

## Schweizer Medaillen zur Ballonverfolgung

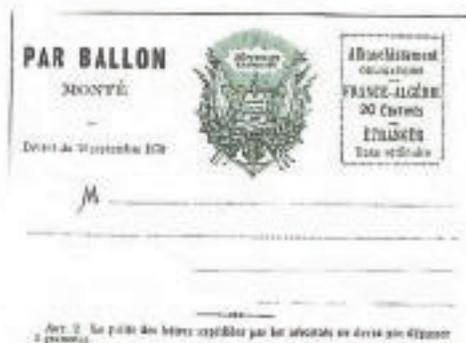
In der Ausgabe 03/2016 waren die Gordon-Bennett-Medaillen ein vielbeachtetes Thema. Der zweite Beitrag aus dieser Reihe befasst sich nun mit den Schweizer Ballonverfolgungs-Medaillen und deren spannenden Geschichte.

Kurz nachdem in Frankreich die Gebrüder Montgolfier im Jahr 1783 den Heissluftballon erfunden hatten, begann sich auch das Militär für Ballone zu interessieren. Lange Zeit wurde jedoch das Potential dieser Erfindung unterschätzt. Anfänglich setzte das Militär nur Fesselballone (an einer Leine) für die Gefechtsfeldbeobachtung ein. Für den ungelenkten Freiluftballon gab es praktisch keine sinnvolle militärische Verwendung. Erst 90 Jahre später, im Deutsch-Französischen Krieg (1870/71) wurde das wahre militärische Potential des Freiluftballons erkannt.

### «Post» per Ballon

Die Belagerung von Paris dauerte rund 3 ½ Monate und führte zur Niederlage der Dritten Französischen Republik sowie zur Gründung des Deutschen Kaiserreichs. Ab dem 19. September 1870 war Paris vollständig von deutschen Truppen umzingelt. Während der Belagerung stiegen von Paris aus insgesamt 67 Freiluftballone auf, die 2,5 Millionen Briefe und Postkarten im Gesamtgewicht von ca. 10 Tonnen beförderten.

Zudem wurden 363 Brieftauben, 238 Passagiere und sogar sechs Hunde in Ballonen transportiert. Die meisten Ballone gingen im sicheren Ausland oder im unbesetzten Frankreich nieder. Drei Ballone fielen den Deutschen in die Hände, zwei wurden Opfer der Fluten bzw. setzten auf dem Meer auf.



Faltbrief aus der Zeit der Belagerung von Paris (1870/71). Maximal 4g Gewicht pro Brief waren erlaubt.

### Taubentelegramme

Der Einsatz von Ballon und Brieftaube ermöglichte eine moderne Zweiwegkommunikation. Das bahnbrechend Neue an dieser Art der Nachrichtenübermittlung waren jedoch die «Pigeongramme» (sog. Taubentelegramme). Um die Anzahl an Nachrichten zu erhöhen, die eine Brieftaube befördern konnte, wurden die Mitteilungen zuerst im Buchdruck gesetzt und dann mikrofotografisch übertragen, so dass eine Brieftaube bis zu 40'000 Briefe mit maximal je 20 Worten tragen konnte. Bis zur Kapitulation wurden so rund zwei Millionen Nachrichten als Taubentelegramme übermittelt. Die Belagerung von Paris stellt für die französische Philatelie ein wichtiges Sammelgebiet dar.

Die Pariser Bevölkerung begann je länger die Belagerung dauerte, um so stärker unter den

Auswirkungen der deutschen Blockade zu leiden. Am 26. Januar wurden schliesslich sämtliche Bombardements eingestellt und am 28. Januar wurde ein Waffenstillstandsvertrag unterzeichnet (der jedoch für Paris erst am 29. Januar in Kraft trat).

### Die Ballonverfolgung

Aus den Erfahrungen des Deutsch-Französischen Krieg zogen die Militärs weltweit ihre Lehren. Ballone in Kriegsgebieten mussten möglichst wirksam bekämpft oder besser noch abgefangen werden. Zuerst wurde diese Aufgabe der Kavallerie übertragen. Später mit der Einführung der Motorisierung in der Armee wurde die Ballonverfolgung von Motorrädern und Automobilen und zuletzt von Flugzeugen übernommen.

Im Ersten Weltkrieg spielten zunehmend auch Luftschiffe eine militärische Rolle. Im Dezember 1914 wurde Grossbritannien von deutschen Luftschiffen angegriffen. Bis 1917 wurden immer wieder schwere Angriffe auf London geflogen, wovon einige Industrien ihren Betrieb stilllegen mussten. Danach wurden Luftschiffe, welche eine zu grosse Angriffsfläche boten und auch zu unbeweglich waren, zunehmend von Grossflugzeugen abgelöst. Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs starben durch deutsche Bomben, die von Zeppelein abgeworfen wurden, rund 1400 britische Zivilisten und fast 5000 wurden verwundet.

### Die erste Ballonverfolgung der Schweiz

Die Allgemeine Schweizerische Militärzeitung berichtete im Jahr 1906 in zwei Artikeln ausführlich über die erste offizielle Ballonverfol-

gung der Schweiz. Ein gekürzter Auszug wird nachfolgend wiedergegeben:

Auf private Initiative von Geniehauptmann v. Gugelberg vom Schweizerischen Aero-Klub sowie des Schweizerischen Automobil-Klubs, Sektion Zürich wurde am Sonntag dem 17. Juni 1906 eine gemeinsame Übung aufgrund einer militärischen Supposition veranstaltet, welche bis zum heutigen Tage in der Schweiz einzig dasteht und unser Interesse in hohem Masse beansprucht. Der Gedanke, die militärische Leistungsfähigkeit des Ballons und des Automobils in einer gemeinsamen Übung zu erproben ist nicht ganz neu. Deutschland, Frankreich und Österreich haben auf diesem Gebiete bereits Versuche angestellt und Erfahrungen gesammelt. Es lag deshalb nahe, auch in unserem Lande, das in Bezug auf Gelände- und Witterungsverhältnisse im Vergleich zu unseren Nachbarländern gewaltige Unterschiede aufweist, der Sache näher zu treten und einen ersten Versuch zu wagen. Nachdem also das Ausland mit der Einführung des Luftschiffs in der Armee gleichzeitig auch die Bekämpfung desselben in das militärische Programm aufgenommen hat, kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die Aufnahme einer ebensolchen Übung auch für unser Heer von Bedeutung ist. Es gilt Erfahrungen zu sammeln, sowohl bei der Führung des Ballons unter erschwerten Landungsverhältnissen, als auch gleichzeitig bei der Verfolgung desselben mit Automobilen und anschliessender Inbesitznahme von Ballon und Besetzung durch den Gegner. Das Beobachten in dem zu führenden Automobil und der gleichzeitige Gebrauch der zur Orientierung im Gelände erforderlichen Hilfsmittel stellt Anforderungen an den Verfolger, denen er nur durch Übung gewach-

sen ist. Vor allem geübt und praktisch gelernt sein muss auch die richtige Beurteilung der mutmasslichen Landestelle des niedergehenden Ballons; hier ist man erfahrungsgemäss den grössten Täuschungen unterworfen. Der Veranstaltung lag die Supposition zu Grunde, dass die Stadt Zürich belagert sei, der Feind die Umgebung in weitem Umkreis besetzt habe und um eine Verbindung mit der schweizerischen Armee herzustellen, ein Freiluftballon benutzt werde. Derselbe erhält den Auftrag ein Paket mit wichtigen Depeschen an das schweizerische Militärdepartement in Bern zu überbringen. Am 17. Juni, vormittags 10.09 Uhr, stieg der 1700 cbm fassende Freiluftballon «Mars» des Schweizerischen Aero-Klubs unter der Führung von Oberst Schäck mit drei Passagieren und Brieftauben an Bord beim Gaswerk Schlieren auf. Didit am Aufstiegsplatz des Ballons hatten 13 Automobile verschiedener Konstruktion Aufstellung genommen und starteten 15 Minuten später nacheinander mit Pausen von je einer Minute. Der Automobil-Klub hatte zu diesem Zweck seine besten Wagen zur Verfügung gestellt. Jedem der Besitzer dieser Automobile, die zum grössten Teil ihre Wagen persönlich lenkten, wurde laut Reglement ein schweizerischer Offizier als militärischer Führer zugeteilt. Diesem wurde die Aufgabe zu Teil, den Ballon zu beobachten und die einzuschlagende Richtung zu bestimmen, während die technische Führung des Wagens ausschliesslich Sache des Besitzers war. Es galt nun dem Ballon zu folgen und ihm die Depeschen noch innerhalb von 15 Minuten nach dessen Landung abzunehmen. Alle Mittel, sich in den Besitz von Nachrichten über den Verbleib und Flugrichtung des Ballons zu setzen, wie das Einziehen von Erkundigungen bei der Bevölkerung, das Aufsteigenlassen mitgeführ-

ter kleiner Ballone, der Gebrauch des Telegraphen und des Telefons waren erlaubt.

#### Rapport Automobil Nr. 3 (Kurzfassung)

Besitzer des Wagens:

Kavallerie Hauptmann Nabholz von Grabow

Militärischer Begleiter:

Artillerie Oberstleutnant Honegger

Abfahrt unseres Wagens: 10 Uhr, 18 Minuten. Der Ballon schlug zuerst nordöstliche Richtung ein und verschwand daraufhin in den Wolken, was uns veranlasste, unseren Weg über Höngg, Richtung Käferberg zu nehmen. Aufgrund einer Thermik am Käferberg hatte der Ballon den Berg umrundet und setzte seine Fahrt, von den Wolken verdeckt, nun in westlicher Richtung fort. Glücklicherweise bemerkten wir die Richtungsänderung als der Ballon in den Wolken kurz sichtbar wurde. Wir folgten dem Ballon über Regensdorf nach Dietikon. In Baden (12 Uhr) war nichts mehr vom Ballon zu sehen, erst als wir am Waldrande westlich von Dätwyl fuhren, erblickten wir denselben und zwar deutlich in Richtung Lenzburg treibend. Dort angekommen, den Ballon öfters über uns stehend, fuhren wir nach Aarau, welches wir um 13 Uhr durchfuhren. Während der Überfahrt über die Schafmatte verloren wir den Ballon wieder vollständig aus den Augen. Der Aufstieg auf dem steinigen und ausgewaschenen Feldweg war äusserst schwierig und bei einer speziell starken Steigung, wo die Räder keinen Halt mehr fanden, mussten sämtliche Beifahrer das Fahrzeug verlassen, um das Gewicht des Automobils zu reduzieren. Auf der Höhe der Schafmatte angelangt, fuhren wir auf bodenlosen Wegen gegen Oltingen weiter. Als wir kaum

aus dem Wald herausgekommen waren, sahen wir, anscheinend in der Ferne, direkt vor uns den landenden Ballon. In Wenslingen fragten wir eine dortige «Dorfschöne», ob ein in der Richtung der Landestelle führender, kleiner Feldweg passierbar sei. Die Antwort lautete bejahend, doch bald endete der Weg in einer Kiesgrube. Wir umfuhren dieselbe, nun direkt über Felder und Äcker fahrend, in der Hoffnung, so doch noch ans Ziel zu gelangen. Zu unserem grossen Schrecken hemmte aber eine grosse Schlucht neuerdings unseren Lauf. 14 Uhr, 02 Minuten: ein zufällig anwesender Bauer belehrte uns, dass der Ballon bei Rüenberg niedergegangen sei. Zwei unserer Beifahrer versuchten die Schlucht zu Fuss zu bezwingen, um womöglich noch vor Ablauf der vorgeschriebenen 15 Minuten zur Landungsstelle zu gelangen (sie trafen aber erst 15 Minuten nach dem Wagen ein). Uns übrigen Insassen blieb nichts anderes übrig als einen grossen Umweg über Zeglingen auf die andere Seite der Schlucht zu machen. So schnell es der kurvenreiche und hügelige Weg erlaubte, Rüenberg zustrebend und von da an querfeldein fahrend, erreichten wir um 14 Uhr, 18 Minuten als erstes Automobil die Landungsstelle und wurden freudig von Oberst Schaeck begrüsst.

#### Auswertung der ersten Ballonverfolgung in der Schweiz

Oberst Schaeck startete um 10 Uhr 09 in Schlieren und landete um 13 Uhr 52 in Rüenberg. Sofort nach der Landung liess er seine Brieftauben aufsteigen. Die Meldung lautete: «Glückliche Landung bei Rüenberg, kein Feind in Sicht!» Die Brieftauben erreichten Zürich noch am frühen Nachmittag. Die maximale Höhe des Ballons lag bei 2600 Metern. Der Bal-

lon war durchschnittlich mit 17 km/h unterwegs. Die Fahrzeit betrug 3 Stunden und 41 Minuten. Die Rangliste der ersten schweizerischen Ballonverfolgung liest sich heutzutage wie ein Oldtimer-Treffen.

Rang	Fahrzeug	PS	Team	Zeit
1.	Martini	40	Nabholz / Honegger	26 Min.
2.	Gyr	20	Gyr / Talberg	45 Min.
3.	Bayard-Clement	14-18	Baderscher / Wurstemberger	49 Min.
4.	Bayard-Clement	-	Bolliger / Karrer	56 Min.
5.	Sauer	30-32	Spoerri / Karrer	115 Min.

Der erste Verfolger, Wagen Nr. 3 mit Kav. Hauptm. Nabholz von Grabow und Art. Oberstl. Honegger erreichte den Ballon 26 Min. nach dessen Landung. In Anbetracht der Hindernisse und der aus heutiger Sicht schwachen Motorisierung ist dies eine respektable Leistung. Von den 13 Fahrzeugen erreichten fünf den Ballon, vier weitere Automobile gelangten in die Nähe der Landestelle. Es verwundert nicht, dass das Fahrzeug mit der höchsten Motorenleistung (40 PS) als erstes den Ballon erreichte.

Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die Teilnehmer der ersten Schweizer Ballonverfolgung. Theodor Schaeck gewann zusammen mit Emil Messner 1908 den Gordon-Bennett-Cup von Berlin und Hermann Nabholz

von Grabow wurde zur Schweizer Fliegerlegende und zum späteren Doyen der Schweizer Flieger-Truppe.

#### Eine vergessene Trendsportart

Die militärische Ballonverfolgung erfolgte aufgrund des technischen Fortschritts schon bald nur noch mit Flugzeugen. Auf Initiative der Automobil- und Aero-Klubs erlebte die Ballonverfolgung vor allem in den 1920er und 30er Jahren in der Schweiz einen Boom. Von Technik begeisterte, junge sportliche Menschen (welche über die entsprechenden Mittel verfügten) organisierten Ballonverfolgungen in den Kategorien Automobil, Motorrad und Flugzeug. Aus dieser Zeit sind einige wirklich bemerkenswerte Medaillen bekannt. Vor allem in Deutschland und Belgien wurde diese «Sportart» noch bis in die späten 1950-er Jahre betrieben.

#### Aufruf / Anfrage

Bei den hier vorgestellten Medaillen bzw. Plaketten handelt es sich vermutlich nur um einen Teil der Schweizer Ballonverfolgungs-Medaillen. Aus diesem Grund erfolgt hiermit meine Anfrage an die Leser: «Sind weitere Medaillen zum Thema Ballonverfolgung bekannt?» Huguenin prägte übrigens in den 1920er und 30er Jahren ausserordentlich schöne Medaillen für den ACS. Hierbei stellt sich die Frage, ob es sich möglicherweise auch hierbei um Ballonverfolgungs-Medaillen handelt. Sämtliche Angaben werden dankbar entgegen genommen.

Roland Erni



**Ballonfuchsjagd – Zürich 1926**  
Bronzemedaille, Ø 40 mm / 25 g, Huguenin



**Ballonfuchsjagd – Motorradverfolgung Zürich 1928**  
Bronzemedaille, Ø 40 mm / 25 g, Huguenin



#### Ballon und Flugzeugverfolgung ACS Section Thurgau-Aerodub «Säntise»

Versilberte Plakette ohne Jahr, einseitig, von Huguenin, Le Locle. Auf der Rückseite eingraviert: «FRAUENFELD 1933»  
52,8 x 36,9 mm Gewicht: 47,297 g



**Rallye Ballon, La Chaux de Fonds 1934**  
Bronze-Plakette,  
36 x 51 mm, 49 g



**Autavia Genève 1929**  
Bronze, Ø 40 mm, 25 g

**Autavia Bern 1930**  
Bronze, Ø 40 mm, 26 g

**Autavia du Lemman 1930**  
Bronze, Ø 37 mm, 24 g