

FERNAND FERBER †

Das Gesetz der Serie scheint sich nun auch bei den aviatischen Unglücksfällen geltend zu machen. Fast ein Jahr lang blieb der Todessturz, den der amerikanische Leutnant Selfridge am 17. September 1908 mit der Flugmaschine Wrights tat, der erste und einzige, seit die Luftschiffahrt auf Drachenfliegern dank der Fortschritte in der Konstruktion der Motoren über das Stipendium primitiver Vorversuche hinaus gediehen ist. Da, nach dem Kanalfluge Blériots, nach den Triumphen von Reims, fordert der Kampf um die Herrschaft über die Luft wieder ein Opfer: am 7. September stürzt der junge französische Ingenieur Leféevre in Juvisy beim Ausprobieren eines Wright-Biplans aus 70 m Höhe zur Erde und zieht sich Verletzungen zu, denen er bald darauf erliegt. Und nun, zwei Wochen später, meldet der Telegraph abermals, daß ein Flieger auf dem Felde seiner Tätigkeit zu grunde gegangen ist: am 22. d. ist Kapitän Ferber, einer der bekanntesten und namhaftesten Aviatiker Frankreichs, mit seinem Doppeldecker so unglücklich gestürzt, daß er den Tod fand.

Ferbers Schicksal ist besonders tragisch. Er gehörte zu den ältesten Vorkämpfern der Flugmaschine. Seine Versuche datieren von einer Zeit her, zu der diese Sache noch in den Kinderschuhen steckte. Mit Gleitfliegern unternahm er seine ersten Flüge. Jetzt, wo zum guten Teile dank seiner Arbeit das Problem so weit gelöst ist, daß die Flugmaschine in förmlichen öffentlichen Wettrennen gewaltige Leistungen erbringt, wo die Fahrt auf dem motorisch bewegten Drachenflieger allerwärts zahlreiche neue Jünger findet - muß der alte Pionier der Aviatik in ihrem Dienste sein Leben lassen!

Kapitän Fernand Ferber ist am 8. Februar 1862 in Lyon geboren. Er stammt aus einer sehr angesehenen Lyoner Familie. 1882 trat er in die polytechnische Schule ein. Als Artillerieleutnant diente er in Clermont-Ferrand und Belfort. 1893 wurde er zum Kapitän ernannt, 1897 zum Professor an der Artillerie-Applikationsschule in Fontainebleau. Nun erhielt er das Kommando der 17. Gebirgsbatterie und wurde dann in das Zentrallaboratorium für militärische Luftfahrt in Chalais-Meudon detachiert. Damit kam er auf einen Posten, für den er ganz besonders geeignet war.

Er hatte 1898 zufällig durch Lektüre von den Experimenten Lilienthals Kenntnis erhalten, dessen erste Versuche in das Jahr 1891 fielen. Das war für den französischen Offizier und Gelehrten, der sich schon lange im Geiste mit Fragen dieser Art beschäftigte, eine förmliche Erleuchtung. „Ich kam zur Überzeugung“, schrieb er damals, „daß Lilienthal, wenn schon nicht den vollkommenen Flug, so doch die Methode entdeckt hat, nach der man fliegen lernen wird. Den Tag, an dem Lilienthal seine ersten fünfzehn Meter in der Luft zurückgelegt hat, betrachtete ich als den, von dem angefangen die Menschen fliegen konnten.“

Er konstruierte nun, 1899, selbst einen Aeroplan nach der Type Lilienthals, einen

Eindecker mit 8 m Spannweite, Damit machte er bei Genf Versuche. Der Apparat befriedigte ihn nicht, aber er ließ sich nicht entmutigen. Geduldig arbeitete er an Verbesserungen weiter; wenn auch so manchmal die Maschine unter ihm in Trümmer ging, er achtete dessen so wenig wie seiner persönlichen Gefahr, und bald gelangte er zu annehmbaren Resultaten.

Auf den Rat des Amerikaners Chanute verlegte er sich darauf, Zweidecker zu konstruieren. Bei seinem ersten Versuche mit einem solchen legte er 25 m zurück, beim zweiten 50 m. 1903 baute er ein Modell, bei dem das vordere Steuer durch zwei Seitensteuer ergänzt war, was einen wesentlichen Fortschritt bedeutete.

Nun ging es daran, seine Drachenflieger mit einem Motor zu versehen. Das erste derartige Fahrzeug trug einen Motor von 8 H. P., der zwei Flügelschrauben antrieb. Er probierte es in einem Aerodrom aus, das er auf seine Kosten in Nizza errichtet hatte. Die Schrauben leisteten zu wenig, die Schnelligkeit genügte nicht, um den Apparat in der Luft zu erhalten. Aber ließ sich nicht irre machen.

1905 bestellte er bei Levavasseur einen Motor von 24 H. P., dessen Gewicht 100 kg nicht überschreiten sollte. Er gab damit die Anregung zur Schaffung der „Anoinette“-Motoren, die seither für die Entwicklung der Luftschiffahrt so große Bedeutung erlangt haben.

Im November 1906 wurde Ferbers Zweidecker Nr. 8 durch einen Sturm vernichtet. Er ließ darauf die Maschine in ganz gleicher Weise nachbauen und am 17. Juli 1908 führte er auf dem Exerzierplatze von Issy den ersten Flug aus. Er brachte es in der Folge bis auf 120 m Distanz. Schließlich stürzte der Apparat herab und ging in Trümmer, Ferber kam aber ohne Verletzungen davon.

Da seine eigenen Mittel weitere Aufwendungen nicht mehr gestatteten und die staatlichen Subsidien spärlich flossen, nahm er 1905 eine Stellung als Direktor der „Antoinette“-Werke an. Drei Jahre verblieb er darin; im August 1908 ließ er sich reaktivieren. Im heurigen Frühjahr nahm er wieder Urlaub und beteiligte sich unter Pseudonym „de Rue“ an den aviatischen Wettbewerben, insbesondere auch an der großen Woche von Reims. In Juvisy holte er sich mit einem Voisin-Flieger mehrere Preise.

Ferber war ein glänzender praktischer Flieger, aber unvergleichlich weit größere Bedeutung besaß er als Forscher auf flugtechnischem Gebiete. Er war einer der ersten, die die Entwicklungsfähigkeit des Lilienthalschen Prinzipes erkannten, des Flächenfliegers im Gegensatz zum Schwingen- und Schraubenflieger. Sein Werk „Von Kamm zu Kamm, von Stadt zu Stadt, von Kontinent zu Kontinent“ gehört zu dem Besten der aviatischen Literatur. Wissenschaftler Ernst, Geschicklichkeit und persönlicher Mut vereinigten sich in ihm, und als Theoretiker wie als Praktiker war er ein Bahnbrecher des menschlichen Fluges.

Über seinen Tod wird gemeldet:

Boulogne-sur-Mer, 22. September. - Ferber flog in einer Höhe von ungefähr acht Metern flach in den Wind. Als er wenden wollte neigte sich der Apparat stark. Ein Teil der Zelle berührte den Boden, während die Räder in eine kleine Furche gerieten. Der Apparat fuhr auf und überschlug sich. Eine Metallstange, die die Last des 400 kg schweren Motors zu tragen hatte, durchbohrte den Unterleib Ferbers. Es gelang ihm jedoch, sich davon frei zu machen. Der Verunglückte wurde von Personen, die zur Hilfeleistung herbeigeeilt

waren, auf der Leinwand des Aeroplanes gebettet. Ferber war noch eine Viertelstunde bei Bewußtsein. Es trat jedoch ein innerer Bluterguß hinzu. Infolge einer Quetschung der Leber verschied Ferber alsbald. Der Stoß war so heftig gewesen, daß Geldstücke, die Ferber in der Hosentasche hatte, verbogen wurden.

Paris, 22. September.- Ferber geriet unter den Motor seines Apparates, doch blieb er nicht auf der Stelle tot. Er konnte sich sogar allein frei machen und als die ersten Personen herbeieilten, war er bei voller Besinnung. Er klagte darüber, daß er entsetzlich leide, doch wollte er nicht nach dem Sanitätsposten gebracht werden. Er ließ sich jedoch überreden und war zehn Minuten später im Krankenzimmer. Dort klagte er nicht mehr, sondern wollte bloß wissen, ob sein Apparat gänzlich zertrümmert sei. Man beruhigte ihn und er erklärte, wie sich der Unfall zugetragen habe. Er sagte: „War ich dumm, daß ich nicht höher flog. Es ist mein Fehler. Ich wollte wenden und war nicht höher als 5 Meter...“ Hier setzte der Kapitän ab. Ein Blutsturz trat ein und fünf Minuten später war Ferber tot. Er hatte im ganzen noch eine halbe Stunde gelebt.

Paris, 23. September.- Über die Ursache von Ferbers Verunglückung bestehen keine Zweifel, wie dies beim Todessturze Lefebvres der Fall war. - „Ist es wahr? Zu dumm!“ waren Ferbers letzte Worte. Das ungünstige holperige Gelände trug hauptsächlich Schuld daran. Ferber stieß beim Landen an eine Erdscholle und der Apparat machte einen Kopfsturz. Ferber hatte das kleine Laufrad, das die Brüder Voisin neuerdings unter dem Höhensteuer vorgesehen haben, abnehmen lassen, da er den Apparat, der sich mit ihm nur schwer vom Boden abhob, auf alle mögliche Weise erleichterte. Dies war ein Unglück. Das Laufrad hätte ihn gerettet, denn es wäre über die Scholle geglitten. So wurde Ferber vom Sitze geschleudert, stieß die Leinwandflächen durch und der Motor kam auf ihn zu liegen.

Blériot äußerte sich, daß in keiner Flugmaschine der Motor hinter dem Führersitz eingebaut sein sollte.

Ferber flog manchmal Kurven mit so kleinem Halbmessern, daß der Apparat mit dem Horizont einen Winkel von 45 Grad bildete, landete an einer vorher bestimmten Stelle und ging oft sehr hoch. Dann hatte man wieder das Gefühl, als ob er den Apparat nicht vollständig meistern könnte. Er flog auch mit einem gewöhnlichen Kneifer anstatt einer besonderen Brille.“

Ferber war verheiratet und Vater dreier Kinder. Seine Familie traf am Donnerstag in Boulogne-sur-Mer ein. Madame Ferber brach vor der Leiche ihres Gatten in unbeschreiblichem Schmerz aus. Das Begräbnis wurde auf Samstag den 25. d. M. angesetzt. Die Trauer über den Verlust des ausgezeichneten Mannes ist allgemein. In Boulogne wurde eine Sammlung zur Errichtung eines Denkmals an der Unglücksstätte eingeleitet.