Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 14 (1938)
Heft: 15

Artikel: 50 000 Franken für den ersten
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-754020

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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.