

Kurzvortrag:

Die Schweizer Medaillen zur Ballonverfolgung

Teil 1: Die militärische Nutzung des Ballons

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

Teil 2: Die Belagerung von Paris

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 in Paris 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 im 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 im Meer auf.

Der Einsatz von Ballon und Brieftaube ermöglichte eine echte 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 als Buchdruck gesetzt und dann mikrofotografisch übertragen, sodass 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 Bombardemente eingestellt und am 28. Januar wurde ein Waffenstillstandsvertrag unterzeichnet (der jedoch für Paris erst am 29. Januar in Kraft trat).

Teil 3: Die Ballonverfolgung

Aus den Erfahrungen des Deutsch-Französischen Kriegs 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, worauf einige Industrien ihren Betrieb stilllegen mussten. Danach wurden Luftschiffe, welche eine zu grosse Angriffsfläche boten und auch zu unbeweglich waren, zunehmend von Großflugzeuge abgelöst. Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs starben durch deutsche Bomben, die von Zeppelinen abgeworfen wurden, rund 1'400 britische Zivilisten und fast 5'000 wurden verwundet.

Teil 4: Die erste Ballonverfolgung der Schweiz (Ausgabe 1906 Nr. 52 + 53)

Die Allgemeine schweizerische Militärzeitung berichtete im Jahr 1906 in zwei Artikeln ausführlich über die erste offizielle Ballonverfolgung der Schweiz. Eine gekürzte Fassung wird nachfolgen 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. Es handelt sich hierbei um eine private Vereinigung, die sich zum Ziel gesetzt hat unsere Militärbehörde auf eigene Initiative und unter Einsatz von nicht unerheblichen finanziellen Mitteln in ihrer Aufgabe zu unterstützen. 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 Besatzung durch den Gegner. Abgesehen von diesem direkten Zweck, das Interesse an diesem neuen Gebiete des Kriegswesens zu wecken, darf der Nutzen nicht übersehen werden, der unserem Lande durch geübte Offiziere und Automobilführer erwächst. Die Verfolgung eines Ballons bietet grosse Schwierigkeiten. 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 gewachsen 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.

Das Szenario

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.

Die Verfolgung des Ballons

Am 17. Juni, vormittags 10.09 Uhr, stieg der 1'700 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. Zur Sondierung der Atmosphäre wurden zuvor mehrere Pilotballons aufgelassen, welche in den höheren Regionen westlichen Kurs anzeigten. „Mars“ stieg rasch auf, schlug erst östliche Richtung dann westliche ein und verschwand plötzlich in den Wolken. Dicht 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 mitgeführter 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 aus 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 Schäck startete um 10 Uhr 09 in Schlieren und landete um 13 Uhr 52 in Rünenberg. Sofort nach der Landung liess er seine Brieftauben aufsteigen. Die Meldung lautete: «***Glückliche Landung bei Rünenberg, kein Feind in Sicht!***» Die Brieftauben erreichten Zürich noch am frühen Nachmittag. Die maximale Höhe des Ballons lag bei 2'600 Metern. Der Ballon war durchschnittlich mit 17 Km/h unterwegs. Die Fahrzeit betrug 3 Stunden und 41 Minuten. Die Rangliste der ersten schweizerischen Ballonverfolgung liest sich wie ein Oldtimer-Treffen. Der erste Verfolger, Wagen Nr. 3 mit Kav. Hauptm. Nabholz von Grabow und Art. Oberstlt. Honegger erreichten den Ballon 26 Min. nach der 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 an der Landestelle ankam.

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

Teil 5: Die Medaillen

Ballonfuchsjagd - Zürich 1926



Bronzemedaille, Ø 40 mm / 25g, Huguenin

Ballonfuchsjagd – Motorradverfolgung Zürich 1928



Bronzemedaille, Ø 40 mm / 25g, Huguenin

Rallye-Ballon A.C.S & S.A.V. du T.C.S. Payerne 1931



Kupfernichel, Ø 40 mm / 24g, Huguenin

Ballonverfolgung T.C.S. Basel 1934



Email auf Messing, 70 x 50 mm / 85g, Peter Kramer, Neuchâtel

Ballon und Flugzeugverfolgung ACS Section Thurgau-Aeroclub „Säntis“



Plakette (versilbert) 52,8 x 36,9 mm, 47g

Rallye Ballon, La Chaux de Fonds 1934



Bronze-Plakette, 51 x 36 mm, 49g

Basler Ballonfuchsjagd 1935



Preismedaille aus Weissmetall Ø 80 mm / 21g, PeKa

Ballonverfolgung TCS, Basel 1952



Bronzemedaille Ø 50 mm / 53g, Huguenin