# 50 000 Franken für den ersten

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **14 (1938)**

Heft 15

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-754020

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# 50000 Franken für den ersten

Am 13. Januar 1938 waren es 30 Jahre her, seit Henry Farman mit seinem Voisin-Doppeldecker in Issy-les-Moulineaux bei Paris den für den ersten Kilometerrundflug ausgesetzten Deutsch-Archdeacon-Preis von 50 000 Franken gewann. Das war damals eine sensationelle Flugleistung, ein Markstein in der Entwicklung der Fliegerei. Unser Bild zeigt Farman während des Preisfluges kurz vor der Landung. Ganz rechts auf dem Bild: Charles Voisin, einer der Konstrukteure des Flugzeuges, neben ihm mit der Pelzmütze: Erneste Archdeacon, einer der beiden Preisstifter.

*1908: A Issy-les-Moulineaux, pendant le premier vol d'un kilomètre qui permit à Farman d'obtenir le prix Deutsch-Archdeacon. Tout à droite de la photo, Charles Voisin, un des constructeurs de l'appareil.*

Photo Deutsches Museum München

Nach einer sensationellen Laufbahn (1892—1900) als Straßenrennfahrer und Tandemrennfahrer, wobei er mit seinem Bruder Maurice die berühmte unschlagbare «équipe vierge» bildete, wandte sich Henry Farman dem aufkommenden Automobilrennsporte zu. Aus seiner Siegerliste seien erwähnt: Paris-Pau und Paris-Wien 1902. Unser Bild zeigt, wie Henry Farman, links am Steuer des Rennwagens, bei seiner Ankunft in Wien 1902 als Kategorie-Sieger begrüßt wurde.

Photo Branger

*Farman connut les ivresses de la route avant celles de l'air. Le voici, lors de la course Paris-Vienne de 1902, salué par la foule lors de son arrivée victorieuse à Vienne.*

## Die sensationelle Laufbahn Henry Farmans

In Paris, wo er am 26. Mai 1874 als Sohn eines englischen Journalisten geboren wurde, lebt heute noch Henry Farman, dem vor 30 Jahren der Volksmund den stolzen Titel «König der Flieger» beilegte. Farman wurde zuerst Kunstmaler, dann einer der besten Rad- und Autorennfahrer. Als Kaufmann verstand er es, mit dem Automobilhandel in wenigen Jahren eine halbe Million Franken zu verdienen. 1907 entschloß er sich, diese Summe für die Lösung des Flugproblems einzusetzen, von der er die Schaffung eines neuen Verkehrsmittels und einer neuen großen Industrie erhoffte. Mit zäher Energie ging er ans Werk, bestellte im Frühjahr 1907 bei den Gebrüdern Voisin einen Doppeldecker, schlug im Oktober 1907 die seit 1906 bestehenden Flugrekorde von Santos-Dumont, gewann am 13. Januar 1908 den Deutsch-Archdeacon-Preis von 50 000 Franken für den ersten Kilometerflug, sicherte sich am 6. Juli 1908 den Armengaud-Preis von 10 000 Franken für den ersten Viertelstundenflug, führte am 30. Oktober 1908 den ersten Reiseflug von Bouy nach Reims aus, baute 1909 ein Flugzeug nach eigenen Ideen, erzielte am ersten großen Flugmeeting im August 1909 in Reims die besten Resultate, wobei er 60 000 Franken an Preisen gewann, und war außerdem 1909 Sieger der Coupe Michelin. 1910 wurde Farman Flugzeugbau-Industrieller, beschäftigte im Mai 1911 in Mourmelon bereits 110 Arbeiter, baute im Dezember 1911 in Billancourt eine neue Flugzeugfabrik und war bald Großlieferant von Militärflugzeugen nach allen Ländern. Während des Weltkrieges baute Farman Tausende von Flugzeugen für die französischen und alliierten Militärbehörden. Nach dem Kriege wandte er sich sofort auch dem Bau von Verkehrsflugzeugen zu. Auch da schuf er Bahnbrechendes, denn der «Goliath», ein viermotoriger Kabinen-Rumpf-Doppeldecker, wurde bald auf der ersten großen Luftverkehrslinie Paris-London eingesetzt. In den Farman-Flugzeugwerken sind über 4000 Arbeiter beschäftigt, und Henry Farman, der einstige Straßenrennfahrer und König der Flieger, ist vielfacher Millionär geworden.

Martin Hug.