. Mit 8 Kupfern, Nürnberg 1784“. Eine dritte Übersetzung erschien zu Leipzig: „*Faujas de St. Fond*, Beschreibung der Versuche mit den aerostatischen Maschinen der Herren von Montgolfier. Aus dem Französischen übersetzt mit 8 Kupfertafeln. Leipzig 1784“. Außerdem gab ein Deutscher, Fr. L. Ehrmann, eine besondere Schrift unter dem Titel heraus: „*Montgolfier'sche Luftkörper oder aerostatische Maschinen*. Nebst Beschreibung der zwei ersten Reisen durch die Luft, mit 2 Kupfern, Straßburg 1784“. In Versen wurde Montgolfier von *Gottlieb Wilhelm Eckhardt* gefeiert: „Montgol-

fiers Luftball, eine poetische Declamation, Berlin 1784“; aber auch ein Satiriker ließ sich vernehmen: „*Simon Magus mit der Blase, oder: eine feine lustige Historia, wie die Menschenkinder auf Erden getrieben haben große Zauberei mit allerhand Blasen, darauf sie haben wollen von dannen ziehen . . . Von einem böhmischen Leiermann vor vielen Fürsten und Herren besungen in zierlichen Reimlein verfasst und letztlich herausgegeben von Jocosio Hilario*“ (o. O. 1784, 54 S.). Hier wird das Luftschiffen also im Späße als Zauberei ausgegeben, wie später von Kerner als Teufelswerk.

Zu gleicher Zeit ließ auch in Deutschland der Benediktiner Ulrich Schiegg im Reichsstift Ottobeuren Luftballons steigen und ein paar Memminger Bürger folgten seinem Beispiel. Jenseits des Kanals aber arbeitete Vinzenz Lunardi, der über seine Fahrten zwei Jahre später selber berichtete: „*Vinc. Lunardi, An account of the aerial voyages in Scotland in a series of letters, London 1786*“; sein Aufstieg wurde noch im Jahre 1784 in einem Kupferstich verewigt. Das fieberhafte Interesse, das ganz Europa damals ergriffen hat, wird auch noch durch die folgenden Titel bezeugt: „*G. Ces. Cordara, Capitolo sopra il pallone volante, Roma 1784*“; „*Kurz gefaßte Beschreibung der ersten aerostatischen Maschinen nebst Beschreibung der zwei ersten Reisen durch die Luft, mit 3 Kupfern, Lyon 1784*“; „*L. G. Kratzenstein, Part de naviguer dans l'air, Copenhaven 1784*“; (Chr. Kramp) „*Geschichte der Aërostatik, historisch, physisch und mathematisch ausgeführt, 2 Theile, Straßburg 1784*“ (mit dem Bilde Montgolfiers).

Während aber die Montgolfiers ihren Ballon von Pilâtre de Rozier in die Luft führen ließen, der bald darauf mit ihm verunglückte, und auch Charles selber erst einmal aufgestiegen war, hatte sich inzwischen Blanchard bereits der Charlière, des Feuerluftballons, zu Berufszwecken bemächtigt und durch seine kühne Überfliegung des Kanals am 7. Januar 1785 ungeheures Aufsehen gemacht. Er verstand es, die Zeitgenossen nicht bloß durch sein Experiment, sondern auch durch seine kühne Persönlichkeit zu fesseln, die von allen Seiten die größte Bewunderung erfährt. Seine Luftreisen im Jahre 1785 sind neuerdings in den Annalen des Vereins für nassauische Altertumskunde (XXXVI. Band

1906) beschrieben worden; Fritz von Stein sah ihn in demselben Jahre in Frankfurt aufsteigen (Charlotte von Schiller und ihre Freunde I, 415). Er selber hat seine Luftfahrten meines Wissens erst 1787 beschrieben: „Blanchard aëronaute, Abrégé de mes aventures terrestres depuis le mois de janvier 1787, au pays de la liberté“, Novembre 1787. Seinen Aufstieg in Nürnberg am 12. November 1787, den er irrtümlich als den ersten in Deutschland bezeichnet, hat G. Freytag in den „Bildern aus der deutschen Vergangenheit“ (IV. Band, 6. Kapitel = Werke XXI, 299ff.; zuerst in den Grenzboten 1864, II, 336 ff.) auf Grund einer zeitgenössischen Flugschrift geschildert. Den Braunschweiger Aufstieg vom 10. August 1788 behandeln *Knigges* Roman „Die Reise nach Braunschweig“ (Hannover 1792) und zahlreiche Einzelschriften (unvollständig verzeichnet im Braunschweigischen Magazin 1908, Nr. 5). In Berlin hat ihn am 29. Sept. 1788 der junge Alexander von Humboldt aufsteigen sehen, der zwei Tage später in einem Brief an Wegener ausführlich über seine Persönlichkeit und über seine Maschine berichtet (Briefe an Wegener, herausg. von A. Leitzmann, Leipzig 1896, S. 26. 103f.; Bruhns' Biographie I, 72). Mit Versen hat sich schon am 30. Januar 1785 der Halberstädter Klamer Schmidt „An Blanchard, als er seinen Flug über den Kanal getan hatte“ gewendet (Leben und auserlesene Werke, Stuttgart und Tübingen 1827, II, 129.) Fulda, der Verfasser der „Trogalien zur Verdauung der Xenien“, hat den Luftschiffer noch 1797 gegen die Xenienmacher in Anspruch genommen (Nr. 44):

„Leicht ist das Werk, doch enthält viel Plumpes.

Also fuhr Blanchard

Mit dem leichten Ballon über den Pas de Calais“;

und Voß verspottete die alten Metriker mit folgendem „feurigen Satz für die Balzgeige“:

„Freund, komm heut Nachmittag her, sieh Herrn  
Blanchards neu Luftschiff hoch aufziehen“,

der einen Hexameter vorstellen soll. In feierlichen lateinischen Distichen hatte dagegen Seckendorff schon 1785 den Sturz von Blanchards Rivalen Pilâtre de Rozier besungen, der bei dem Versuch den Kanal von Boulogne aus zu überfliegen durch Platzen des Ballons mit seinem Genossen Romain in die Tiefe stürzte: „Polydaei Nemaei Carmina Varia Selecta, Latina et Graeca 1785“ S. 65 (Bibliothek in

Gießen; Mittheilung von Rita Minor): Epitaphium Pilastri Romanique unâ sepulorum. Daß in der Totenklage um diesen ersten verunglückten Luftfahrer Daedalus oft genug herangezogen wird, versteht sich von selbst.

Um diese Zeit begann das Luftschiff auch die Großen unserer Literatur zu interessieren. Auch hier geht Wieland, der jeder Neuigkeit seine Aufmerksamkeit schenkte, voran: er schrieb im Teutschen Merkur 1783 (IV, 69f.) über „die Aeropetomanie“ (d. h. die Kunst zu fliegen) und 1784 (I, 69f. und 140f.) über die Aeronaute. Aber auch Klopstock sagte in einem Gespräch mit Rinck (Tagebuch 183), er freue sich sehr, daß er das noch erlebt habe; mit Charles ginge er selbst gleich in die Luft, wie er im Schlafrock und in der Mütze dastehe, käme aber Montgolfier, so würde er sich vorher anziehen und bedenken — er war also für den Wasserluftballon von Charles gegenüber dem Heißluftballon von Montgolfier. Mit heller und fast kindlicher Freude begrüßte Goethe, wie seine gleichzeitigen Briefe an Lavater und die Frau von Stein zeigen, die neue Erscheinung; und noch aus später Erinnerung hat er sie als „weltbewegend“ anerkannt. Er hat auch gleich im Faust von ihr Gebrauch gemacht und den Mephisto ein bißchen „Feuerluft“ bereiten lassen, worunter aber nicht, wie Morris meint, erwärmte Luft, sondern Brenngas zu verstehen ist, wie sich aus Lichtenbergs Briefen, wo die Erfindung dem berühmten Scheele in Schweden zugeschrieben und ihre Darstellung ausführlich geschildert wird (II, 26), deutlich ergibt; auch Goethe war also für die Charliären gegenüber den Montgolfiären, wie Klopstock. Der Grund wird wohl gewesen sein, daß Dr. Bucholz, der, wie wir aus denselben Briefen erfahren (II, 104), den Weimarschen Herrschaften Experimente mit den Montgolfiären vormachte, mit ihnen kein Glück hatte. Auch später hat Goethe bekanntlich im Faust von den Luftfahrten wiederholt Gebrauch gemacht; und er vergleicht nicht bloß Voltaire mit einem Luftballon, das Bild von den Montgolfiären blieb ihm auch in Schriften und Briefen geläufig. Seine Äußerungen über die Luftschiffahrt hat Adolf Teutenberg im Hannoverschen Kurier (1908, Nr. 27691) keineswegs vollständig zusammengestellt. Daß auch die Frau Rat mit Leib und Seele bei der neuen „Kunst“ (denn als solche erschien sie den Zeit-

genossen des Berufsflutschiffers) war, würden wir nicht anders erwarten, auch wenn es nicht durch ihre Briefe (Ausgabe von Köster I, 132 150, 187; II, 224) bezeugt wäre. Von der technischen Seite mußte sie natürlich am meisten Teilnahme und Verständnis bei dem Physiker Lichtenberg finden, dessen Briefe und Schriften aus jenen Jahren fast auf jeder Seite davon Zeugnis geben und den Laien auch heute noch über die wissenschaftlichen Prinzipien am besten orientieren, die damals in Frage standen.<sup>1</sup>

Wie man nun im XVIII. Jahrhundert gewohnt war, an die Wanderungen des ewigen Juden oder des wiederkehrenden Heilands oder irgend einer erfundenen Person Schilderungen geschichtlicher und geographischer Zustände zu knüpfen, so konnte das Luftschiff unmöglich zu solchen Zwecken unbenutzt bleiben. Es war ja nicht bloß die Eroberung der Luft, sondern auch die Erhöhung und Erweiterung des Gesichtskreises, die man sich von ihm versprechen durfte. In England erschien schon 1785 in 2 Bänden: „The aërostatic Spy: or Excursions with a Ballon . . . By an aërial Traveller. London, Symonds“. Dieses Werk wurde in den folgenden Jahren wiederholt ins Deutsche übersetzt; freilich scheint es sich dabei meistens nur um Titelaufgaben zu handeln. Kayser's Bücherlexikon (6, 351) verzeichnet: „Der aërostatische Zuschauer, oder Streifereien mit einem Luftschiffe, aus dem Englischen, Leipzig 1787, Schneider (2 Theile)“. Eine spätere Ausgabe: „Der aerostatische Zuschauer oder Beschreibung einer Luftreise nach verschiedenen Weltgegenden, besonders in Rücksicht auf ihre Bewohner. Aus dem Englischen, Leipzig, Schneider 1788 (2 Theile, 296 S.)“ ist in der Allg. Literaturzeitung 1787, IV, 616 f., in der Allg. Deutschen Bibliothek 1789, II, 596, und in den Tübinger Gelehrten Anzeigen 1788, S. 584 besprochen. Eine bloße Titelaufgabe scheint auch zu sein: „Wie gehts auf der Welt, oder Besuche in allen vier Welttheilen, unter Führung eines Genius. Aus dem Englischen, Leipzig, Schneider 1789, 2 Theile, 296 Seiten“, angezeigt in der Allg. Literatur-Zeitung 1790, I, 460 (bei Kayser

6, 227 unter: Leipzig, Linke, 1790). Weniger Glück scheint ein weibliches Seitenstück des Aëronauten, in Versen, gehabt zu haben; es ist nicht übersetzt worden: „The female Aëronaut, a poem, dedicated to Mrs. Errington. London, Swift 1785. 4“.<sup>2</sup>

Für die Schnelligkeit, mit der sich die niedere Literatur sofort des volkstümlichen Stoffes bemächtigte, sprechen die folgenden Titel:

*Friedrich Gustav Hagemann, Die Luftkugel.* Ein Beitrag zur Bibliothek theatralischer Schnur- ren, aus einer Geschichte unseres aerostatischen Jahrhunderts. Hamburg 1784.

*Anton Mayer, Die Luftkugel,* Ballett, Köln o. J. (Riemann, Opernlexikon: ca. 1796).

*Theophilus Friedrich Ehrmann, Der Luft- wagen* oder die Reise in den Mond. Aus dem Französischen, Straßburg 1785 (nach Kayser auch schon: Leipzig 1784).

(Anonym): *Die Luftmaschine* oder die ent- führte Jüdin, Ballett, in Rostock am 4. Juli 1784. gegeben (Schacht, Gesch. des Rostocker Theaters 62).

*Emanuel Schikaneder: Der Luftballon,* Sing- spiel, Musik von Benedikt Schack (Cziak), Salz- burg 1786 (Riemann; fehlt bei Komorzynski und bei Weilen, Gödeke V, 310).

*Christoph Friedrich Bretzner: Die Luftbälle* oder: *Der Liebhaber à la Mongolfier,* Leipzig 1786 (= Schauspiele von Bretzner III; in Rostock nach Schacht 62 u. d. T.: „Die beiden Luftbälle“ gegeben); als Singspiel, mit Musik von Fer- dinand Fränzl, Straßburg 1788. (In der Neuen Freien Presse vom 23. Dezember 1908 Nr. 15928 wird im Hinblick auf Schiller Brief an Huber vom 16. Mai 1786 die Vermutung ausgesprochen, daß Schiller für dieses Singspiel Fränzls einige Arien gedichtet habe.)

*Peter Reuß, der Sohn: Der Luftballon.* Sing- spiel, Augsburg o. J. (Fernbach).

(*Maximilian Blaimhofer*): *Die Luftschiffer* oder der Strafplanet der Erde, Singspiel. Augsburg, Stage 1786 (auch Leipzig 1787 und Köln, Imhof 1787).

(*Franz Xaver Huber*): *Die Luftfahrt in*

<sup>1</sup> Ich gebe die Stellen nach der Ausgabe von Leitzmann und Schüddekopf, Leipzig 1901—4, genau an: II 94, 98, 104, 106f., 110—116, 121—6, 128f., 134, 139, 176, 181, 192f., 208, 235, 237, 238, 249f. (Anmerkungen 393ff., 400, 405). III 40ff., 204f., 249, 251 (Anmerkung 306). In den sehr sorgfältigen Anmerkungen findet man auch die einschlägigen Schriften Lichtenbergs verzeichnet.

<sup>2</sup> Die Mitteilungen über die beiden englischen Werke und die Übersetzungen verdanke ich A. Rosenbaum.

*Augsburg*, ein komisches Heldengedicht. Gedruckt im Monde 1787.

(Anonym): *Il Ballone volante*, l'asino e il cavallo; Apologi Borgiani, Napoli 1789. (A. Rosenbaum.)

*Christian Ludwig Dietter*: *Der Luftballon*, Singspiel, Stuttgart (Riemann: ca. 1789).

*Friedrich B(outerweck)*: *Der Luftball*. (Gedicht in Bürgers Akademie der schönen Redekünste, ersten Bandes, drittes Stück S. 342, 1791.)

*Adolf Freiherr von Knigge*: Die Reise nach Braunschweig. (Roman.) Hannover 1792 (s. oben).

*Friedrich Wilhelm August Bratring*<sup>1</sup>: *Die Luftjagd*, am 22. Mai von Berlin gesehen und bewundert. Ein komisches Gedicht. Berlin 1800. Teilweise abgedruckt bei Geiger, Berliner Gedichte, Berlin 1890, S. 151 bis 156, wo S. 150 ff. auch ein Gedicht: „*Der Aeronaut*“ von *Seidel*.

In *Wien* war man von Anfang an den Bestrebungen der Luftschiffer mit Aufmerksamkeit gefolgt; und Hochstetter hat in Gemmingens Magazin der Wissenschaften und Literatur (1784 und 1785) darüber berichtet.<sup>2</sup> Schon in Alxingers „*Doolin von Mainz*“ (1787) bedient sich der Held Bertrand des Luftschiffes. Im Wiener Musenalmanach wird 1790 (S. 108) die Liebe mit einem Luftballon verglichen, der zuerst hoch über dem Irdischen dahinschwebt, sich aber bald wieder auf die Erde senkt. Blumauer verwendet es zu parodistischen Zwecken in der *Aeneide*. In würdigerer Form stellt der greise Denis in seinem Schwanengesang „*Die Aeonenhalle*“ (1800; Lit. Nachlaß, Wien 1801, S. 100 ff.) die neue Erfindung mit den größten Erfolgen des scheidenden Jahrhunderts zusammen. Zu Anfang des neuen Jahrhunderts, als das Interesse für die Luftschiffahrt in Deutschland schon stark in Abnahme begriffen war, haben hier bald nacheinander zwei seltsame Köpfe mit „neuen Gedanken“ eine Zeitlang Aufsehen gemacht. Ohne von den Planetenromanen des XVII. Jahrhunderts eine Ahnung zu haben, ließ der biedere Jacob Kaiserer seine Erfindung zur Wahrung der Priorität im Universitäts-Archiv versiegelt niederlegen, ehe er sich, durch einen französischen Bürger in seinem Anspruch bedroht, zur Veröffentlichung entschloß. Seine Schrift „Über meine Erfindung, einen Luftballon

durch Adler zu regieren, Wien bei Löschenkohl, 1801, mit 1 großen Tafel, 16 S. 4°“, ist ein Unikum der Wiener Fideikommißbibliothek; nach einem Katalog von M. Hauptvogel in Gotha (Nr. XXX) muß aber ein Faksimiledruck in letzter Zeit veranstaltet worden sein. Einige Jahre später machte der Wiener Uhrmacher Degen mit seiner Flugmaschine Aufsehen auch außerhalb von Österreich: Goethe wurde auf ihn aufmerksam gemacht (Schriften der Goethesellschaft 18. Band, S. 219, 380); Uhland schreibt am 23. April 1812 an Kölle (Erich Schmidt S. 22): „Was die Flugmaschine betrifft, so bewahre der Himmel den Almanach vor ihrem Schicksal; sie ist bereits zusammengeschlagen, nachdem angesehene Personen dieselbe in Augenschein genommen; die Gerüchte darüber sind sehr mannigfaltig und unsicher“. Über seine Flugversuche ist neuerdings in der Neuen Freien Presse vom 9. August 1908, Nr. 15793 und in der Oesterreichischen Rundschau XVI. Band, 3. Heft, S. 209 ff. berichtet worden. Wie wenig Vertrauen man damals der Frage nach der Lenkbarkeit des Luftballons entgegenbrachte, das beweist eine in einer Berliner Zeitschrift erschienene, mir nur aus einem Separatabdruck bekannte Abhandlung: „Kurze Geschichte der Luftschiffkunst und Übersicht der Ursachen, warum es nie möglich seyn wird, Luftbälle . . . mit menschlichen Kräften nach Willkür zu lenken“ (1809, 86 S. 12°). Das Wiener Volkstheater ließ sich dadurch nicht abhalten, den Luftballon für seine Zwecke auszunützen. Karl Meisl läßt in seiner mythologischen Karikatur: „die Entführung der Prinzessin Europa“ (1816) den Merkur im Luftballon und die Venus in ihrem Taubenwagen auf die Bühne kommen (Theatralisches Quodlibet, Pesth 1820, I, 1 ff.) und in Raimunds „*Diamant des Geisterkönigs*“ wird der Luftballon von einem Kolibri kutschiert.

Unter den Schriftstellern, die am Beginn des XIX. Jahrhunderts obenan standen, hat sich keiner so sehr für das Luftschiff interessiert, wie Jean Paul. Schon in seiner „Auswahl aus des Teufels Papieren“ (1789) kommt es vor. Die Stelle im Kampanerthal (1798), wo der Chiaur in den Luftball steigt, hat Lichtenbergs Bewunderung erregt; der Titan

<sup>1</sup> Den Verfasser hat A. Rosenbaum ermittelt.

<sup>2</sup> Vgl. Iganx Schwarz in der (Wiener) Zeit vom 15. November 1908, Nr. 2208.

(1801) enthält in seinem komischen Anhang die Geschichte des Luftschiffers Gianozzo; und ein Jahr später finden wir das Luftschiff in der „wunderlichen Gesellschaft in der Neujahrsnacht“ (1802) wieder. (Vgl. Hans Brandenburg in der Rheinisch-Westphälischen Zeitung 1908, Nr. 1242; mir unzugänglich.) Für die Romantiker hätte es freilich recht nahegelegen, ihren sehnsüchtigen Trieb ins Weite anstatt an die Wolken oder an das rauschende Bächlein an den Luftballon zu knüpfen. Das ist aber, so viel ich sehe, nirgends geschehen. Eichendorff hat zwar einen Luftballon aufsteigen gesehen (Tagebücher 72f.), aber in seinen Dichtungen kommt er nicht vor. Doch ist das Luftschiff von den Romantikern keineswegs unbeachtet gelassen worden. Einer von den vielen Brüdern Brentanos scheint sich im Traum für den Erfinder des Luftballons gehalten zu haben, wie Clemens in dem Terzinengedicht erzählt, mit dem er die Rosenkranzromane einleitet.

„Seht hin,

Spricht er: „Seht hin, Geliebte, seht, es schwebet  
Der Luftball hoch, ich habe ihn erfunden!“  
Dann wirft er sich im Bette, hoch erhebt  
Die Füße er, das Haupt hängt er nach unten.“

In dem zweiten Teil der Kronenwächter von Arnim macht sich der Bruder des Grafen von Stock wie Dädalus Flügel, um zur Geliebten in das gegenüberliegende Nonnenkloster zu fliegen; und in der Pöpstin Johanna begegnet man einem Luftschiff. Auch bei der Günderröde kommt das Motiv vor (Büsing, Reihenfolge der Gedichte der Günderröde S. 110 und Anm.). Wenn Fouqué am 22. September 1812 an A. Wagner schreibt (Mittheilungen aus dem Berliner Literatur-Archiv 1898, S. 104): „Es gibt eine Geschichte, wie ein Mann mehrere Adler an sich festgeknüpft habe und so im Stande gewesen sei zu fliegen“, so denkt er wohl an Grimmelshausen, nicht an Kaiserer. In den „Hesperiden“ des Grafen Loeben (1816) findet sich ein Sonett von (Zacharias) Werner: „Die Luftschiffahrt“ (S. 102). Am meisten hat sich bekanntlich Kleist in den Berliner Abendblättern mit dem Flugproblem beschäftigt; die Artikel von Kleist selber findet man in der Ausgabe von Erich Schmidt, IV, 201—207 (vgl. die Literatur in den Anmerkungen und die Wochenschrift Daheim 1908, XLIV, Nr. 52). Berthold Schulze in Kochs Studien, VII, 358 ff. verweist gelegentlich der Kleistischen

Artikel auch auf das „Russisch-Deutsche Volksblatt“ von Kotzebue, wo „Der Himmelsbote“, d. h. der Luftballon zur Versendung geheimer Briefschaften, ein stehender Artikel sei.

Bei keinem anderen deutschen Stamm war der Drang sich in die Luft zu erheben und zu fliegen so stark, wie bei dem phantasievollen Volk der Schwaben. Hier konnte Kerner den Ludwigsburger Totengräber beobachten, der sich einbildete, fliegen zu können (Gaismaier, IV, 224f.); hier war auch der Schneider von Ulm zu Hause, auf den der Vers gemacht wurde:

„Der Schneider von Ulm,  
Hat's flieg'n probiert,  
No hat en der Teufel,  
In d' Donau nei g'führt.“

Unter den Schwaben hat Hölderlin einen Hyperion geschrieben und Waiblinger einen Phaethon; beide haben ihren Helden einen Beinamen des Helios, des Lenkers des Sonnenwagens, gegeben. Und es sind wohl eigene Worte des wahnsinnigen Hölderlin, welche Waiblinger seinem Phaeton in den Mund legt: „Möcht' ich ein Komet sein? Ich glaube. Denn sie haben die Schnelligkeit der Vögel, sie blühen von Feuer und sind wie Kinder an Reinheit. Größeres zu wünschen kann nicht des Menschen Natur sich vermessen.“ Wilhelm Hauff hat eine humoristisch-satirische Rede geschrieben, in welcher der Held „sich zu der Luft-Gondel-Compagnie versetzen läßt, welche damals, da die Kunst, in der Luft zu fechten, noch in der Wiege lag, für die gefährlichste, aber auch ruhmvollste galt“ (1827; Hans Hofmann, W. Hauff, S. 73 und 225f.); keine Phantasterei, denn in Frankreich bestand in der Tat eine École nationale aérostatique zu Meudon seit 1794, nachdem der Luftballon schon in der Schlacht bei Fleurus militärischen Zwecken gedient hatte. Uhland in seinem Drama „Ludwig der Bayer“ führt einen Fahrenden Albertus (scil. Magnus) ein, der den Österreicher mittels eines Faustmantels aus der Gefangenschaft befreien will. Am interessantesten ist wohl das widerspruchsvolle Verhalten des Romantikers Kerner zu der neuen Erfindung. In seiner Jugend hatte er mit Vergnügen einen Luftballon auf dem Marionettentheater gesehen (Mayer, Uhland, I, 151f.); in den Reiseschatten stichelt er nicht bloß auf die Degenische Flugmaschine, sondern er führt in dem „Totengräber von Feldberg“

einen Luftfahrer ein, der im Traum zu fliegen glaubt (Gaismaier, III, 213f.; 139f.). 1826 hat er dann dieses Stück in die Gedichte aufgenommen und mit der warnenden Überschrift „Ikarus“ versehen; 1845 endlich ist im Morgenblatt sein Gedicht „Unter dem Himmel“ (später: „Im Grase“) erschienen, wo den Dichter, der wieder geträumt hat, daß er fliege, sein Liebchen belehrt, daß die Kunst zu fliegen vom bösen Feinde komme. Also genau so, wie in dem volkstümlichen Spruch auf den Schneider von Ulm! Darauf hat bekanntlich Gottfried Keller (Werke X, 128 ff.) mit den Versen geantwortet: „Dein Lied ist rührend, edler Sänger“. In neuerer Zeit hat sich A. von Berger auf die Seite Kellers (Neue Freie Presse 19. VII. 1908), J. V. Widmann (a. o. O. 12. VIII. 1908) auf die Seite Kerners geschlagen. Mörike knüpft die Sehnsucht gern an das Bild vom Luftschiff, dessen er sich in Briefen (I, 53, 101) und auch in der Mozart-Novelle bedient; in den Regenbrüdern läßt er den Schulmeister eine Luftfahrt auf einer Wolke machen.

In der Unterhaltungsliteratur begegnet das Luftschiff wiederum öfter in den 20er Jahren: Holteis' Erzählung „Der Luftball“ in der Dresdener Abendzeitung 1819 (17. September); Sessa, Die Luftschiffer, Posse in 1 Akt (zuerst in Holteis' Jahrbuch Deutscher Nachspiele, 3. Jahrgang 1824); H. E. R. Belani (= K. L. Häbertlin, Gödeke, VI, 415), Das Runenhaus und die Luftfahrten, eine Doppel-Novelle 1825 (nach A. Rosenbaums Mitteilung zuerst in Zschokkes Erheiterungen 1825, dann in Belanis' Schriften, Braunschweig 1827, Band X); Herloßsohn (= Clauren), „Der Luftballon oder die Hundstage in Schilda“, ein glück- und jammervolles Schau-, Lust- und Thränenspiel in beliebigen Akten, Leipzig, 1827“.

Es wird nun, in den Zeiten der Juli- und der Februarrevolutionen, in der Literatur recht still über die Luftschiffahrt oder, wie man damals auch sagte, die Luftschwimmkunst (A. W. Zachariae, Geschichte der Luftschwimmkunst von 1783 bis zu den Wendelsteiner Fallversuchen, Leipzig 1828). Sogar die berühmte Ballonfahrt von London nach Weilburg im Jahre 1836 hat in der Literatur nur eine offizielle Beschreibung erhalten: F—c und Sch. „Die Reise der Herren Kurt Green, Robert Hollond und Thomas Monk—Mason von Lon-

don nach Weilburg am 7. und 8. November 1836 in dem Luftschiffe Royal-Vauxhall-Nassau. Mit einer Geschichte der Aeronautik und einer Lithographie (das Niedergehen des Ballons), Weilburg 1837“; doch hat Mörike Greens Luftballon noch 1851 aufsteigen sehen (Briefe an M. v. Speth, S. 63). Stifter in seiner Erzählung „Der Kondor“ (zuerst in der Wiener Zeitschrift 1840) charakterisiert ein über die Grenzen der Weiblichkeit hinausstrebendes Mädchen durch den Wunsch, an einer Ballonfahrt zu wissenschaftlichen Zwecken teilzunehmen; sie sinkt aber in Ohnmacht, als das Luftschiff sich erhebt, denn „das Weib verträgt den Himmel nicht“. Daß sich Fritz Reuter in den „Ollen Kamellen“ über die Luftschiffahrt unterhält, darauf hat K. Th. Gädertz jüngst in der Rheinisch-Westphälischen Zeitung 1908, Nr. 971 aufmerksam gemacht. Dagegen dürfte der Titel: „Luftschiffer, Roman von Hermann Schiff, Hamburg, Hoffmann und Campe 1854“ bei Reher verdruckt sein; denn überall sonst lautet er: „Luftschlösser“. In dem „Fliegenden Holländer“ aber findet sprachlich dieselbe Verwechslung der Elemente statt, die wir umgekehrt soeben in der „Luftschwimmkunst“ gefunden haben.

Eine neue Periode beginnt mit den Planetenromanen des XIX. Jahrhunderts, die ein Motiv des XVII. wieder aufgreifen. Luftfahrten kommen in den Romanen von J. Verne, C. Flammarion und Kurd Laßwitz allenthalben vor; aber nicht immer ist das Vehikel ein Luftballon, wie in J. Vernes „Cinc semaines en ballon“ (1863) oder in Laßwitz' „Auf zwei Planeten“. Dieser Gattung gehören wohl auch noch Masius' „Luftreisen und Ballonfahrten“ (1884) an. Durch seine Beschreibung der mit dem Kapitän Spelterini unternommenen Luftfahrten ist J. C. Heer zuerst bekannt geworden (Im Ballon 1892). In der Novelle finden wir das Motiv etwas später in Hans Blums „Versuchsballon“ (Westermanns Monatshefte, Dezember 1898) und in Thruds „Das lenkbare Luftschiff“ (Neue Freie Presse, 5. Februar 1902), im Romane erst wieder nach fünfzehn Jahren: Arthur Achleitner, „Die Luftschiffer“ (Berlin 1904).

Dieser Roman gehört schon der letzten Periode an, der Zeit der neuesten technischen Erfolge, wo jeder Zweifel an der Möglichkeit verstummte und man an die Erfüllung der vieltausendjährigen Sehnsucht zu glauben begann.

Seit dem Jahre 1906 ist das Luftschiff aus der Literatur nicht mehr verschwunden; es herrscht eine ähnliche Hochflut, wie in den 80er Jahren des XVIII. Jahrhunderts. An der Spitze steht des Dichter-Ingenieurs Max Eyth posthumes Werk: „Der Schneider von Ulm, Geschichte eines zweihundert Jahre zu früh Geborenen“, (2 Bände, Stuttgart 1906). Komische Verwertung findet das Motiv in Emil Sandts „Cavete! Eine Geschichte, über deren Bizarrerien man nicht ihre Drohungen vergessen soll“ (1907); und in den Dichtungen für Kinder: Richard Dehmel, Fitzebutze, Traumspiel in 5 Aufzügen (Berlin 1907) und Karl Franz Ginzkey, Hatschi-Bratschis Luftballon. Die zahlreichen dichterischen Grüße, die die Fahrten des Grafen Zeppelin im August 1908 begleitet haben, verzeichnet das Literarische Echo im X. Jahrgang, Sp. 1643 f. Auf ihn bezieht sich auch Otto Ernsts „Tartuff der Patriot, ein satirischer Schwank in 3 Akten“ (1908) und Otto Fuhrmann, „Von Eulenburg zu Zeppelin“, Zeitroman (Berlin 1908). In dem Stil des Planetenromanes bewegt sich August Niemann: „Aetherio, eine Planetenfahrt“ (Regensburg 1909). Als Zukunftsromane geben sich: Dr. Oskar Hoffmann, „Die Eroberung der Luft, Kulturroman aus dem Jahre 1940“, Berlin und Leipzig 1908, und (anonym) „Luftschiff Nr. 13, ein Zukunftsroman“ (Leipzig, bei Schlüssel 1908). Etwas früher dürften Ewald Gerhard Seeligers „Der Schrecken der Völker, ein Weltroman“, der mir erst in der vierten Auflage (Berlin, Concordia 1908) bekannt geworden ist, und Richard O. Frankfurters „Das Heil der Höhe“, Roman, Berlin (Oesterheld & Cie.) 1908, erschienen sein. Die letzten Dichtungen, von denen ich erfahren habe, sind Milena Gnads „Hans Christoffs Luftschiffahrt nach Amerika“ (in den „Illustrierten Märchen“) und der Schwank „Das Entführungsbureau“ von Oskar Friedmann und Fritz Burger, der Anfangs 1909 im Intimen Theater (Wien) aufgeführt wurde und in dem man „das erste lenkbare Luftschiff auf der Bühne“ zu sehen bekam.

Daß die Männer der älteren Generation auch jetzt noch mit zwiespältigen Empfindungen in die Zukunft blickten, darf uns nicht Wunder nehmen. Ferdinand von Saar, der die Flugmaschinen 1899 als *fin de siècle* betrachtete, sagt zwei Jahre später: Automobil und Luftschiff

gehören der Jugend und einer glücklichen Zukunft (Ausgabe von Minor III, 65, IV, 42). Auch Paul Heyse (Menschen und Schicksale, Charakterbilder, Stuttgart 1908) wird der neuen Zeit völlig gerecht. Heinrich Vierordt dagegen spottet in seinen „Deutschen Hobelspänen“ (Heidelberg, Karl Winter 1908) über die „Luftschiffriesendrachenzigarre“ mit einem wahrhaft Klopstock'schen Wortungetüm. J. V. Widmann hat in einem schönen und warmen Artikel (s. oben) um Schutz für den „heiligen Aether“ Hölderlinischen Angedenkens gebeten.

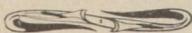
Auch fremdländische Dichtungen, die diesen Lieblingsstoff der letzten Jahre behandeln, haben in Deutschland mehr Beachtung gefunden, als ihnen ohne die lebhafteste Bewegung des Tages zuteil geworden wäre. So hat man auf Jokais älteren „Roman des künftigen Jahrhunderts“ und auf Edgar Allan Poe wieder hingewiesen. Viel gelesen wurden im Original und in der Übersetzung die beiden Romane H. G. Wells: „Der Luftkrieg“ (The war in the air, deutsch: Minden 1908 und Stuttgart 1909) und Tono-Bungay (London 1909), von denen der erste den Weltkrieg der Zukunft durch die deutschen Luftschiffe entscheiden läßt. In den Niederlanden hat sich Hejermans mit dem Flugproblem satirisch befaßt: „Geflügelte Thaten, einige entsetzenerregende, herzbeklemmende, aber keineswegs unmoralische Familienabenteuer“ (deutsch von R. Ruben, Berlin, E. Fleischel 1907) und neuestens auch unter dem Pseudonym Mr. Icarus Forens in „De groote vlucht“ (Der große Flug), Satire in 4 Aufzügen. Zuletzt hat Henry Kistmaecker, bekannt als Spezialist in Automobilromanen, in französischer Sprache den Stoff behandelt: Aëropolis, komischer Roman 1909.

Mit der literarischen hängt endlich auch die sprachliche Seite des Themas zusammen. Wie jede neue Kunst oder Erfindung, so muß sich auch die Eroberung der Luft ihre neue Sprache schaffen. Wie schwankend sie bis in die neueste Zeit war, haben uns schon die Büchertitel der früheren Jahrhunderte gezeigt. In der Luft fahren, in der Luft fliegen, in der Luft schiffen oder schwimmen: nach drei Elementen wird die neue Kunst benannt; und wenn man noch die Feuerluft zum Auftrieb hinzunimmt, dann hat man gar alle vier Elemente beisammen. In neuerer Zeit beginnt man hier bereits zu unterscheiden begonnen; man redet von Fliegen

bloß bei den Flugapparaten, mit denen sich ein Mensch in die Luft erhebt, und bei den Flugmaschinen, die sich aus eigener Kraft in die Luft erheben; man redet aber von Luftschiffen, die Menschen in die Luft zu tragen vermögen. Über die sprachliche Seite der Frage hat zuerst W. Feldmann in der Vossischen Zeitung 1907, Nr. 311 gehandelt; später hat sich die Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereines in ihrem XXII. und XXIII. Jahrgang wiederholt mit ihr beschäftigt und auch die technische Literatur hat natürlich oft genug die Notwendigkeit erkannt, auf sie einzugehen.

Es fällt mir selbstverständlich nicht ein, diese Bibliographie für vollständig zu halten. Wer seine Kinderschuhe in der Literaturgeschichte einmal ausgetreten hat, weiß, daß Vollständigkeit in solchen Dingen überhaupt nicht zu er-

reichen, aber auch gar nicht zu wünschen ist. Es tritt bei solchen Stoffsammlungen an einem gewissen Punkt immer eine Sättigung ein, wo man weder mehr an Umsicht noch an Einsicht gewinnt, wo es sich dann nur mehr um die Anhäufung von Titeln und Zitaten handelt. Einen ungefähren Überblick über das Thema und über die verschiedenen Seiten seiner bisherigen poetischen Verwendung werden diese Blätter doch gegeben und den Leser überzeugt haben, daß es sich nicht um vereinzelte und zusammenhangslose Erscheinungen handelt. Größere Lücken auszufüllen, wird den Lesern dieser Zeitschrift wie dem Schreiber dieser Zeilen in Jahr und Tag Gelegenheit genug geboten werden. Ist nur erst einmal eine Rubrik eröffnet, dann weiß man auch, wo man seine Lesefrüchte unterbringen kann.<sup>1</sup>



## Moderne Buntpapiere und ihre Verwendung.

Von

Dr. Hans Sachs in Berlin.

Mit 3 Abbildungen und einer Tafel.

**D**er Kunst des Buchbindens ist im XIX. Jahrhundert durch die sich immer mehr vervollkommene Maschinenarbeit ein arger Feind erwachsen. Sie erleichterte dem Publikum durch die in tausenden von Exemplaren hergestellten Fabrik- und Verlegereinbände die Anschaffung bereits gebundener Bücher; die Aufträge für kunstvoll mit der Hand hergestellte Bucheinbände wurden immer seltener und blieben schließlich auf einen Kreis von Bibliophilen und Liebhabern eines künstlerischen Bucheinbandes beschränkt, deren Zahl noch vor etwa 20—30 Jahren bei uns in Deutschland eine erschreckend geringe war. Seit dieser Zeit ist der Luxusbucheinband wieder mehr zu Ehren gekommen, durch neue Ornamentik, neue Techniken, neue Ausdrucksformen wurde die Kunst des Buchbindens wieder frisch belebt und heute wächst die Zahl derer, die ihr eine sorgsame Pflege und künstlerisches Interesse entgegenbringen, wieder in erfreulicher Weise.

Das Material für diese Luxuseinbände ist daselbe geblieben, seit man überhaupt darauf bedacht war, dem Buche eine feste und solide Hülle zu geben, die es vor Beschädigung aller Art schützt.

Es ist Pergament oder das mit Handvergoldung verzierte Leder, das uns in den verschiedensten Sorten, in mannigfachster Bearbeitung entgegentritt. So erfreulich auch die Leistungen sind, die wir namentlich in Deutschland hier zu verzeichnen haben, nachdem uns England und Frankreich in der Neubelebung des Luxuslederbandes um beinahe zwei Jahrzehnte vorausgegangen sind, so haftet diesen Einbänden doch der große Fehler ihres verhältnismäßig hohen Preises an. Ohne den Besitzern wertvoller Bucheinbände zu nahe treten zu wollen, muß ich gestehen, daß ihr Besitz in meinen Augen manchmal eher einen Schluß auf die Mittel des Besitzers als auf seine künstlerische oder ästhetische Kultur zuläßt. Diese prägt sich viel eher, viel bezeichnender in den hunderten von scheinbar nebensächlichen Kleinigkeiten aus, die der Einzelne zu seinem täglichen Gebrauche bestimmt. Es ist die „Ästhetik des Unbedeutenden“, wie ich mich ausdrücken möchte, an der man vielleicht den künstlerischen Geschmack des Einzelnen bemessen darf. Man setzt sich an eine reich besetzte Tafel, die in herrlichem Blumenschmuck prangt, speist von Tellern, deren Muster und Verzierung Peter Behrens' oder

<sup>1</sup> Einige auf der Korrektur gemachte Zusätze verdanke ich den Damen Elsner, Horner und Puppini, und den Herren Jaffé, Lesowsky, Mennbier, Paponek, Stöger und C. Schäddekopf.



Bruno Pauls Kopf entstammt, schlürft den Sekt aus Gläsern, deren kühner Schwung in Hugo Olbrichs Künstleratelier geboren wurde, viel mehr als alles das kann das Aussehen der Menukarte verraten, die, als ob sie garnicht dazu gehörte, ihr papiernes Dasein dazu mißbraucht, um unser Auge mit den süßlichsten Rosenranken, einem goldverzierten Rokokodurchbruch, einem lieblichen Tannenzäpfchen oder einer sinnlosen Mondlandschaft zu beleidigen. Und während der Gastgeber erzählt, welches erlesene Kunstwerk von Erler oder Böhle er aus der letzten Ausstellung für seinen Salon rettete, während er über Bartholomé und Liebermann, Böcklin und Trübner nachschwätzt, was ihm seine Tageszeitung, was ihm der Kunstkritiker, der natürlich an seiner Tafel saß, vorher berichtete, da lohnt es sich einmal einen Blick auf seinen Schreibtisch und die Neujahrskarten zu werfen, die er alljährlich zu verschicken pflegt. Sie erheben schwere Anklage gegen ihren Käufer, denn sie sind schauderhaft, süßlich, geschmacklos bis zum äußersten. Ich möchte übrigens nicht mißverstanden werden und darf vielleicht deshalb meine kleine Exkursion in die Ästhetik des Unbedeutenden noch einen Augenblick weiterführen. Ich verlange natürlich nicht, daß nun jeder, dem nur ein bißchen künstlerisches Gefühl eigen ist, für jede Menukarte, die die Speisen eines Diners verraten soll, einen Ernst Liebermann oder Emil Orlik bemüht und ihre ad hoc gelieferten Arbeiten in Drei- oder Vierfarbendruck übertragen läßt. Ich verlange nicht, daß nun jeden Briefbogenkopf, jede Familiennachricht, die in die Welt hinausgeht, eine Radierung von Alois Kolb oder Willy Geiger ziert. Es kann jemand sicherlich ein großer Kunstfreund, ein verständnisvoller und feinsinniger Förderer der schönen Künste sein, er richtet aber nur sein Interesse auf die großen Werke der Malerei und Plastik und spricht — und auch seinen Standpunkt müssen wir achten — der Kunst die Berechtigung ab, ein alltägliches Ereignis, die Bekanntmachung einer Familienangelegenheit mit ihrem Geiste zu erfüllen, er sieht vielleicht nur Spielerei in jeglicher Art von Gebrauchsgraphik. Was ich verlange, ist nur, daß unsere gebildeten Kreise aufhören, die Industrie der Millionen geschmackloser Erzeugnisse, die Industrie der Stillosigkeiten und Banalitäten zu unterstützen. Es gibt genügend Künstler, und es gibt schon genug gutes Material für Menukarten, Glückwunschkarten und ähnliches, und wem es überflüssig erscheint, die Kunst hier ein Wort mitsprechen zu lassen, der wähle das Nichtssagende und Unpersönliche, das Unaufdringlichste und Ruhigste, lasse dem Papierhändler seine Kirschenbouquets, die Delfter Mädchen und unverstandenen Biedermeierschnörkel und begnüge sich mit Monogramm und Goldrand.

Ich kam von meinem eigentlichen Thema scheinbar weit ab und doch führt mich der Gast-

geber mit seinen Menu- und Glückwunschkarten wieder darauf zurück. Ich selbst nehme nämlich sehr gern eine *ähnliche* Gelegenheit wahr, um mich von dem künstlerischen Empfinden eines Menschen zu überzeugen. Es ist die Besichtigung einer Büchersammlung, mag sie groß sein, mag sie nur ein paar Dutzend Werke enthalten. Nicht die Prachteinbände der Verlegerwerke, nicht die kostbarsten Lederarbeiten mit Goldverzierung sind es, die meinen Blick zuerst fesseln und mein Urteil über das künstlerische Empfinden des betreffenden Besitzers beeinflussen, sondern die einfachen schlichten Bände, die auf seinen persönlichen Wunsch entstanden und von ihm selbst beim Buchbinder bestellt der ganzen Bibliothek eine höchst charakteristische Note verleihen können. Sicherlich haben es alle, die wirklich bestrebt sind, ihren liebgewordenen Büchern ein dem Inhalt angemessenes und würdiges Äußere zu geben, auf dem das Auge mit Wohlgefallen haften bleiben kann, und denen doch die Mittel fehlen, ein jedes Buch in einen Ganzlederband mit Handvergoldung einzubinden, mit großer Freude begrüßt, daß eine schon in früheren Jahrhunderten gepflegte Handwerkskunst von der Industrie des XIX. Jahrhunderts wieder aufgenommen und von Künstlern und Kunsthandwerkern von neuem belebt worden ist, die Fabrikation der Buntpapiere. Bei verständigem Gebrauch, harmonischer Zusammenstellung und diskreter Auswahl ihrer Erzeugnisse setzt sie auch den minder bemittelten Bücherfreund instand, seine geistigen Kostbarkeiten in gediegener und feierlicher, dabei durchaus individueller, seinem ureigensten Geschmacke entsprechender Weise aufzuheben. Es war ein bemerkenswertes Verdienst der Leitung des Kgl. Kunstgewerbe-Museums zu Berlin, daß sie vor zwei Jahren eine Sonderausstellung von Buntpapieren veranstaltete, die durch reiches Material über Geschichte, Wesen und Technik der Buntpapiere aufklärte und zeigte, wie viel Gutes auf diesem Gebiete schon geleistet worden ist.

Nicht alle unserem Auge bist, das heißt farbig erscheinenden Papiere können wir als „Buntpapiere“ bezeichnen. Vielmehr verstehen wir darunter nur solche, die nach der Fabrikation des Papiers mindestens auf *einer* Oberfläche verziert sind, und zwar durch Auftragen von Farben, Bronzen, Lacken, gleichviel ob durch Handbearbeitung oder Maschinendruck. Ist hingegen bereits während der Papierfabrikation ein Farbstoff hinzugesetzt, so haben wir nur „gefärbte Papiere“ oder „farbige Rohpapiere“ vor uns, die uns hier nicht interessieren.

Als das Geburtsjahr der Buntpapierindustrie pflegt man das Jahr 1808 zu nennen, in dem der Bankier Alois Dessauer in Aschaffenburg die Papierfärbereinrichtung eines kleinen Buchbinders übernehmen mußte. Von dort verbreitete sie sich weiter und fand bald auch in anderen Städten eine Heimat, wie Fürth, Dresden, Breslau, Kassel, namentlich seit dem Beginn der Maschinenpapier-





