LITERATUR.

Ferber über die Aviatik.

»L'Aviation.« Ses debuts — Son Développement. De Crête à Crête, de Ville à Ville, de Continent à Continent. Par F. Ferber. Paris, 1909. Berger-Levrault & Cie., Editeurs. Prix 5 Francs.

»Concevoir une machine volante n'est rien; la construire est peu; l'essayer est tout.« (»Eine Flugmaschine erfinden, heißt gar nichts, sie bauen, heißt wenig; sie probieren, das ist alles.«) Diese Worte hat Ferber an die Spitze des Werkes gesetzt, das er jetzt herausgegeben hat. Das Motto hat seine Geschichte. Ferber, der in seinen Ideen bekanntlich ein Schüler und begeisterter Anhänger Lilienthals war und ist, hat, als er vor Jahren seinen ersten fachlichen Artikel in der »Revue d'Artillerie« veröffentlichte, diesem die oben zitierten Worte vorangesetzt. Ferber war damals noch gänzlich unbekannt und darum empfahl ihm der Kommandant Ferrus, die gut gefundenen Worte dem deutschen Meister Lilienthal zuzuschreiben, dessen Auffassung sie ja in nuce wiedergeben.

Ferber folgte dem Rate des erfahrenen Freundes und siehe, das Motto wurde zum geflügelten Wort. In Deutschland bemühte man sich, in den Schriften Lilienthals die entsprechende Stelle zu finden. Natürlich ohne Erfolg. Also verlegte man sich aufs Übersetzen und es entstanden einige mehr oder minder gute Versionen. Erst jetzt erfährt man, was es mit diesem trefflichen Spruch eigentlich für eine Bewandtnis hat. Er ist Ferbers Glaubensbekenntnis und gibt die Idee, welche den französischen Artilleriehauptmann bei seinen aviatischen Arbeiten leitete, gewiß besser wieder als irgend eine lange Beschreibung.

Ferber tritt in dem vorliegenden Buche als die ausgesprochene Persönlichkeit auf, die er ist; nicht farblos theoretisierend, sondern kräftig das betonend, was er nach seinen Erfahrungen, seiner Überzeugung für das Wahre hält. Ferber ist prononzierter Anhänger des Drachenfliegers. Von den Flügelfliegern sagt er, daß ihr Studium beim gegenwärtigen Stande der Industrie nur Enttäuschungen bringen werde, und den Verfechtern der Idee des reinen Schraubenfliegers hält er vor, daß das Endziel der Flieger ja nicht sei, sich in die Luft zu erheben, sondern sich von einer Stadt zur anderen auf dem kürzesten Wege zu begeben, ein Argument, welches freilich keine glatte Widerlegung bedeutet. Es sei verwunderlich, daß trotz den jüngsten Erfolgen der Aëroplane die Zahl der Schraubenfliegerenthusiasten sich nicht vermindert habe. Das bei den Drachenfliegern notwendige Anfahren auf dem Boden schrecke Helicopteranhänger ab, wobei sie nicht in Betracht zögen, daß die Anfahrtstrecke sich mehr und mehr verringern wird.

Capitaine Ferber gibt in seinem Werk die Entwicklung der Aëroplantechnik kurz und übersichtlich wieder, wobei er natürlich auch über seine eigenen höchst wertvollen Experimente erzählt. Der erste — nach dem Muster Lilienthalscher Apparate konstruierte — Gleitflieger Ferbers, ein Monoplan, entstand im Jahre 1899; er klafterte 8 *m*, wies ein Flächenareal von 25 m^2 auf und wog 30 *kg*. Es folgten dann drei weitere Modelle von ähnlichen