

**Bartholomeu Lourenço de Gusmão,**  
der Erfinder des Luftballons.

Von **Moedebeck,**  
Hauptmann und Compagniechef  
im Schleswig'schen Fuss-Artillerie Bataillon No. 9.

In der lehrreichen Arbeit über die Vorgeschichte der Luftschiffahrt von Professor Dr. Günther\*) sind die Verdienste eines Mannes um die Förderung der Luftschiffahrt, nämlich die des Jesuiten-Paters Gusman mit Unrecht stark in Zweifel gezogen worden. In folgenden Zeilen möchte ich den Versuch machen, an der Hand vieler glaubwürdiger Dokumente und unter Berücksichtigung aller Verhältnisse, sowohl der geschichtlichen wie der aëronautisch technischen, diesen von jeher stark angezweifelten Vorkämpfer der Aëronautik wieder auf den ihm zukommenden Platz zu setzen. Ich weiss wohl, dass ich damit viel Anstoss erregen werde, nicht bloß bei Einzelnen, sondern besonders bei derjenigen Nation, welche die Ehre, den Luftballon erfunden zu haben, für sich in Anspruch nimmt. Dies alles kann den Historiker nicht irre machen, welcher sich die Aufgabe gestellt hat, nur der Wahrheit zu dienen, und er kann seine Ansichten in vorliegendem Falle um so mehr mit Nachdruck verfechten, als er sich sicher weiss, von keiner Seite mit dem Vorwurf nationaler Selbstsucht überhäuft zu werden. Das Land, in welchem das Luftschiff aus der Theorie in die Praxis übergeführt wurde, ist Portugal. Meine Behauptungen decken sich mit denen der portugisischen Schriftsteller; aber auch unter unseren deutschen aëronautischen Literaten finden wir bei einem diese Ansicht klar ausgesprochen, nämlich bei dem leider zu früh für uns dahingeshiedenen Frhr. vom Hagen. — Die Erfindungsgeschichte des Luftballons zerfällt in drei Abschnitte: die vorbereitende Zeit, ausgehend von dem Werke des Jesuitenpaters Lana „Prodromo ovvero Saggio di alcune invenzioni nuove, Brescia 1670“, die Zeit der Erfindung in Portugal durch den Jesuiten-Pater Gusman 1709 und die Zeit des allgemeinen Bekanntwerdens der Erfindung durch Montgolfier und ihrer Verbesserung durch Charles 1783. Geographisch wandert die erfinderische Thätigkeit von Italien nach Spanien und Portugal, und schliesslich nach Frankreich. In Deutschland fand die Idee sofort Auf-

\*) Heft 4 d. Zeitschrift. Jahrgang 1892.

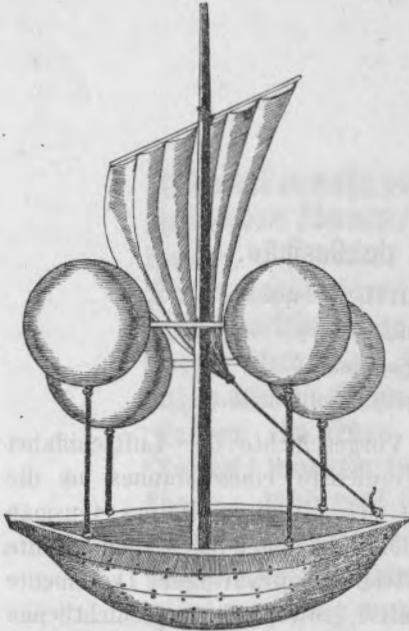


Fig. 1.

nicht durchführbar, das erkannten seine Zeitgenossen sehr wohl. Das Aufsehen aber, welches Lana's Luftschiff allerseits erregt hatte, veranlasste noch viele

nahme; Leibnitz beschäftigte sich mit Lana's Gedanken und der Professor Lohmeyer der Universität zu Rinteln gab sich in der Schrift: „Dissertatio physica de artificio navigandi per aërem“ den Anschein, als ob dieselben von ihm ausgingen. Die Spuren des 30jährigen Krieges waren indess noch lange nicht aus Deutschland verschwunden, man hatte mehr zu thun, als neue Ideen auf ihren praktischen Werth zu prüfen.

Francisco de Lana gebührt das Verdienst, den Gedanken, dass das archimedische Princip auch auf die Luft anwendbar sei, wenn die Luft, wie Toricelli nachgewiesen hatte, Gewicht besässe, zuerst bearbeitet und auf seine Nutzenanwendung für ein Luftschiff hingewiesen zu haben. Sein Project, grosse metallene Kugeln zu construiren und luftleer zu machen, war

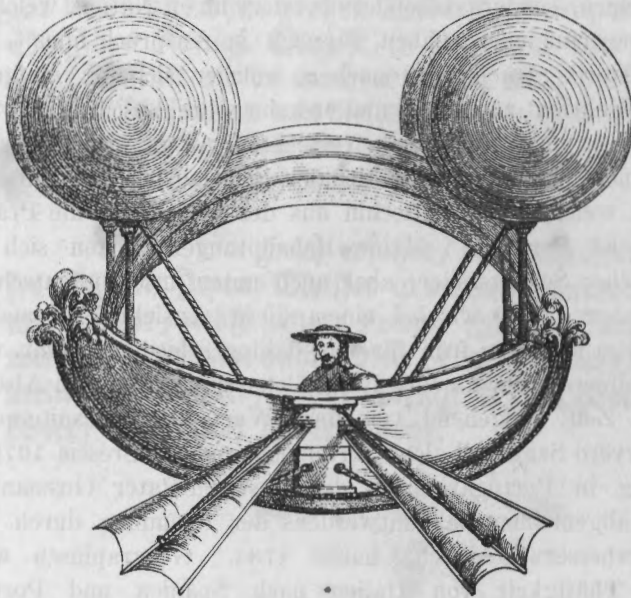


Fig. 2.

andere Gelehrte, der Idee näher zu treten und Manches an ihr zu verbessern. Während Lana's Luftschiff (Fig. 1) nur aus den 4 Metallkugeln, dem Schiff mit

Mast und Segel besteht, finden wir z. B. auf einem aus Barcelona in Spanien stammenden Bilde desselben (Fig. 2) aus dem Jahre 1678 über dem Schiffchen einen grossen segelartigen Fallschirm und an den Seiten je zwei Ruder, die augenscheinlich abwechselnd auf und nieder geschlagen werden sollten. Was aber auch sonst noch irgendwo erdacht werden mochte, vor der Ausführung schreckte Alles zurück bis auf den Jesuiten Gusman, der etwa um 1709 aus Brasilien in Portugal anlangte.

Bartholomeu Lourenço de Gusmão war in der brasilischen Provinz Santos im Jahre 1685 geboren. Einem Spottgedichte zufolge soll er sich bereits drüben als Mitglied des Ordens Jesu in Bahia mit Studien über das Luftschiff befasst haben. In Portugal wurden ihm wegen seiner geistigen Begabung — besonders wird sein Gedächtnis gerühmt — alle Pforten der Gesellschaft und sogar die des Hofes des Königs Don Juan V. geöffnet. Er verstand es, den König für die Pläne eines Luftschiffes zu interessiren, und erhielt vom Hofe Geld und jedwede Unterstützung. Ueber die damaligen Verhältnisse spricht sich eine Denkschrift etwa aus dem Jahre 1726 folgendermassen aus: „nicht allein das gewöhnliche Volk, sondern auch einige Personen von Geist waren fest davon überzeugt, dass diese Erfindung ausführbar sei, eine dieser Personen war der Herzog von Abrantes, welcher diesen Plan guthiess und ihn mit solcher Hartnäckigkeit vertheidigte, dass er zornig wurde und denjenigen verspottete, der ihm widersprach.“\*)

Der brasilische Pater veröffentlichte zunächst eine uns erhalten gebliebene Denkschrift unter dem Titel:

„Manifesto summario paro os que ignoram poder se navegar pelo elemento do ar.“

Er bemüht sich darin, die Möglichkeit der Luftschiffahrt nachzuweisen, indem er die Bedingungen, welche zum Fliegen erforderlich sind, bespricht und auf seine Erfindung hinweist. Den Vogel sich zum Vorbilde nehmend, macht er das Fliegen abhängig von der Tragkraft der Luft, von den Flügeln und vom Leben, welches die Flügel bewegt, und auf sein Luftschiff übergehend fährt er fort, die Tragkraft der Luft sei vorhanden, mit Flügeln sei es versehen und die bewegende Kraft müsse der Mensch hergeben, der im Luftschiffe fahre.

Diese Denkschrift führt unwillkürlich zu der Annahme, das in der Abbildung 3 dargestellte vogelähnliche Luftschiff Gusman's beruhe lediglich auf obigen Gedankengang, und es wäre ja alsdann gewiss nicht ernstlich zu nehmen. Der Erfinder selbst aber wird sich jedenfalls durch Versuche davon überzeugt haben, dass diese Menschenkraft nicht ausreichend war, sein Luftschiff zu erheben. Die Zeichnung hat er auch offenbar viel später anfertigen lassen, so wenigstens lässt es sich erklären, dass er von den vielen Details, welche sich am Bilde befinden, in jener Denkschrift Nichts erwähnt. Es ist auch nicht unwahrscheinlich, dass Gusman erst

\* Die Übersetzungen aus dem Portugiesischen verdanke ich Herrn Novoa aus Peru.

nach Experimenten, die er naturgemäss auf Lana's Ideen aufbaute, zu jenem aërostatischen Ausbau seines Luftschiffes gelangte, in dem es uns hinterlassen worden ist, und es ist ferner nicht mehr wie begreiflich, dass er über die praktische Durchführbarkeit eines Luftschiffes im Lana'schen Sinne sein Geheimnis bewahrte. Der gute Pater Gusman war nämlich ein gewiegter Geschäftsmann. Er erlangte durch die hohe Gunst, in der er bei Hofe stand, ein königliches Privilegium, welches wir heutzutage ein Patent nennen würden, in dem ihm allein und seinen Erben das Recht Luftschiffe zu erbauen und zu gebrauchen zugesprochen wurde. (Vgl. Moedebeck. Handbuch der Luftschiffahrt pag. 10 u. 11 und Vorläufer der Gebrüder Montgolfier von Frhr. vom Hagen. Band II d. Ztschft.)

Diese königliche Verfügung datirt vom 17. April 1709. Francisco Leitão Ferreira, ein Zeitgenosse Gusman's, hat uns den Wortlaut derselben hinterlassen und giebt uns auch den ältesten authentischen Bericht über den höchst interessanten Versuch des Jesuitenpaters, ein Versuch, welcher gar keinen Zweifel darüber lässt, dass er sich eines Warmluftballons bedient hat. Ferreira schreibt wörtlich:

„Der Versuch wurde in der That am 8. August des Jahres 1709 in dem Hörsaale (pateo) der casa da India vor Seiner Majestät und vielen Edelleuten und vor einer grossen Menge Volks gemacht mit einem Ballon, (globo) welcher sanft bis zur Höhe (Decke?) des Gesandtschaftssaales stieg und der sich ebenfalls sanft niederliess. Der Ballon wurde durch einen gewissen brennenden Stoff in die Höhe getrieben, den der Erfinder selbst in Brand steckte. Dieser Versuch ging in dem Saal der Gesandtschaften vor sich.“

Für die Thatsache der Erfindung des Luftballons ist es wohl völlig gleichgültig, ob der Ballon im Freien oder im Zimmer aufgefliegen ist. Französische Schriftsteller, unter anderen auch Tissandier, welche obige Dokumente gleichfalls nicht unbeachtet gelassen haben, pflegen gerade diesen Umstand, dass der Versuch im Saale stattfand, besonders zu betonen, um den Gegensatz zwischen Gusman und Montgolfier hervorzuheben. Sie vergessen dabei leider, dass auch Montgolfier's Versuche im Jahre 1782 zunächst mit Modellen im Zimmer ausgeführt wurden. Der grosse Unterschied zwischen beiden Erfindern, der zu Gunsten Gusman's ausschlägt, beruht auf ihrer Bildung, ihrem Wissen und der daraus sich ergebenden Erkenntnis der physikalischen Ursachen ihrer Versuche, und schliesslich auf einer ganz verschiedenen Auffassung ihres Endzieles. Ueber Gusman's physikalische Auffassung des Experimentes giebt uns ein Freund desselben ausführlich Auskunft. Er sagt wörtlich: „Der Erfinder hat durch verschiedene Versuche gefunden, dass die Luft eine magnetische Kraft besitzt — einige neuere Gelehrte glauben, dass diese Kraft sich in der Erde befinde und dass letztere mittelst derselben einige Körper gleicher Beschaffenheit anziehe ebenso wie der gewöhnliche Magnet das Eisen anzieht oder weil die

..... der Luft denjenigen der erwähnten Körper ähnlich sind, oder weil die Dichte der Luftmasse einen grösseren Druck auf sie ausübt. Und daraus leitet der Erfinder seine Ansicht ab, dass sich viele schwere Körper wie z. B. Hagel, Schnee und Wasser, welches man in Form von Luftbläschen steigen sieht, in der Luft halten, denn wenn die Luft diese Eigenschaft nicht besässe, würden sie sich nicht in derselben halten können, noch weniger von der Erde aus in die Luft steigen.“

Demgegenüber glaubten die Montgolfiers den Grund für das Aufsteigen ihres Versuchsballons in der Elektrizität suchen zu müssen.

Ueber den Versuch des Jesuiten-Paters Gusman ist ferner eine in späterer Zeit etwa um 1711 aufgesetzte Denkschrift auf uns gekommen, welche den Hergang desselben in nicht minder interessanter Weise, aber wie der Schreibweise anzumerken ist, viel weniger objectiv als Ferreira darstellt. Gusman war um jene Zeit bereits eine gestürzte Grösse.

Wer heutzutage die Stimme des Volkes über die so lehrreichen Versuche von Renard und Krebs mit dem Ballon „La France“ aus dem Jahre 1884 erforscht, wird in ganz ähnlicher Weise spöttelnde Bemerkungen über diese zu hören bekommen, wie sie nach getäuschten Erwartungen der portugiesische Schriftsteller uns über seinen Landsmann hinterlassen hat. Er berichtet Folgendes:

„pp. In der That baute er ein kleines Modell in Form eines kleinen Schiffes oder einer Mulde, das mit Segeltuch bedeckt und mit verschiedenen Gasen, Quintessenzen und anderen Zuthaten angefüllt war. Darunter setzte er eine Flamme und liess dieses Modell in Gegenwart Seiner Majestät und vieler anderer Personen im Gesandtschaftssaale in die Höhe steigen. Es stiess aber schon in geringer Höhe gegen die Wand und fiel zuletzt zur Erde und, da sich die Stoffe vermischten, fing es Feuer. Beim Fallen steckte es eine Gardine und noch mehrene andere Sachen, die es auf dem Wege fand, in Brand. Seine Majestät war aber so gnädig kein Aufhebens davon zu machen, im Gegentheil liess ihm der König nach wie vor seine Gunst angedeihen . . . . pp.“. Er fährt dann fort, Gusman sei, nachdem er eingesehen, dass er keinen Vortheil aus seiner Erfindung ziehen könne, nach Holland geflohen, um dort seine Geschicklichkeit zu zeigen, „als ob die Holländer so leicht zu täuschen wären wie die Portugiesen“.

Man erkennt an diesem Bericht, dass der Schreiber den Hergang nicht recht verstanden hat. Ihm hat offenbar die bekannte Zeichnung vorgelegen und er mag auch von Augenzeugen manches gehört haben. Immerhin ist es ganz natürlich, dass ein Warmluftballon, den man im Zimmer aufbläst, bald gegen die Decke fährt und bei durch Zugluft entstehenden Schwankungen hin- und herfahrend und pendelnd leicht Feuer fängt. Unter dem Segeltuch mit dem das Schiffchen bedeckt war, ist wahrscheinlich der Ballon selbst zu verstehen, die Zeichnung zeigt aber über dem Schiff einen allgemein als Segel bezeichneten grossen Fallschirm. Es liegt nahe, dass der Schreiber sich hiernach seine räthselhafte Vorstellung gebildet hat.

Wenn gleich uns nun schon die angeführten Berichte genügend Beweise zur Aufrechterhaltung der Behauptung geben, dass Gusman der Erfinder des Luftballons sei, so müssen wir doch die ausgezeichneten Gedanken dieses Mannes an der Hand seiner bisher nie verstandenen Zeichnung und eines bei uns noch gänzlich unbekanntes zweiten Projectes desselben zur Bekräftigung dieser Ansicht kurz erläutern. Gusman's Streben lief auf den Bau eines vollständig lenkbaren Luftschiffes hinaus, der Ballon war ihm nur ein Mittel, das Schiff zu heben. Betrachten wir einmal wieder Montgolfier, so sehen wir, wie dieser nichts weiter als das Räthsel studirte, wie er den Luftsack hochbringt und, nachdem ihm das endlich nach langem Bemühen gelungen war, machte er diesen Luftsack immer grösser und für ein lenkbares Luftschiff ungeeigneter. Um das Gusman'sche Luftschiff erklären zu können, muss man auf die ältesten Zeichnungen desselben zurückgreifen. Die beistehende Abbildung ist einem deutschen Buche „Valentini Musei Museumum

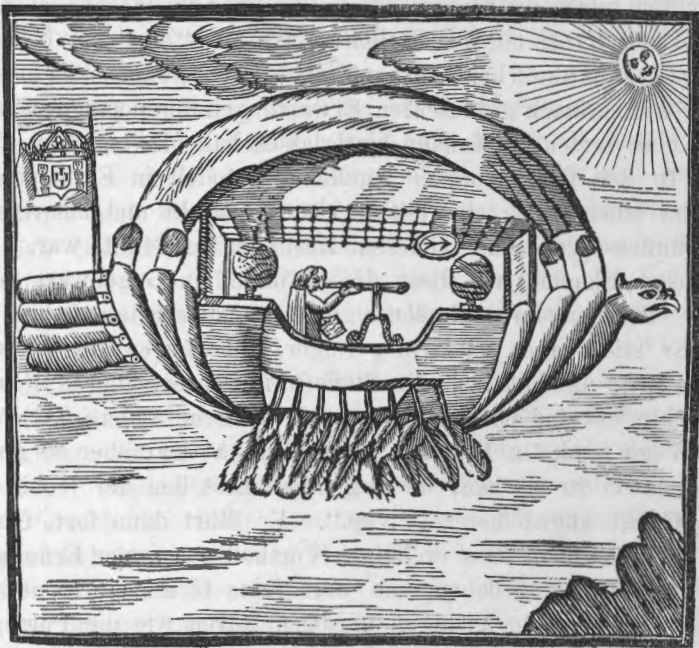


Fig. 8.

oder der Allgemeinen Kunst und Naturalien-Kammer. II Tomus, nebst dem Rüst- und Zeug-Haus der Natur. Frankfurt am Main 1714“ entnommen. Bei Betrachtung derartiger Zeichnungen muss man zunächst berücksichtigen, dass die Zeichner für manche Dinge nicht das richtige Verständnis besaßen. Das Luftschiff macht scheinbar den Eindruck eines grossen Vogels. Geht man aber der Sache auf den Grund, vergleicht man Bild und Beschreibung, so ergibt sich, dass der Vogelkopf nur eine nicht übel angebrachte Verzierung des Schiffes ist, die seitlichen Federruder seitliche Schwankungen des Schiffes verhüten sollen, ebenso wie die Schwerter bei Fluss- und Küsten-

fahrzeugen, dass endlich der Schwanz ein einfaches in Charnieren drehbares Steuerruder darstellt. Die Beschreibung sagt wörtlich hierüber: D.\*) Seynd zwey Flügel, /welche zu nichts anderes dienen/ als das sie das Schiff erhalten, /das selbiges auf keine Seitè falle/ denn ohne jene könnte es auf keine Weise gerichtet werden.“

Man erkennt daraus deutlich, dass von einer Nachbildung des Vogels, die Gusman nach seiner ersten Denkschrift vielleicht vorgeschwebt hat, in diesem Projecte Nichts mehr ausser der Verzierung vorn am Schiff vorhanden ist. Das Schiff wird dagegen durch 2 Ballons in die Höhe gehoben, beide sind, wie man sieht von einem Netze umgeben und um endlich das Schiff vor einem jähen Sturz in die Tiefe zu sichern, ist über demselben noch ein grosser Fallschirm angebracht, ein Fallschirm von viereckiger Gestalt, wie ihn 1617 der Venetianer Veranzio beschrieben hat. Höchst komisch nehmen sich in der Beschreibung die uns so einfach erscheinenden Erklärungen aus:

„E\*) Seynd zwei Himmel- und Erd-Kugeln /die das an sich ziehende Geheimnis in sich enthalten; pp.

F\*) Weiset an ein von Eisendraht gemachtes Dach/ in Form eines Netzes verfertigt /in dessen Draht-Fäden eine Menge grosser Agtsteiner Corallen sollen angefasst werden/ so mit einer grossen Würckung wird helfen das Schiff in der Höhe zu halten /und dieses durch die Hitze der Sonnen-Strahlen/ durch welche obgemeldete Agtsteine die Binsene decken werden gegen sich ziehen.“

Der Erklärer wirft hier offenbar Lana'sche Ideen mit denen Gusman's zusammen und phantasirt noch seinen Theil hinzu. Wir haben gezeigt, wie Gusman's Ballon aus leichtem Stoff gefertigt am 9. August 1709 aufgestiegen ist. Lana wollte die Ballons aus Metallblech gemacht wissen. Die Nachwirkung des Lana'schen Vorschlages lässt auch die Erdkugeln der Zeichnung aus Metall gemacht sein. Wie widersinnig diese Beschreibung ist, geht aus der sonderbaren Erklärung der auf den ersten Blick erkennbaren Netzknoten als Agtsteine hervor. Dass aber dieses Netz das Schiff in die Höhe zieht, — natürlich muss man sich hinzu denken, sobald die Ballons gegen das Netz drücken —, hat der Berichterstatter des alten Vallentin sehr richtig aufgefasst. Der Jesuiten-Pater hat aber auch sehr wohl gewusst, dass mit dem Erheben in die Luft allein sein Schiff noch lange nicht brauchbar sei; er denkt auch an die Vorwärtsbewegung und bringt zu diesem Zwecke vorn und hinten in der Gondel Blasebälge an, die in je ein Rohr auslaufen. Durch die Reaction der beim Treten der Blasebälge aus diesen herausgetriebenen Luft sollte das Luftschiff fortbewegt werden. Man sollte meinen, ein Mann, der so an Alles gedacht hat, was zu einem lenkbaren Luftschiffe gehört, ein Mann, dessen Gedanken dabei auf richtigen physikalischen Lehrsätzen beruhen, wäre werth, der Vergessenheit entrissen zu

\*) Die Buchstaben sind versehentlich in nebenstehender Figur weggelassen worden.

werden. Der Unverstand der Mitwelt des gelehrten Jesuiten-Paters hat aus diesem durchdachten Project den grössten Unsinn gezeitigt und die Nachwelt hat schliesslich noch so viel des letzteren hinzugefügt, dass man es wirklich niemand verargen kann, wenn er achselzuckend vor dem Bilde von Gusman's Luftschrift ausruft: komisch und unverständlich!

Eine neue Beschreibung des Gusman'schen Luftschriftes, welche im Jahre 1774 erschien und die den späteren Historikern hauptsächlich als Dokument gedient hat, zeigt schon ganz wesentliche Entstellungen. In

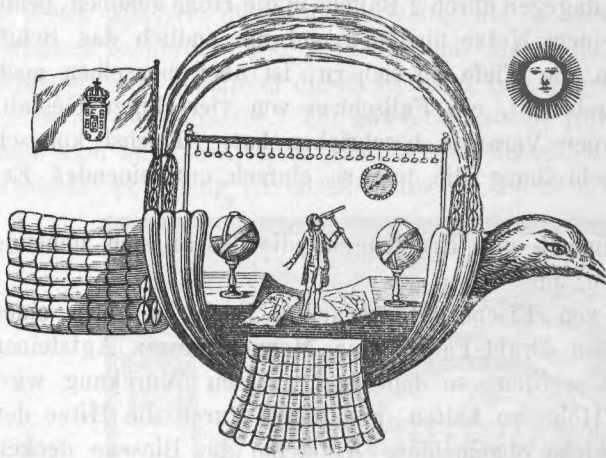


Fig. 4.

Abbildung Nr. 4, welche jener Beschreibung entnommen wurde, ist das Netz bereits in Bernsteinkugeln umgeformt, die an einer Stange aufgereiht hängen. Sie sollen durch die Sonne erwärmt die elektrische Kraft erhalten, jene auf fein gedrehten Stativen stehende Himmelskugeln anzuziehen. Auch den Globen wird eine magnetische Kraft

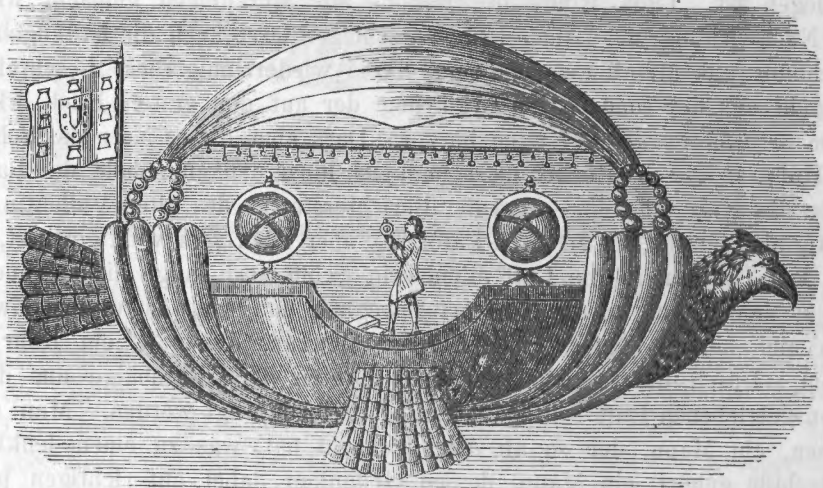


Fig. 5.

Darf man sich darüber wundern, wenn im Jahre 1865 die sich verbessernde Welt in Hatton Turnor's „Astra Castrá“ die Globen für den



Fallschirm der Gusman'schen Erfindung in schöne Perlschnüre umgestaltet und den Fallschirm selbst in so wohlgeordnete starre Falten legt, dass man in ihm nur noch ein Regendach bzw. den Rücken des Riesenvogels erkennen kann? (Abbildung Nr. 5.)

Wenden wir uns nun einem weiteren schön durchdachten Projecte des portugiesischen Jesuiten zu. In einem Manuscript (Nr. 342 des Katalogs)

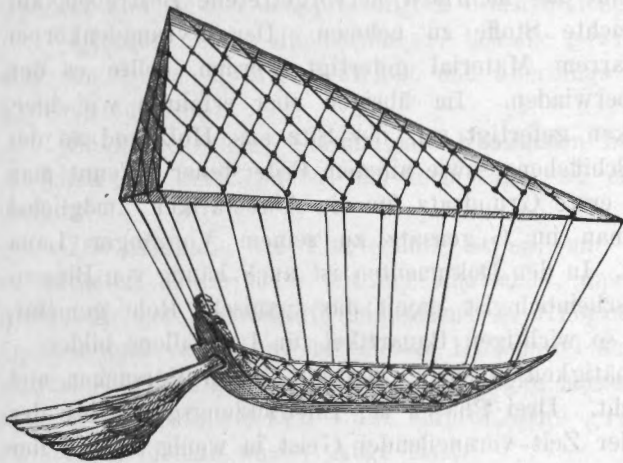


Fig. 6.

der Universität Coimbra hat Dr. Augusto Filippe Simões Zeichnung und Beschreibung eines pyramidenförmigen Luftschiffes von Gusman gefunden. Die Ueberschrift lautet: Beschreibung und Abbildung der wunderbaren Maschine, mittelst welcher man in der Luft fahren kann, und welche vom Pater Bartholomäus Laurent aus Brasilien, in Lissabon gebaut wurde,

gezeichnet von einem Freunde des Erbauers nach dessen eigenen Mittheilungen.“ Es heisst darin:

„Die Form dieser Flugmaschine ist eine dreiseitige Pyramide, die aus festem Material, wie Eisen oder Kupferplatten gebaut ist, und welche so gut aneinander gefügt sind, dass sie verhindern, dass die magnetischen Gase, welche diese Pyramide enthält, ausströmen. Diese Pyramide ist mittelst fester Stricke an einen Holzstuhl befestigt, auf welchem Personen und Sachen Platz finden werden; die Seiten der Basis der Pyramide werden 6 Fuss lang sein und diejenigen, die in einer Spitze auslaufen 15 Fuss. Das sind die für das Gewicht eines Mannes erforderlichen Masse. Diese Maschine wird durch einen Griff am hinteren Ende des Holzstuhles gelenkt; mittelst dessen kann der darin Befindliche seinen Weg verfolgen, auf oder absteigen, überallhin beliebig wenden und halten. Die Stellung der Pyramide wird ihm sehr viel hierin unterstützen, da die obere Kante den Aufstieg, die untere Fläche den Abstieg, und die Spitze endlich das Vorwärtskommen erleichtern wird. Die Spitze wird auch dazu dienen, die Kraft des entgegengesetzten Windes zu vermindern, und die hintere Fläche wird im Nothfalle als Segel benutzt werden können.“

Auf den ersten Blick erinnert dieses Luftschiff an die Segelballons von Professor Wellner. Es ist bei ihm auch von keinem weiteren Motor die Rede, während wir doch wissen, dass Gusman solchen an den früheren Projecten nicht vergessen hatte. Dahingegen findet man bei aufmerksamer

Betrachtung der Zeichnung, dass die hintere Segelfläche der Pyramide nach der Spitze zu geneigt ist. Beim Aufsteigen musste der Luftdruck hier eine nach Vorwärts gehende Kraft äussern. Der Freund des Erfinders kann aber möglicherweise den Motor, diesen wichtigen Theil des Schiffes auch vergessen haben, zumal da er sich äusserlich — wie z. B. die Blasebälge beim ersten Project — vielleicht nicht bemerkbar gemacht hat. Von grosser Bedeutung erscheint das mehrfach hervorgetretene Bestreben, zur Construction möglichst leichte Stoffe zu nehmen. Der Pyramidenkörper musste allerdings aus starrem Material gefertigt werden, sollte es den Widerstand der Luft überwinden. Im übrigen aber erfahren wir hier, dass das Netz aus Stricken gefertigt sei, der Sitz aus Holz und an der durchbrochenen Art des Schiffchens sowie an dem Federsteuer erkennt man auch am Bilde, dass der erste Grundsatz für die Aërostatiker „möglichst leicht bauen!“, von Gusman im Gegensatz zu seinem Vorgänger Lana überall beachtet worden ist. In den Dokumenten ist auch häufig von Binsengeflecht die Rede, wahrscheinlich ist damit das spanische Rohr gemeint, welches noch heute einen so wichtigen Bauartikel für Luftballons bildet.

Die erfinderische Thätigkeit Gusman's hat mit diesen Versuchen und Projecten ihr Ende erreicht. Drei Phasen der Entwicklungsgeschichte der Luftschiffahrt hat sein der Zeit voraneilender Geist in wenig Jahren der Welt vorgeführt, Nachahmung des Vogelfluges, Luftballon und lenkbares Luftschiff. An der Unmöglichkeit, den gehegten Erwartungen zu entsprechen, ist der Erfinder zu Grunde gegangen; wie man sagt, beschloss er sein Leben in der Verbannung im Jahre 1724 zu Toledo. Wie ihm anfangs Alles zujubelte und seinen Ruhm der ganzen Welt verkündete, so überschüttete ihn später Alles mit Spott und bösen Leumund. „Jedoch hat der Mann durch sein Leben, durch seine Fähigkeiten und durch andere Umstände klar dargelegt, dass er kein guter Mensch war,“ so schreibt ein Zeitgenosse von ihm. Der Ruhm Gusman's war über die engen Grenzen Portugals weit hinaus gegangen. Einen Beweis hierfür liefert eine Zeitung aus dem Jahre 1709, wohl eine der ältesten, welche wegen ihrer grossen Seltenheit und ihres interessanten Inhalts hier in Facsimile beigefügt werden mag.

Der Ruhm den Luftballon erfunden zu haben gebührt dem Jesuiten-Pater Bartholomeu Lourenço de Gusmão.