

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 63 (1996)

Artikel: Emil Messner (1875-1942)
Autor: Meyer, Peter A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091028>

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: 18.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Emil Messner (rechts) und Walo N. Gerber (links) kurz vor dem Ballonaufstieg anlässlich einer militärischen Übung im Jura 1915

Emil Messner (1875–1942)

Peter A. Meyer

Metall bestimmte Emil Messners berufliche Laufbahn

Der Vater Emil Messners, Josef Andreas Messner (1841–1892), entstammte einer Bauernfamilie aus Braz am Arlberg. Zusammen mit zweien seiner Brüder kam er als Bauarbeiter in die in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts stark expandierende Industriestadt Winterthur. Später erhielt er eine Anstellung als Portier bei der Bank in Winterthur (heute Schweizerische Bankgesellschaft), an deren Neubau er mitgearbeitet hatte. 1870 heiratete Messner die Modistin Elise

Die Eltern Elise und Josef Andreas Messner mit dem Töchterchen Emma Elise und den Söhnen Adolf und Emil (rechts) um 1895



Wehrli, die beim Untertor ein Damenhutgeschäft führte. Der Ehe entsprossen die Söhne Adolf (1873–1902) und Emil (1875–1942) sowie die Tochter Emma Elise (1886–1906).

Emil Messner wird als tatendurstiges Kind geschildert. So hat er hin und wieder seine um zwölf Jahre jüngere Schwester im Kinderwagen zu einer Tante nach Schaffhausen gestossen. Auch den fünfstündigen Marsch zu Verwandten nach Zürich scheute er nicht, nur weil er im Zürichsee schwimmen wollte.

Die Volksschule absolvierte Emil Messner in seiner Vaterstadt und eine Giesserlehre bei Georg Fischer AG in Schaffhausen. Da er technisch begabt war, besuchte er nach seiner Lehrzeit die am 26. April 1889 gegründete Winterthurer Metallarbeiterschule. Dort schloss er seine Grundausbildung in den mechanisch-technischen Fächern sowie in der Handhabung von Maschinen und Werkzeugen der Mechanik nach lediglich elf Monaten ab, um sich anschliessend am Winterthurer Technikum zum Giesserei-Ingenieur weiterzubilden. Praktische Erfahrungen in seinem Beruf holte er sich in einem Wanderjahr in Frankreich sowie in führenden Grossbetrieben der Metallurgie in England, Deutschland und den USA. 1911 übernahm er die Leitung der Schweizerischen Metallwerke Selve & Co. in Thun, die er aufgrund seiner reichen Erfahrungen und umfassenden Kenntnisse auf dem Gebiet der Nichteisen-Metalle aus bescheidenen Anfängen zu hoher Blüte und Weltruf führte. 21 Jahre lang war

Emil Messner neben seiner fliegerischen Tätigkeit Generaldirektor der Selve & Co., und sein Ansehen als Metallfachmann schuf ihm enge Beziehungen zu den Ländern Kontinentaleuropas sowie nach England und Amerika.

1912 vermählte sich Emil Messner mit Lisbeth Bleuler. Der Ehe entsprossen die Kinder Lisbeth (1912), Otto Hans Kaspar (1917) und Regula (1918), die später ebenfalls Ballonpilotin wurde und unter anderem eine Gordon-Bennett-Wettfahrt in den USA gewann. 1932 beendete Emil Messner seine Tätigkeit bei der Selve & Co. in Thun und zog sich auf das Gut Rosenberg bei Feldbach am Zürichsee zurück, das sein Schwiegervater Otto Bleuler erworben hatte. In den letzten zehn Jahren seines Lebens wirkte er als Berater internationaler Firmen im Bereich der Nichteisen-Metalle, vor allem aber widmete er sich den Anliegen der Zivilluftfahrt. Bei der Swissair, die aus der von Messner mitbegründeten Ad-Astra-Aero hervorging, wirkte er als Vizepräsident des Verwaltungsrates. Ebenso half er bei der Gründung der Pilatus-Flugzeugwerke Stans massgeblich mit.



*Emil Messner als
Pontonier um 1900*



*Emil Messner und seine
Frau Lisbeth, geborene
Bleuler*



*Das Gut Rosenberg in
Feldbach, aufgenommen
von Walter Mittelholzer
um 1930*

Hauptmann Messner meldet dem Waffenchef des Genie, Oberstdivisionär Weber, die Offiziere der Ballonkompanie vor der neu erbauten Ballonhalle in Bern-Beundenfeld. Von links nach rechts: Hptm E. Messner, Hptm W. Gamper, Oblt O. Sorg, Oblt W. Leder, Tr-Oblt Hörnlimann, Lt E. Frischknecht, Lt M. Hafen, Lt E. Santschi, Lt R. Endtner.



Bei der Armee begann Messners fliegerische Karriere

Mit der Fliegerei, die sein Leben prägen sollte, kam Emil Messner durch das Militär in Berührung. Am 14. Dezember 1897 schuf die Bundesversammlung die rechtlichen Grundlagen für die Gründung einer neuen Abteilung der Schweizerischen Armee, der Ballonkompanie. Mit der Rekrutierung, Ausrüstung und Ausbildung wurde Oberst im Generalstab Theodor Schaeck (1856–1911) betraut.

Am 25. Juli 1900 rückte das Kader der ersten «Luftschiiffer-Rekrutenschule» im Berner Wankdorfquartier ein, am 2. August kamen auch die In-

strukturen, das Hilfspersonal und die Rekruten dazu. Es waren ausnahmslos Freiwillige. Schulkommandant Schaeck unterstanden total vier Offiziere und 72 Mann. Neben 66 Pferden und 14 Fuhrwerken zählten zum Korpsmaterial noch ein Ballon- und Kabelwagen, neun Zylinderwagen, drei Fourgons, ein Generator, ein Gasometer und ein Kompressor. Als Instruktor wurde der Franzose Ed. Surcouf berufen. Zum Kader gehörte Leutnant Emil Messner, der die Rekrutenschule als Pontonier bei den Genietruppen absolviert hatte.

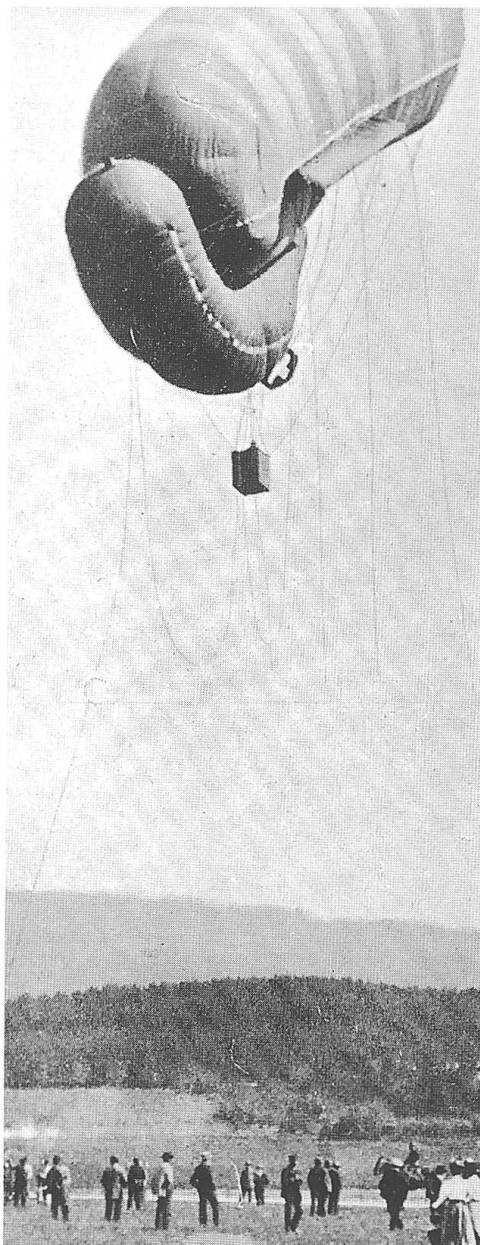
Schon am 4. August 1900 unternahm Oberst Schaeck zusammen mit Leutnant Messner unter Surcoufs Auf-

Die Offiziere der ersten Ballonrekrutenschule 1900: Lt Emil Messner, Oblt H. von Gugelberg, Verw.-Lt K. Werner, Oberst Th. Schaeck, Adjutant A. Girsberger, Lt Emil Blattner, Lt Hermann Ott (v.l.n.r.)



sicht die Jungfernfahrt, die über 30 Kilometer führte. Kurz darauf kam es zu einem Zwischenfall, der zur Taufe des noch namenlosen Instruktionsballons führte: Am 9. August riss bei einer Hochlassübung das mit der Winde verbundene Transportkabel. Mit starkem Auftrieb schoss der Ballon ohne seinen Korb in die Höhe und verschwand in den Wolken. Erst am folgenden Tag konnte der Ausreisser auf dem 947 Meter hohen Bantiger, ausgebreitet über drei Tannen und total zerrissen, wieder aufgefunden werden. In zweiwöchiger Arbeit wurde die Hülle wieder genäht und ausgebessert, und fortan trug der Ballon den Namen «Vagabund». Ohne Zwischenfall verlief am 18. August schliesslich der erste Steigversuch des Drachenballons mit 1200 Kubikmeter Hüllinhalt. Mit zwei Beobachtern im Korb wurde der zigarrenförmige Ballon am Seil hochgelassen. Dabei zeigte es sich, dass er sich für die vorgesehenen Beobachtungsaufgaben entschieden besser eignete als der Kugelballon, stand er doch dank seiner Form wesentlich besser im Wind.

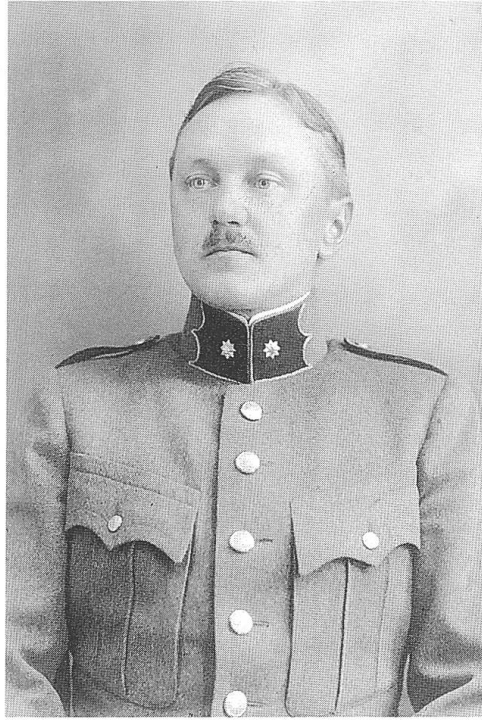
Schon innerhalb eines Monats scheinen Theodor Schaeck und der ihm unterstellte Emil Messner das ihnen anvertraute Luftfahrzeug bestens beherrscht zu haben, wie die folgende Episode zeigt: Am 1. September startete der «Vagabund» vom Schiessplatz Ostermundigen aus zu seiner dritten militärischen Freifahrt mit Schaeck, Messner und Surcouf an Bord und nahm vorerst Kurs auf die Alpen. Surcouf erhob Protest, worauf er von seinen beiden Begleitern kurzerhand beim Pulverdepot Ostermundigen wieder ausgeladen wurde. Der Ballon gewann in der Folge rasch an Höhe, um schliesslich nach zwei Stunden und fünfzehn Minuten Fahrt bei Willisau zu Boden zu gehen. Dies war die erste Ballonfahrt zweier Schweizer



*Drachenballon (1200m³)
der Schweizer
Armee mit zwei Beob-
achtern im Korb, der
ab 1900 zum Einsatz
kam*



*Der Kugelballon
«Vagabund»*



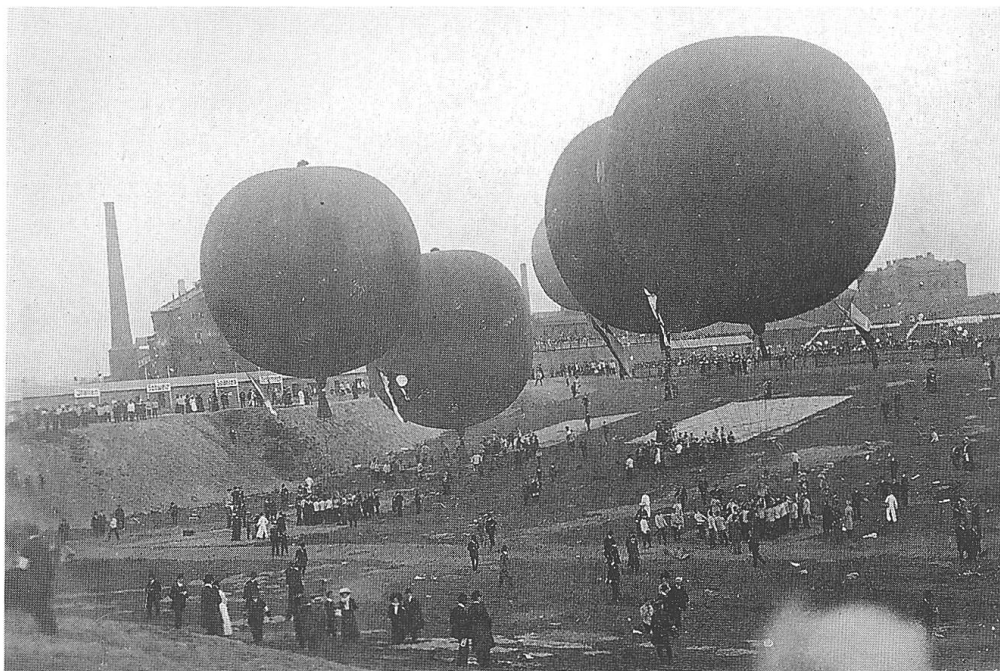
Offiziere und die erste gemeinsame Fahrt des später so erfolgreichen Teams Schaeck/Messner. Die Fahrt ins Luzernbiet ohne Instruktorbegleitung löste bei den militärischen Dienststellen zwar Verstimmung aus. Man überzeugte sich schliesslich aber doch vom Können der beiden Pioniere, und Surcouf wurde in der Folge entlassen.

Die letzte Fahrt innerhalb der ersten militärischen Ballon-Schule fand am 20. September 1900, zwei Tage vor Schluss der ersten Ballon-Rekrutenschule statt. Die Crew Schaeck/Messner navigierte dabei den «Vagabund» vom Wankdorfgelände quer über die Bundesstadt bis hinüber ins Liebfeld – ohne anerkannten Ballonführerausweis, denn ein solches Papier war damals noch gar nicht bekannt. Erst 1904 stellte sich Theodor Schaeck das Brevet Nr. 1 als Präsident des 1901 gegründeten Aero-Clubs der Schweiz (AeCS) selbst aus. 1905 wurden neun weitere Luftschiffer durch den AeCS brevetiert, unter ihnen der Augsburger Ballonkonstrukteur August Riedinger und der bereits welterfahrene Kapitän Eduard Spelterini. Emil Messner erhielt sein Brevet Nr. 7 offenbar eben-

falls am 1. Oktober 1905. Bereits vorher, am 2. September 1905, startete er aber zur ersten Freifahrt mit dem neuen Militärballon «Bise» mit 714 Kubikmetern Inhalt. Gegenüber seinem Vorgänger wies der bei Riedinger beschaffte Ballon wesentliche Verbesserungen auf: Die mit einer Reissbahn ausgerüstete Hülle war nicht mehr aus brüchiger Pongé-Seide, sondern aus beschichteter Baumwolle, was damals eine revolutionäre Verbesserung bedeutete. Fortschritte verzeichnete die junge Ballontruppe nicht nur beim Material, sondern auch in der Ausbildung. Regelmässig wurden Kaderkurse durchgeführt, und alle zwei bis vier Jahre waren Rekrutenschulen angesagt. Dies weckte auch das Interesse der Landesregierung, die sich nun die Vorzüge der noch jungen Luftschiffer-Abteilung für den Rekognoszierungs- und Nachrichtendienst persönlich erläutern lassen wollte. Am 10. November 1907 war es einmal mehr das bewährte Duo Schaeck/Messner, das sich mit Bundesrat Ludwig Forrer, Chef des Militärdepartements, und Alt-Bundesrat Eugène Ruffy an Bord des 1650 Kubikmeter Gas fassenden «Mars», den der Aero-Club der Schweiz zur Verfügung stellte, in die Lüfte wagte. Kurz vor Mittag schwebte der Ballon empor, und nach einer mustergültigen Fahrt durch einen herrlichen Herbsttag setzte der Korb um vier Uhr bei Nottwil am Sempachersee sanft auf eine Wiese. Trotz der kurzen Dauer der Luftreise schien der Chef des Militärdepartementes von den gewonnenen Eindrücken restlos befriedigt.

Schaeck und Messner werden Ballon-Weltmeister

Emil Messner galt zu seiner Zeit als der Amateur-Ballonführer mit der grössten Fahrtenzahl neben dem weltmännischen Kapitän Eduard Spelte-



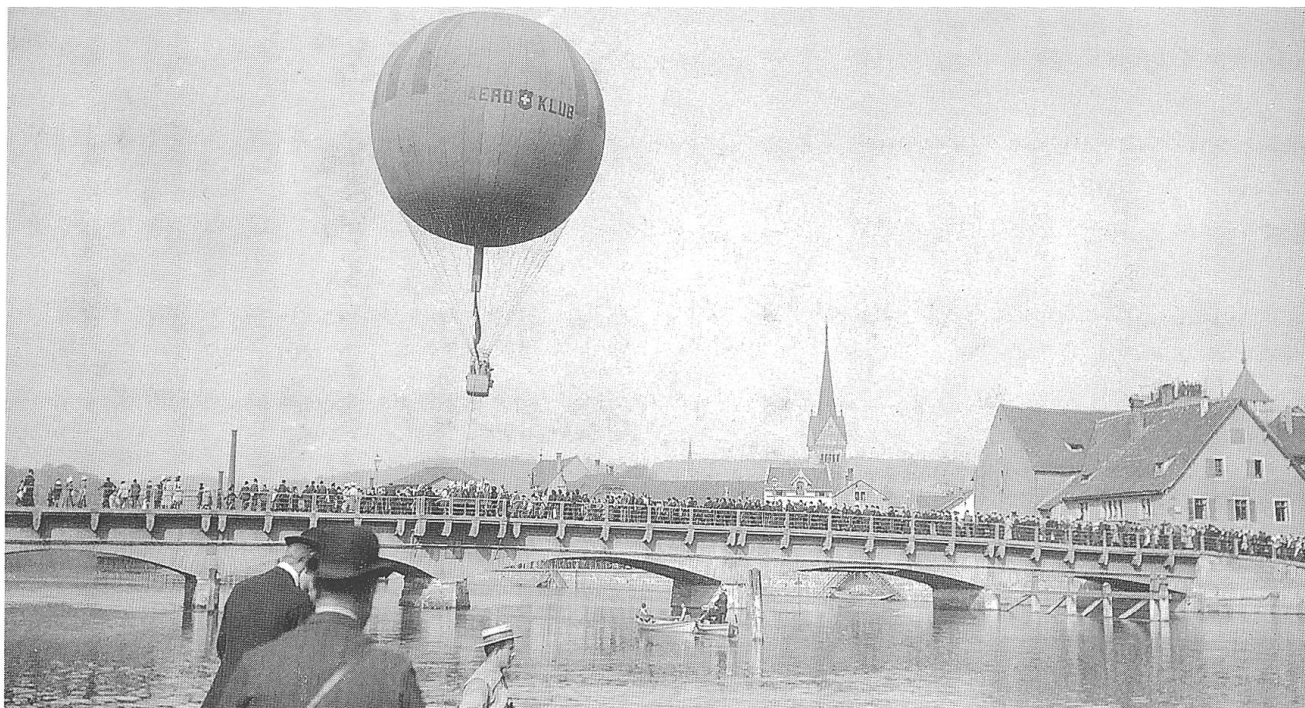
*Startplatz Berlin zur
3. Gordon-Bennett-Wett-
fahrt 1908*

rini (1852–1931), der es als wohl erster professioneller Luftschiffer der Schweiz auf Hunderte von Aufstiegen im Weidenkorb gebracht hatte. Dass die beiden je zusammen in der Gondel standen, geht aus keiner schriftlichen Quelle hervor.

Obwohl im Schatten Spelterinis stehend, gelang dem Duo Schaeck/Messner 1908 jedoch der grösste Triumph in der jungen schweizerischen Luftfahrtgeschichte: der unter Lebensgefahr errungene Sieg des Gordon-Bennett-Rennens, der mit einer einzigartigen Weltrekordfahrt verbunden war. Der berühmte Cup Gordon Bennett wurde vom Amerikaner James Gordon Bennett, Besitzer der Zeitung «New York Herald» und selbst ein begeisterter Sportler, 1905 erstmals für alle Luftfahrzeuge ausgeschrieben.

1908 war Berlin Austragungsort des Gordon-Bennett-Wettrennens. Theodor Schaeck und Emil Messner beschlossen, die Herausforderung anzunehmen und sich zu beteiligen. Als geeigneter Ballon wurde die grosse, dem Aero-Club der Schweiz gehörende «Helvetia» mit einem Fassungsvermögen von 2250 Kubikmetern gewählt. Der entscheidende Tag war der 11. Oktober 1908, gestartet wurde

beim Gaswerk Schmargendorf. Vor dem Beginn dieses 3. Gordon-Bennett-Rennens unternahm Messner verschiedene Trainingsfahrten, die ersten noch mit dem Ballon «Mars». Zum erstenmal wurde dabei von Schaffhausen aus losgefahren. Am 12. April 1908 startete Messner in aller Frühe den am Vorabend im Schaffhauser Velodrom vorbereiteten «Mars», und das Ereignis gab Anlass zu einem eigentlichen Volksfest. Am 8. Juni, einem Pfingstsonntag, wurde erneut in Schaffhausen gestartet und die ganze Schweiz bis zum Genfersee überflogen. Am 2. August führte Messner den «Mars» nach einer Schleppfahrt über den Genfersee von Bern aus bis an die Ufer der Isère. Am 23. August war dann die neue «Helvetia» klar zur Tauffahrt. Gestartet wurde in Bern, das Kommando führte Oberst Schaeck, und als Passagierin fuhr Marie Rudolf-Probst mit, die am 11. Dezember 1912 als erste Frau das Ballon-Brevet Nr. 34 des AeCS erhielt und bis nach dem Zweiten Weltkrieg die einzige Ballonführerin der Schweiz blieb. Die Jungfernfahrt der «Helvetia» endete allerdings wenig programmgemäss mit einer unsanften Wasserung auf dem Zürichsee.



Start von der Schaffhauser Rheinbrücke im Jahr 1908

Der unfreiwillig feuchte Ausgang der ersten Fahrt der «Helvetia» konnte den späteren Siegern des dritten Gordon-Bennett-Rennens kaum einen entscheidenden Dämpfer versetzen. Trotzdem stand man dem bevorstehenden Abenteuer nicht ohne alle Bedenken gegenüber, wie aus einem von Oberst Theodor Schaeck verfassten Bericht, der 1909 in der «Aero-Revue Suisse» publiziert wurde, zu entnehmen ist.

Auch Emil Messner übte sich in Fahrten über gebirgiges Gebiet. So führte die zweite Fahrt der «Helvetia»,

die am 14. August 1909 beim Gaswerk Schlieren gestartet wurde, via Tösstal, Säntis und Ringelspitz bis nach Flims; die Strecke wurde dabei hauptsächlich bei Nacht zurückgelegt. Eine Woche später rüstete sich Emil Messner zu einer ausserordentliches Aufsehen erregenden Bäderfahrt. Zusammen mit seinem Dienstkameraden Hans von Gugelberg startete er vom 1772 Meter über Meer gelegenen St. Moritz Bad zu einer Fahrt, die nach Marienbad und weiter bis in die Gegend von Karlsbad am Fusse des Erzgebirges (im heutigen Tschechien) gehen

Ballonstart in St. Moritz Bad zur sogenannten Bäderfahrt 1909. Emil Messner mit weissem Pullover im Korb



sollte. Es war der zweite Aufstieg eines Freiballons im Oberengadin. Damit der Ballon gefüllt werden konnte, mussten 310 Stahlbomben mit insgesamt 1600 Kubikmeter Wasserstoffgas von Augsburg und Luzern ins Engadin verfrachtet werden. Die Fahrt mit Zwischenlandung bei Regensburg führte bis in Höhen von 7000 Meter.

Noch grössere Fahrten, etwa bis hinauf nach Finnland oder Schweden, wagten die Aeronautiker mit Blick auf das bevorstehende Gordon-Bennett-Wettfahren in Zürich aus Vernunftgründen nicht. Schliesslich war die «Helvetia» für den Start beim Gordon-Bennett-Rennen reserviert, und diese Chance durfte nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Nicht nur durch Trainingsfahrten, auch bezüglich Material bereiteten sich Schaeck und Messner äusserst gründlich auf das kommende Abenteuer vor. Unter anderem zählte die «Helvetia» zu den grössten Ballons, die bisher in der Schweiz eingesetzt wurden. Schaeck legte ferner mit Nachdruck Wert «auf die Beschaffenheit eines grossen Korbes, der 1,60 Meter lang und 1,10 Meter breit war und bequemes Ruhen in der Nacht ermöglichte». Geachtet wurde auch auf ein aussergewöhnlich langes Schlepptau, «um damit bequem das Gleichgewicht herstellen zu können».

23 Korbtschaften aus acht Ländern hatten sich zum Start am Nachmittag des 11. Oktober 1908 beim Berliner Gaswerk eingefunden. Die Schweiz war mit den beiden Mannschaften Schaeck/Messner mit dem Ballon «Helvetia» und de Beauclair/Biehly mit dem «Cognac» vertreten. Oberst Schaeck und Oberleutnant Messner wurden als 14. Mannschaft zum Start befohlen und zu den Klängen der Nationalhymne um vier Uhr nachmittags zur Wettfahrt ins Ungewisse entlassen.

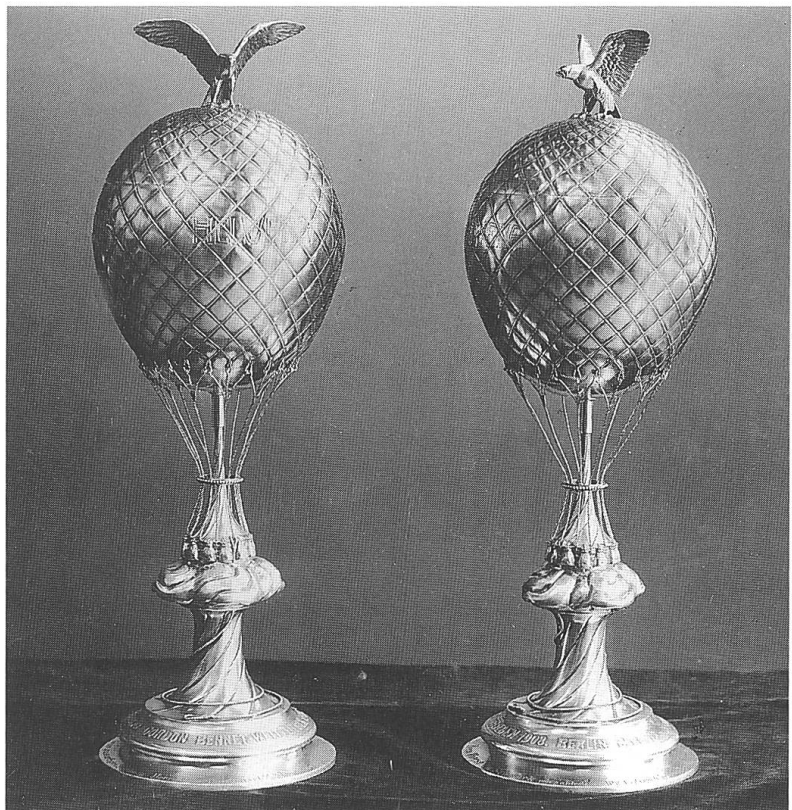
Was der Ballonkommandant Theo-

dor Schaeck und sein zweiter Pilot Emil Messner in den nun folgenden 72 Stunden und 25 Minuten erlebt hatten, bis sie nach 1190 Kilometern Fahrt im norwegischen Bergseth landeten, ist dem Bericht zu entnehmen, den Messner 1909 in der «Aero-Revue Suisse» veröffentlichte:

Unsere Orientierung ergab, dass wir in südöstlicher Richtung trieben, und es schien nicht ausgeschlossen, eine Fahrt nach dem Schwarzen Meer machen zu können. Eifrig studierten wir an Hand unseres Kartenmaterials jene Gegenden und waren nicht wenig erstaunt, gegen 10 Uhr nachts in der Gegend von Cottbus bemerken zu müssen, dass sich unser Kurs vollständig verändert hatte und wir langsam gegen Nordwesten getrieben wurden. Bis nach Mitternacht konnten wir durch Zurufe von unten unsere Orientierung kontrollieren: «Kalau!» brüllte uns noch der Stationsbeamte herauf, als wir um 12 Uhr seinen Bahnhof überflogen.

Im Graulicht des dämmernden Morgens und in dem dicht gewordenen

Der Aero-Club der Schweiz liess diese beiden Silber/Gold-Pokale für die Sieger Schaeck und Messner der Fahrt Berlin-Bergseth (Norwegen) anfertigen.

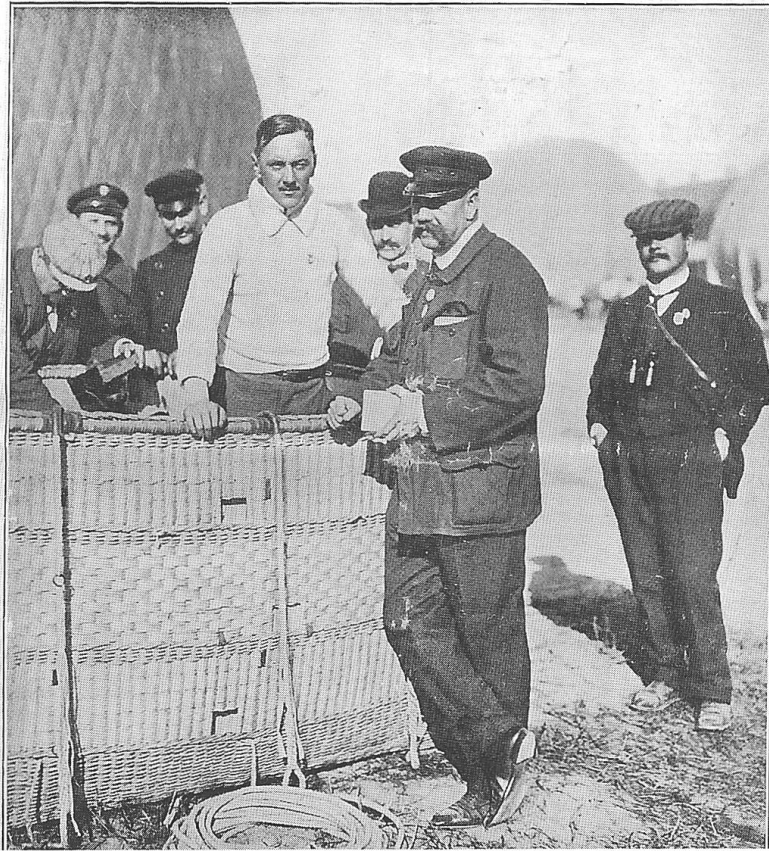


La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Département : 24 fr.
Etranger : 28 fr.
Changement d'adresse : 10 fr.

24 Octobre 1908 N° 527
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^e
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS 8^e Tél. 528-66, 528-68
Publiés par HUGUET-MINART & C^e, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'annonces, la ligne : 2
Le jour : 600
Facrissage : 750



Titelblatt von «La Vie au Grand Air» vom 24. Oktober 1908 mit der Schweizer Crew Schaeck/Messner vor dem Start in Berlin zum Cup Gordon Bennett

Nebel verloren wir unsere Orientierung und segelten durch das Unge-
wisse dahin. Endlich zog die Sonne unsere «Helvetia» in die Höhe. Langsam schwebte der Ballon gegen die Stadt Magdeburg. Über dem Sumpfgebiet des Drömlings fing unser Ballon langsam zu sinken an. Mit geringer Ballastausgabe stiegen wir nochmals bis auf 1800 Meter. Doch neigte die Sonne sich dem Horizonte zu; eine starke Abkühlung setzte ein, und die «Helvetia» fiel ziemlich rasch gegen die Lüneburger Heide. Immer noch konnten wir durch Zurufe von unten unsere Orientierung nach der Karte kontrollieren. Mit einigem Bangen bemerkten wir jedoch, dass der innegehaltene Kurs rapid der Nordsee zuführte. Wohl befragten wir uns gegenseitig, ob man aufs Meer hinaus wolle oder nicht. Aber zu einer bestimmten Antwort kamen wir nie. Eben segelten wir in die zweite Nacht. Im Korbe sit-

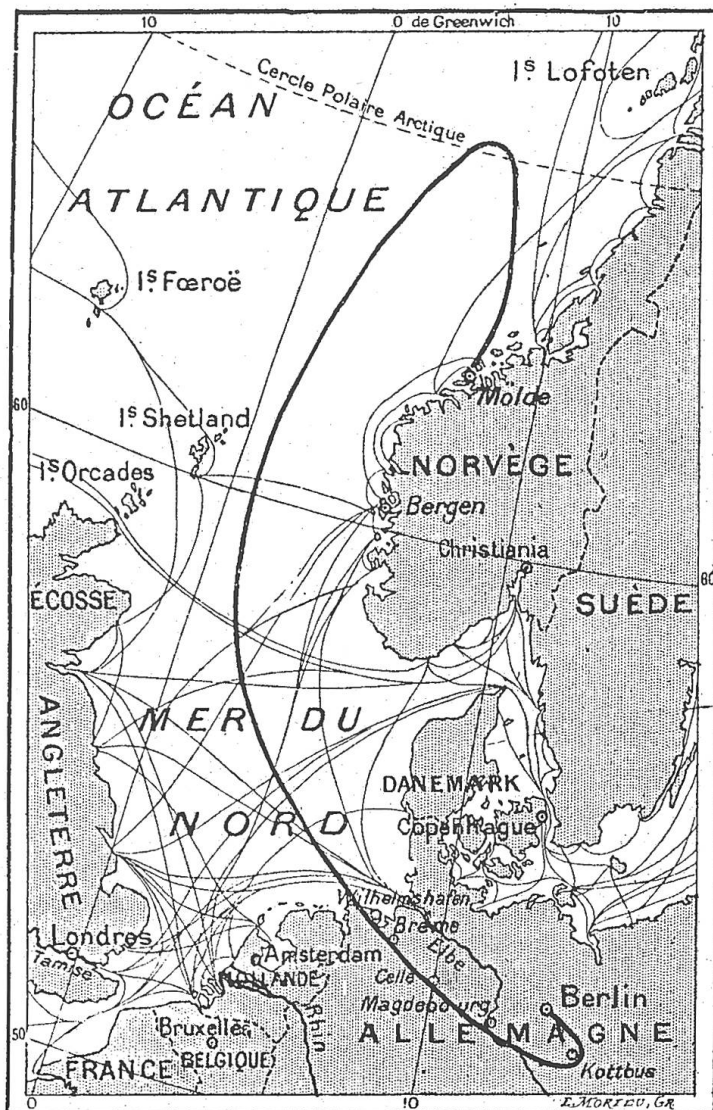
zend und die Karten studierend, gewahrte ich kaum, dass wir bereits die Weser südlich von Bremerhaven überflogen hatten. Jetzt hiess es aufpassen. Immer emsiger strebte unsere «Helvetia» dem Meere zu.

Unfreundlich ragten die schwarzen Kotbänke aus den noch dunkleren Wasserkanälen empor. Es war 10 Uhr nachts und doch so hell, dass man die Karten lesen konnte. Wir hatten wieder Festland erreicht und flogen 100 Meter über eine grosse Ebene und ein kleines Dorf. Man hatte uns erspäht! «Kommen Sie herunter», riefen die guten Leute aus Leibeskräften. «Landen Sie, sonst werden Sie ertrinken, das Meer liegt vor Ihnen.» «Schon gut», war meine Antwort, «wir werden hinüberfliegen.» Bald darauf überfuhren wir noch einen letzten Landstreifen. Da legte sich wie ein letztes Mahnzeichen eine der vorgelagerten friesländischen Inseln quer in unsere Flugbahn. Es war Spiekeroog. «Sollen wir landen?» Als ob diese letzte Landungsstelle nicht vorhanden wäre, fuhren wir am Schlepptau darüber weg und hinaus auf das offene Meer; es war 10 Uhr 45 abends. Wir hatten noch 30 Säcke Ballast, also keine Gefahr.

Es muss gegen vier Uhr morgens gewesen sein, als sich kräftige Nebel bildeten, um sich nach und nach zu undurchlässigen Regenwolken zusammenzuballen. Immer noch waren wir nur 150 Meter über dem Wasser. Das prächtige, durch den Mond erzeugte Licht- und Farbenspiel war verschwunden. Statt dessen die aschgrauen, unheimlichen, kaum 200 Meter Ausblick gewährenden Nebelschwaden, dazu eine feuchtkalte Atmosphäre. Mit freudigem Hurra begrüßten wir die wärmespendende Sonne, die uns nach und nach durch die mächtige Wolkenschicht emporhalf. Mühelos stiegen wir nun immer

höher und erreichten gegen 11 Uhr eine Gleichgewichtslage auf 3000 m, in welcher wir einige Stunden dahinschwebten. Wir mussten uns aber für den Abend auf starke Abkühlung und einen raschen Fall gefasst machen. Alle Vorbereitungen wurden getroffen, um einer zu frühen Katastrophe zu begegnen. Der Tragring wurde als Zufluchtsort eingerichtet, durch kräftige Schnüre ein Netz geflochten, und wir verbrachten alle Instrumente, Apparate, Karten, sowie Proviant für zwei Tage in die obere Etage.

Noch waren wir daran, eine Boje mit Nachrichten an unsere Angehörigen zu versehen, als die «Helvetia» mit grosser Schnelligkeit in das Wolkenmeer hinuntertauchte. Als wir endlich das Meer wieder erblickten, waren wir seiner Oberfläche bereits schon auf 200 Meter genähert. Das Schleppseil legte sich auf die erregten Wogen. Trotz der Entlastung fiel unsere «Helvetia» immer noch. Schon legte sie sich schräg gegen das Wasser. Hinter uns öffnete sich der schwarze Schlund der Wogen; da lösten wir durch einen Schnitt die 35 kg schwere Korbplache. Sie fiel träge ins Wasser, während der Ballon gleich wieder ins Steigen kam. Wir hatten zuviel geworfen. Im Nu schoss der Ballon auf 1000, 2000, 3000 und schliesslich 3700 Meter Höhe, um gleich wieder um so bedenklicher zu fallen. Jetzt war kein Aufhalten des Falles mehr möglich. Wir waren auf das Schwerste gefasst. Als wir uns nur noch auf zirka 150 Meter Höhe befinden mochten, da hörte ganz unerwarteterweise der Fall auf, ja der Ballon fing sogar wieder an zu steigen, um auf 500 Meter wieder ins Fallen zu kommen und über dem Wasser wieder eine ähnlich ansteigende Bewegung auszuführen. So kamen wir in ein unstabiles Gleichgewicht, in welchem wir die ganze Nacht hindurch verblieben. Es war eine

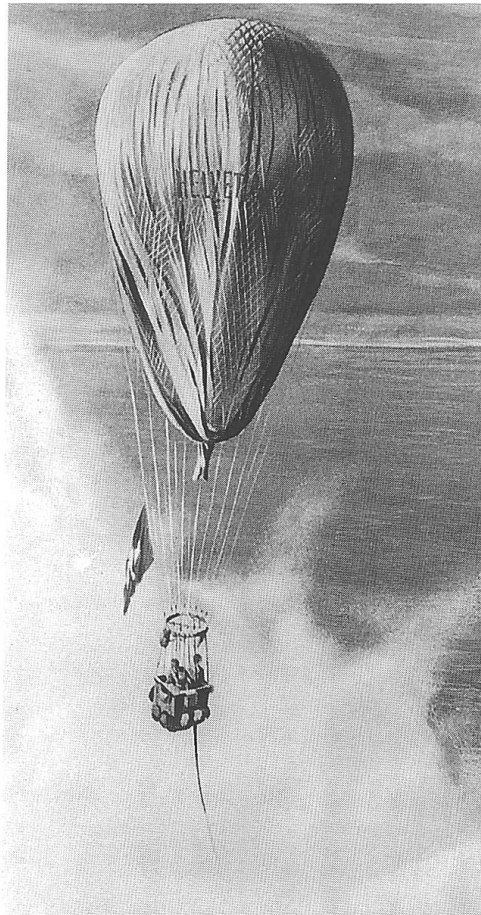


lange Nacht. Die letzten Stunden vor Sonnenaufgang schienen sich ins Unendliche ausdehnen zu wollen. Freudig begrüsst wir daher den neuen Tag. Aber wir waren zu müde, als dass wir das prächtige Schauspiel des Sonnenaufgangs noch hätten geniessen können. Wir legten uns hin, um unseren Morgenschlaf zu halten, während unser Ballon mühelos emporstieg.

Es mochte 9 Uhr gewesen sein, als wir aufwachten. Da plötzlich, wir waren auf 5000 Meter Höhe, erblickten wir in der Ferne Gebirgszüge. Es musste ein Traumbild sein. Doch diese Gebirgsformen wurden so deutlich, dass wir uns völlig überzeugten, dass vor uns nichts anderes als die tief eingeschnittenen Fjords der norwegischen Küste sein konnten. Es war gerade 12 Uhr mittags. Als der Ballon um 1 Uhr neuerdings anfang zu fallen,

Die Flugstrecke der «Helvetia» von Berlin nach Bergseth in Norwegen vom 11. bis 14. Oktober 1908

Die «Helvetia» auf ihrer Fahrt von Berlin nach Bergseth im Oktober 1908. Tempera von R. Stoop, Zürich, gemalt um 1938 (Auschnitt)

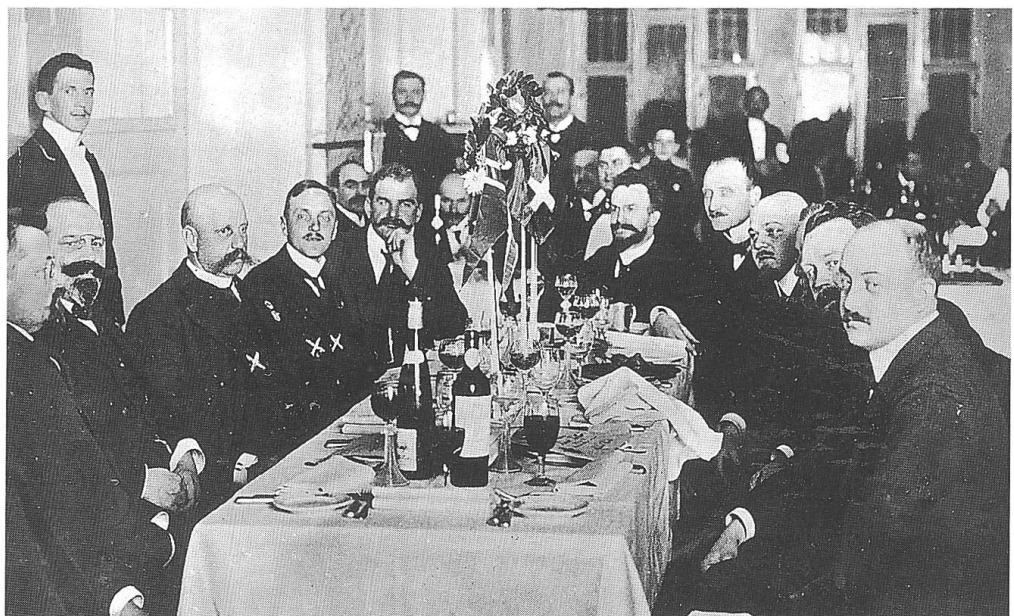


liessen wir ihn langsam sinken. Mit dem Schlepptau im Wasser trieben wir dahin. Da tauchte am Horizont ein Schiff auf und änderte seinen Kurs auf uns. Gegen 3 Uhr erst kam es in Rufnähe; aber alle unsere Bemühungen zu erfahren, wo wir uns befänden, halfen nichts. Als sie endlich in den Bereich unseres Schlepptaues kamen, zogen sie dasselbe, trotz unserer Pro-

teste, mit einem Fischerhaken ein, banden es am hinteren Teile des Schiffes fest und fuhren stolz mit ihrer Beute dem nächsten Hafen zu.

Wir kamen in eine recht bedenkliche Lage und wurden grässlich hin und her geschleudert. An die zwei Stunden dauerte diese ungemütliche und unfreiwillige Schleppfahrt. Endlich näherten wir uns dem Hafen. Mittlerweile hatte ein starker Wind eingesetzt, und als das Schiff beim Hafeneingang eine plötzliche Wendung ausführte, wurde der Ballon mit einem solchen Ruck gezogen, dass der untere Teil des Korbes auf der Wasserfläche schleifte. Eine Menge kleiner Boote kam herbeigeeilt. Um den Korb zu entlasten, stieg der Oberst in einen der Kähne über. Sofort schnellte der Ballon auf Schlepptaulänge empor. Das Schiff legte an. Hilfsbereite Leute erfassten unser Seil und schleppten die «Helvetia» auf eine nahe Anhöhe. Es war 5 Uhr abends; 73 Stunden hatten wir im Ballon ausgeharrt, wovon 43 Stunden über der See. Bergseth, die Ortschaft, in der wir landeten, gehört ins Romsdalamat und ist von Berlin 1250 Kilometer entfernt. – Wir durften uns der Hoffnung hingeben, die Gewinner des Gordon-Bennett-Preises zu sein.

Empfang der Gordon-Bennett-Sieger Schaeck (x) und Messner (xx) durch die Schweizer Kolonie im Kaiser-Hotel, Berlin, am 20. Oktober 1908



Zwar hatte sich Emil Messner leicht geirrt, die Fahrtstrecke mass nur 1190 Kilometer, wie sich später herausstellte. Dies minderte den Erfolg aber nicht. Mit seiner Leistung hatte das gut eingespielte Team Schaeck/Messner nicht nur das Gordon-Bennett-Rennen von 1908 gewonnen, sondern gleichzeitig auch die Weltrekordfahrt im Gasballon absolviert.

Der Sieg hatte allerdings ein Nachspiel. An der FAI-Tagung vom 11. und 12. Januar 1909 in London protestierte der British Aero Club gegen den Entscheid der deutschen Jury, Schaeck/Messner als Sieger zu erklären. Wasserung und Bergungshilfe durch ein Boot seien unzulässig, so argumentierte der zweitplazierte Brite John Dunville. Andere riefen gar nach einer Annulation des Rennens. Mit 39:13 Stimmen votierten die FAI-Delegierten schliesslich für die «Helvetia» – für Schaeck/Messner. Das Blaue Band der Luft (blue riband of the air) ging an die Schweiz. Trotz diesem klaren Entscheid beabsichtigte der zweitplazierte Engländer John Dunville, mit Oberst Schaeck noch einen Kuhhandel auszufechten und bot ihm die Hälfte der Preissumme und weitere Vergünstigungen, sofern die Schweizer auf ihren Anspruch auf den ersten Rang verzichten wollten. Nicht zuletzt als Folge von Messners Intervention wurde dieses Ansinnen aber abgelehnt.

Im Ballonkorb fast erfroren

Das Reglement des Gordon-Bennett-Rennens bestimmte, dass der Wettbewerb jeweils im Heimatland der Vorjahressieger ausgetragen werde. Die vierte Austragung dieser luftigen Konkurrenz war also von der Schweiz zu organisieren. Aus praktischen Gründen wurde Schlieren als Startort gewählt, denn hier befand sich das leistungsfähige Gaswerk der Stadt Zürich wie auch genügend Platz, um

gut zwei Dutzend Ballone starten zu lassen. Auch das Publikum musste berücksichtigt werden, war doch davon auszugehen, dass das grösste Ereignis der Luftfahrt, das in jenen Jahren in der Schweiz durchgeführt wurde, eine stattliche Besucherzahl anlocken würde. Die Organisatoren, unter denen Emil Messner als Generalsekretär an vorderster Front mitwirkte, gaben sich alle Mühe, das Gordon-Bennett-Rennen zu einem Höhepunkt in der Geschichte der schweizerischen Luftfahrt werden zu lassen. Unter anderem wurde für das Begleitprogramm Käthchen Paulus

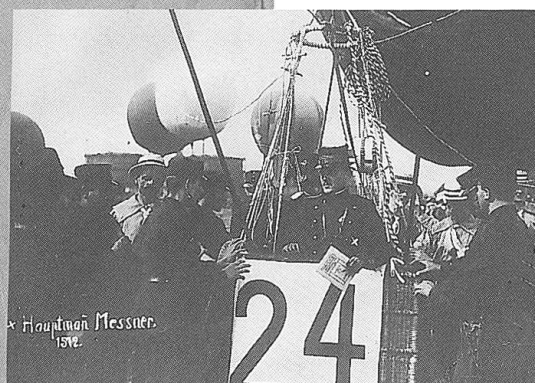
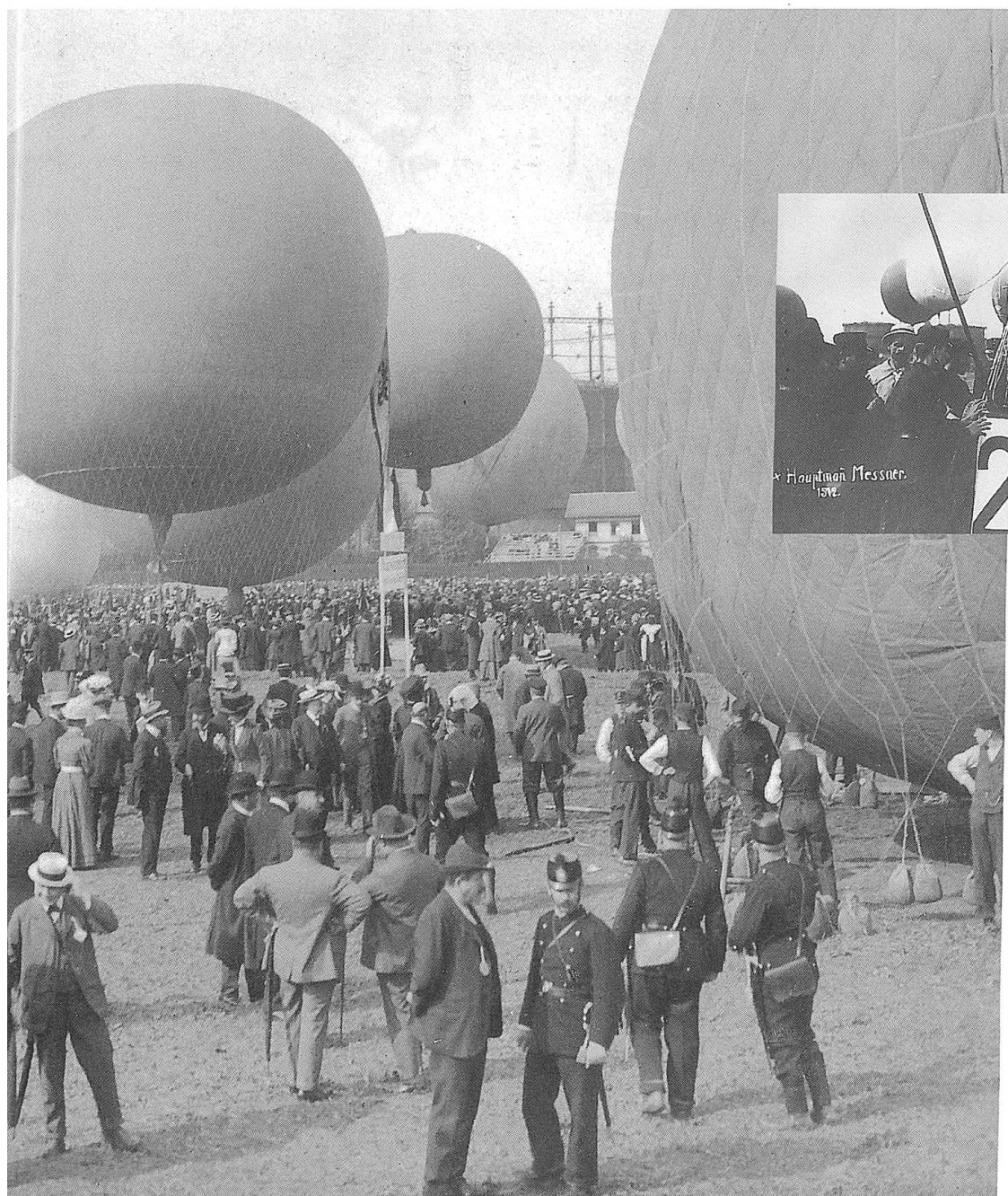


verpflichtet, die durch ihre sensationellen Absprünge aus dem Ballon zu internationaler Berühmtheit gelangt war. Einen starken Anziehungspunkt bildete auch der Aufstieg des Luftschiffes «Parseval».

Man hatte sich nicht getäuscht. Obwohl starker Regen das Flugfest beeinträchtigte, zog die Veranstaltung ein für damalige Verhältnisse ausserordentlich zahlreiches Publikum an. Das grosse Showprogramm fand am 2. Oktober statt. Mit insgesamt 442 Eisenbahnzügen wurden die Schaulustigen nach Schlieren und wieder zurück befördert; die Strassenbahn verzeich-

nete eine Frequenz von 400 000 Passagieren, und besonders hob der Chronist die 400 Automobile hervor, die man am Fest «in Dienst» gesehen habe. Obwohl dies «der grösste Verkehr war, den Zürich bisher aufzuweisen hatte», musste rund die Hälfte des Publikums mangels freier Plätze in den Transportmitteln zu Fuss nach Schlieren hinaus pilgern.

Am 1. Oktober, einem Freitag, starteten beim Gaswerk Schlieren 29 Ballone zur Zielfahrt, bei der ein vorgegebenes Ziel möglichst genau anzufahren war. Messner beteiligte sich daran mit dem Drachenballon der Ballon-



Im Rahmen der Gordon-Bennett-Wettfahrt 1909 ab Schlieren fanden weitere Konkurrenzen statt, so auch eine Zielfahrt. Hptm Emil Messner startete allein im Korb eines Militär-Drachenballons.

Startplatz beim Gaswerk Schlieren mit 29 Ballonen

truppe. Am 3. Oktober lüfteten 16 Konkurrenten zur grossen Wettfahrt. Oberst Schaeck startete erneut mit der «Helvetia», zusammen mit dem jungen Piloten Paul Armbruster. Emil Messner – nun Kommandant – wählte sich als zweiten Piloten den Genfer Léon Givaudan (Brevet Nr. 27) und dessen Ballon «Azurée», die mit einem Fassungsvermögen von 2200 Kubikmetern kaum kleiner war als die «Helvetia». Das sportliche Wagnis gelang, obwohl der Erfolg von 1908 nicht wiederholt werden konnte. Die Crew Messner/Givaudan belegte hinter den Amerikanern Mix/Roussel, die bis vor die Tore des damals russischen Warschau (1121 km) gefahren waren, den zweiten Rang mit der Landung bei Thule in Schlesien und einer Distanz von 804 km, während Lehrmeister und Rivale Schaeck um 30 km geschlagen in der gleichen Gegend zu Boden ging. Die Barpreise von 3000 und 1000 Franken und die goldenen Chronographen gingen an die beiden Schweizer Equipen. Die französische «Ile de France» mit den Führern Alfred Leblanc und J. Delebègue fiel mit 817 km aus der Wertung (2. Rang), da sich der Ballon nach der Landung in Ungarn selbständig gemacht hatte.

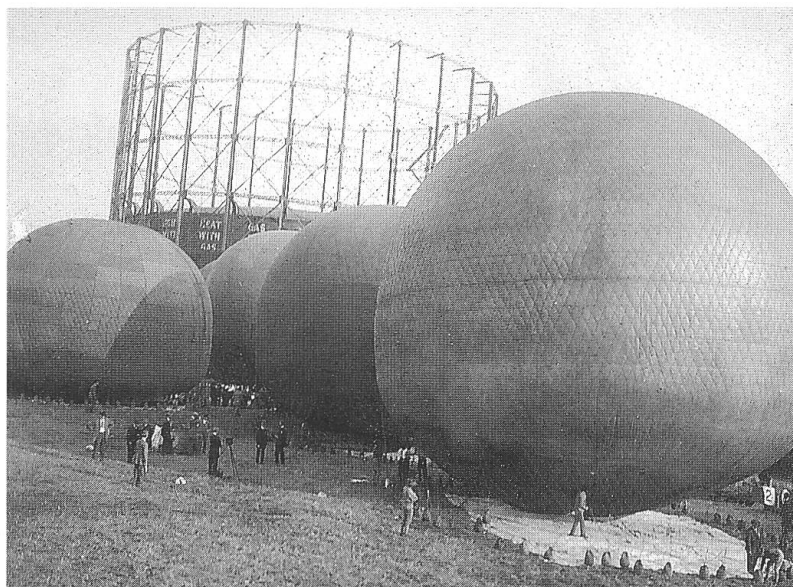
Für das neue Team Emil Messner/Léon Givaudan verlief die Fahrt anstrengend und zum Teil auch recht aufregend, wie dem Bordbuch entnommen werden kann. Um 16.37 Uhr hob die «Azurée» in Schlieren bei guter Sicht ab. Nach einer Stunde tauchte Winterthur auf, wo die Besatzung gezielt fünf leere Sandsäcke mit einer Pressedepesche auf die Wülflinger Strasse hinunterwarf. In 600 Meter Höhe wurde der Bodensee überquert. Nach einsetzendem Regen erreichte die «Azurée» um 22 Uhr Ulm, und um ein Uhr tauchte Nürnberg auf. Heftiger Regen machte die Weiterfahrt zur Plage. Brisant wurde die Lage um 5.15

Uhr, als sich das Schleppseil im Kirchturm von Annaberg in Schlesien verfang. Bei den Bemühungen, vom Turm wieder loszukommen, wurde das Seil gekappt und gleichzeitig auch aller Proviant geopfert. Das Dach des Turms wurde dabei beschädigt, und die Turmuhr verlor einen Zeiger – Schäden, die von den Piloten später bezahlt wurden. Um 7 Uhr hatte der Ballon wieder eine Höhe von 2800 Meter erreicht, um 9.10 Uhr schwebte man auf 4600 Meter Höhe dahin. Die Temperatur war auf minus 16 Grad gesunken, vom Ballon hingen Eiszapfen, die erst unter der aufgehenden Sonne langsam schmolzen. Messner und Givaudan stiegen weiter, was nur mit Hilfe der Sauerstoffflaschen möglich war. Am 4. Oktober um 13 Uhr erreichte die «Azurée» 6550 Meter Höhe. Die Temperatur betrug trotz Sonne minus 19 Grad, und die beiden Piloten froren erbärmlich. So beschlossen sie, die Landung vorzubereiten. Bei der Landung um 15 Uhr entstiegen dem Korb nach einer an Strapazen reichen Fahrt zwei vollständig durchnässte und halb erfrorene Männer.

Das Abenteuer im kanadischen Urwald

Nach dem Sieg der Amerikaner Mix und Roussel wurde das fünfte Gordon-Bennett-Rennen 1910 erneut

*Startplatz St-Louis
zum 5. Gordon-Bennett-
Rennen 1910*



in den USA ausgetragen. Startort war das zentral gelegene Saint-Louis im Bundesstaat Missouri, das schon 1907 Schauplatz dieser Konkurrenz gewesen war. Der Aero-Club der Schweiz war mit den gleichen Teams vertreten wie 1909 in Zürich. Mit der «Helvetia» starteten Theodor Schaeck und Paul Armbruster, der 1921 zusammen mit Louis Ansermier das Wettfahren ab Brüssel gewinnen sollte. Emil Messner und Léon Givaudan bestiegen den Korb der «Azurée». Zwischen der «Helvetia» und der «Azurée» sollte es also über amerikanischem Boden zu einer Art Revanche kommen, einem Rennen im Rennen zwischen den zwar befreundeten, aber trotzdem rivalisierenden Piloten Schaeck und Messner. Dem letzten, wie es sich zeigen sollte, denn Theodor Schaeck starb rund ein halbes Jahr nach der Wettfahrt am 2. Mai 1911 in Bern im Alter von erst 55 Jahren an den Folgen der schweren Erkältung, die er sich in den Wäldern Kanadas zugezogen hatte.

Die Fahrt der «Azurée» ab Saint-Louis in 39 Stunden und über 1204 Kilometer bis ins kanadische Biscotasing – 150 Kilometer nördlich des Huronsees in der Provinz Ontario gelegen – war auch die letzte Gordon-Bennett-Prüfung des Teams Messner/Givaudan. Während die Crew Schaeck/Armbruster mit 1330 Kilometer Distanz den vierten Rang belegte, holten Messner/Givaudan den 6. Preis. Die Expedition nach Amerika hatte ein sehr unerfreuliches Nachspiel: Die Schweizer erhielten die ihnen laut Reglement zustehenden Entschädigungen von je 750 Dollar trotz verschiedener Mahnungen nicht ausbezahlt. Daher verzichteten sie 1911 auf eine Teilnahme des wiederum in den USA durchgeführten Cup Gordon Bennett. Erst 1912 in Stuttgart waren die Schweizer wieder dabei.

Bei ihrer Fahrt wurden die zehn Teams, die am späten Nachmittag des 17. Oktobers 1910 im Forest Park von St. Louis gestartet waren, zum Teil weit in den Norden in die kanadischen Wälder abgetrieben. Für Emil Messner und seinen Kopiloten Léon Givaudan wurden also bei dieser Prüfung nicht mehr die Fahrt, sondern die Tage nach der Landung zu einem teilweise entbehrungsreichen Erlebnis. Nach dem Start um 16.30 Uhr geriet die «Azurée» in eine verhältnismässig starke nordöstliche Drift. Noch bei Tage konnte der Michigansee überquert werden, und die einbrechende Nacht trug die beiden Schweizer bereits über den Huronsee und die Insel Manitoulin. Um zwei Uhr nachts war das kanadische Ufer erreicht. Nun wurde die Orientierung ausserordentlich problematisch, denn unter der «Azurée» breiteten sich die unermesslichen Wälder und zahlreichen Seen Kanadas aus. Nirgends ein Platz in der Nähe bewohnter Gebiete, wo man hätte aufsetzen können. Der Pfiff eines Eisenbahnzuges machte die Besatzung auf eine Eisenbahnlinie aufmerksam. Messner reagierte schnell und zog an der Ventilleine, um so nahe wie möglich an der Bahnlinie zu landen. Beim herrschenden lebhaften Wind misslang dieses Vorhaben jedoch gründlich. Die «Azurée» machte noch 37 Kilometer Fahrt, ehe sie im unwirtlichen Waldgebiet niederging. Etwas mehr Glück hatte das Team Schaeck/Armbruster, das die «Helvetia» bei Temiskaming in der Nähe einiger Ortschaften landen konnte.

Nun erst begannen für die Mannschaft der «Azurée» die eigentlichen Strapazen dieser Fahrt, und bei der Bewältigung der drei bevorstehenden Tage wären ihnen die Kenntnisse von Trappern und Holzfällern wesentlich willkommener gewesen als jene von Ballonpiloten. Das Gebiet, in dem

Messner und Givaudan gelandet waren, bestand bis zur Linie des Canadian Pacific Railway aus stark von Wasserläufen durchsetztem, fast undurchdringlichem Wald. Mit Axt und Säge kämpften sich die beiden Männer in südlicher Richtung vor, verfolgt von Gewittern, Schnee, Hagel und eisiger Kälte, so dass die schweren Kleider der Ballonfahrer vollständig durchnässt wurden, die Körper unterkühlten und die Haut wundrieben. Da Givaudan nicht schwimmen konnte, wurde die Durchquerung der Flüsse ein Problem, und infolge der Gefahr des Erfrierens durfte an Schlaf überhaupt nicht gedacht werden. Nach endlos scheinendem Kampf in der Wildnis stiessen die beiden Schweizer endlich auf die primitive aber bewohnte Hütte eines Trappers. Auf dem harten Holzboden konnten sie sich zur Ruhe legen und die Kleider am Ofen trocknen. Der überraschte und verwunderte alte Trapper half ihnen zurück in die Zivilisation. Mit Hilfe einer Schweizer Fahne konnte ein Zug angehalten werden, der sie, drei Tage nach der Landung, bis in die nächste Stadt Biscotasing in der Provinz Ontario mitnahm. Hier konnte eine Hilfsmannschaft für die Bergung des wertvollen Ballons rekrutiert werden. Zwei Wochen dauerte es, bis die Hülle samt Material geborgen und in Kanus in die Stadt transportiert worden war. Dies alles nach einer keineswegs befriedigenden Distanzfahrt, denn der mitgeführte Ballast hätte noch für Stunden – und vielleicht zum Sieg – ausgereicht.

Bevor sich die Korbschaften Schaeck/Armbruster und Messner/Givaudan für die Heimreise einschifften, schilderten sie als Gäste des New York Swiss Club ihre abenteuerliche Rückkehr aus der Wildnis Kanadas und die damit verbundenen Strapazen nach einer fast 40stündigen Ballonfahrt einer aufmerksamen Zuhörer-

schaft. Die in New York 1910 neu gegründete Switzerland Society machte die vier Schweizer Ballonfahrer zu Members of Honour. «Nur ihre eiserne Energie und ihre ungewohnt starke physische Kraft und Ausdauer haben sie vor dem Untergang in unbekannter Welt gerettet», resümierte der Berichterstatter am 7. Januar 1911 im «St. Galler Tagblatt» nach einem Vortrag von Hauptmann Emil Messner über «Die Azurée beim Gordon-Bennett-Wettfliegen in St. Louis».

Ein Kämpfer und Geniesser

Es wäre ein einseitiges Bild des Ballonpioniers und leidenschaftlichen Luftfahrt-Amateurs Emil Messner, beschränkte man sich nur auf seine Leistungen und Erfolge bei den Gordon-Bennett-Wettfliegen. Messner war ein Amateur im eigentlichen Sinne des Wortes, ein Liebhaber also, und für ihn gilt, was Max Schneeli, Präsident des von Emil Messner mitbegründeten Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt Zürich (OVL) im Jahresbericht des OVL von 1911 über den Freiballonsport festgehalten hat. Schneeli bezeichnete darin die Fahrten mit Freiballons als Sport, der mannigfaltigste Reize und Anregungen böte.

Der OVL, der sich massgeblich für die Errichtung eines Flugplatzes in Dübendorf einsetzte, förderte die Luftfahrt unter anderem auch durch die Ausschreibung von Ballonwettfahrten. 1911 gingen der «Gästepreis für auswärts aufgestiegene Ballons mit Landung möglichst nahe bei Zürich» sowie der «Weitfahrtpreis für Ballons aller Klassen» des OVL an Emil Messner, der für diese Fahrten den Militärballon «Cumulus» sowie die «Azurée» des Aero-Clubs der Schweiz wählte. Trotz dieser und anderer Erfolge sah sich Messner im Freiballonsport aber immer mehr von

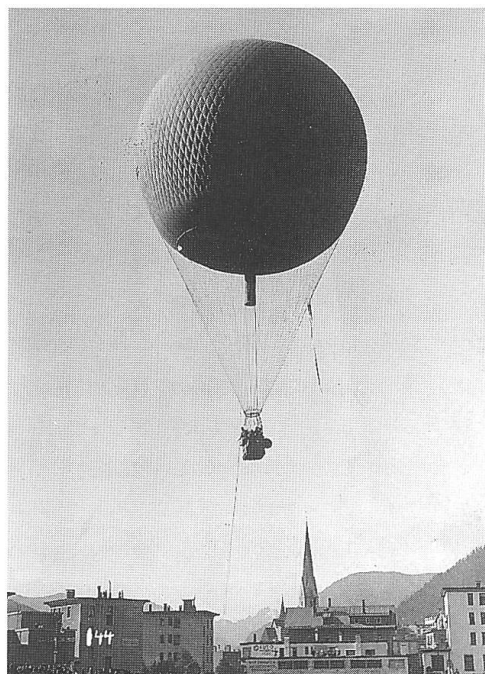
*Emil Messner beim
Besteigen des Ballons
im Strassenanzug, mit
Hemd und Krawatte am
1. Oktober 1933 in
Davos; im Korb Walo
N. Gerber*



*Ballonstart im Rahmen
des 1. hochalpinen
Forschungslagers für
den Segelflug in Davos
am 1. Oktober 1933.
Im Korb rechts Emil
Messner, in der Mitte
Walo N. Gerber*



Ballonstart in Davos am 1. Oktober 1933



jüngeren Piloten herausgefordert, und er liebte es, mit den Leistungen des Nachwuchses, den er tatkräftig gefördert hatte, zu wetteifern. Als der 28jährige Leutnant Viktor Bärlocher am 19. und 20. März 1911 als Kapitän der «Azurée» mit drei Passagieren von Zürich bis Dieppe am Ärmelkanal driftete und mit der Distanz von 620 Kilometern einen Rekord für Klubfahrten aufstellte, wartete Messner auf eine günstige Westwindlage, um auch sein Können unter Beweis zu stellen. Die Gelegenheit kam rascher als erwartet: Schon am 16. und 17. April – weniger als einen Monat später – gelang dem Quartett Messner/ Givaudan/Gerber/Bossi die Weitfahrt über 790 Kilometer vom Zürcher Gaswerk in Schlieren bis Sarbogard bei Budapest, wo die Crew nach 19 Stunden landete. Noch vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs unternahm Messner eine weitere Reihe von Sportfahrten ab Bern, Basel und Schlieren, die noch über die Landesgrenzen hinausgingen. So fuhr er am 28. September 1912 von Zürich ins Elsass und am 18. Mai 1913 nach Niederbayern.

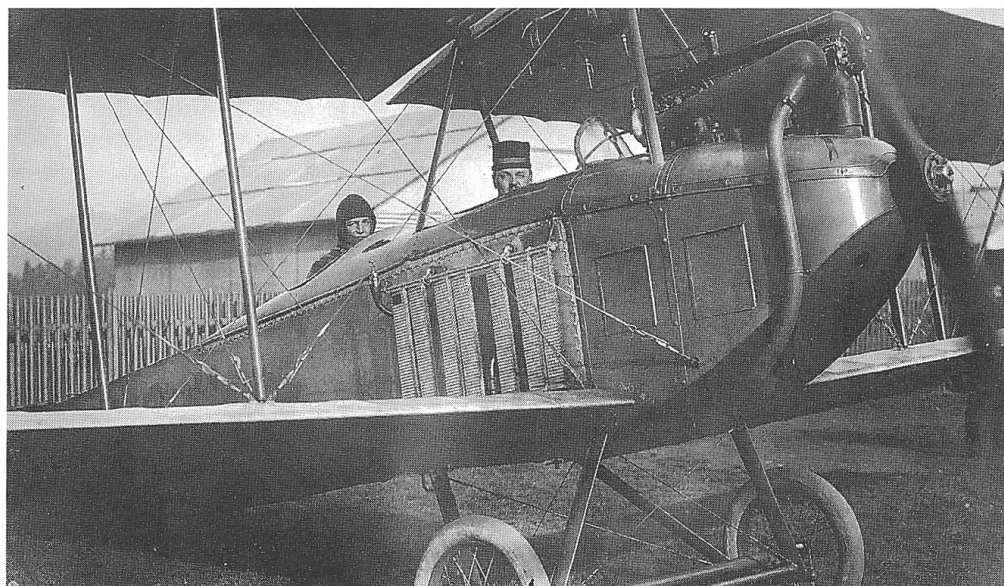
Den wirklichen Geist des engagierten und begeisterten Ballonfahrers, der den Charakter des Ingenieurs, Offiziers und Sportsmannes Emil Messner ein Leben lang prägte, kam jedoch bei der Zielfahrt des Gordon-Bennett-Wettfliegens ab Genf vom 4. August 1922 zutage. 14 Ballone waren zur Prüfung angetreten, und bei optimalen Bedingungen war das Ziel, das Château de Jussy, viel zu schnell erreicht. Als sich die «Azurée», die unter dem Kommando von Walo Gerber dahinglitt, sozusagen senkrecht über ihrem Bestimmungspunkt befand und der Pilot schon siegesbewusst die Ventilleine ziehen wollte, warf sein Mitfahrer Emil Messner kurz entschlossen einen Ballastsack über Bord und meinte: «Lass den anderen den Sieg,

es ist so schön hier oben, und der Flug macht unseren Damen» – an Bord waren die luftgewohnten Passagierinnen Lisbeth Messner und Madame Duaime, Gattin eines französischen Ballonpiloten – «so viel Freude, ziehen wir weiter!» So überliessen sie den Sieg der italienischen Mannschaft, fuhren noch 32 Kilometer weit und hatten es nicht zu bereuen.

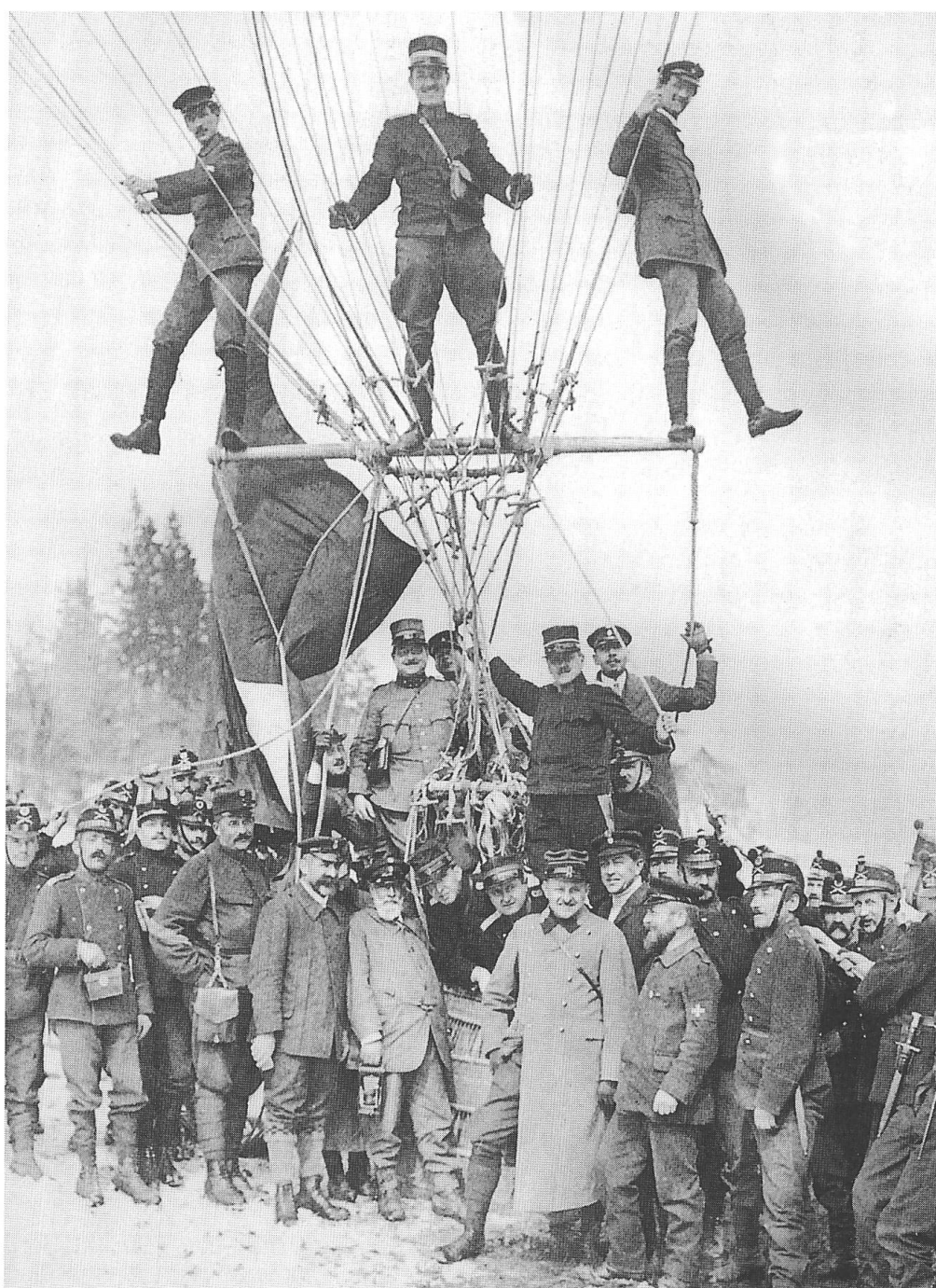
Kommandant der Luftschiffer- Abteilung

Von 1909 bis 1913 war Emil Messner, inzwischen zum Hauptmann befördert, Kommandant der Ballonkompanie, die im Laufe ihres Bestehens stetig ausgebaut worden war. Beim Wiederholungskurs von 1913 zählte die Einheit zehn Offiziere, 35 Unteroffiziere und 243 Soldaten. Nach Abschluss dieses Wiederholungskurses verabschiedete sich Emil Messner von seiner Truppe. Sein Nachfolger wurde der aus der Ostschweiz stammende Ingenieur und Lokomotivbauer Albert Meyer. Inzwischen hatte auch das noch junge Flugzeug seine ersten Bewährungsproben bestanden, so dass die Schaffung einer Fliegertruppe ins Auge gefasst werden konnte. Die Ballonbeobachtung hatte aber deswegen nicht ausgedient. Man wies ihr jene Aufgaben zu, die von den Fliegern nicht gelöst werden konnten, vor allem im Bereich der drahtlosen Telegraphie und der Telephonie. Der Erste Weltkrieg zeigte schon bald, wie die beiden Abteilungen der Flieger und der «Ballönler» zusammenarbeiten konnten. Bei der Mobilmachung im August 1914 überstieg der Bestand an Piloten das knappe Angebot an einsatzfähigen Flugzeugen. Zudem mangelte es an erfahrenen Beobachtern. So mussten einige Offiziere der Ballonkompanie bei der Fliegertruppe einspringen, unter ihnen auch Emil Messner. Er wurde zum ersten Beob-

Emil Messner (vorn) als Beobachter bei der soeben gegründeten Fliegertruppe



Erinnerungsbild vor dem Hochlassen des Kugelballons im Versuchskurs für Fesselstationen auf dem Chaumont bei Neuenburg 1915. Im Trapez die Zwillingbrüder Jean (links) und Auguste Piccard mit Hptm Walo N. Gerber, vorn rechts auf dem Korbrand stehend Major Emil Messner





*Erster Versuchskurs zur
Einrichtung von Fessel-
ballonstationen*

achter der Fliegertruppe, der sich im Zweisitzer des knapp 18jährigen Piloten Alfred Comte (Brevet Nr. 40 vom 4. Dezember 1913) in die Luft wagte.

«Seit Monaten stehen Fesselstationen bei Belfort und im Elsass in Verwendung und ergänzen die Beobachtung der rasch manövrierenden Aeroplane», rapportierte Hauptmann Messner am 16. Januar 1915 an den Geniechef und forderte die Aufstellung einer zweiten Kompanie von Luftschiffern. Die Forderung zur Errichtung von Fesselballonstationen aus requiriertem Material wurde am 17. Februar nicht nur durch den General genehmigt, sondern der Geniechef schlug dem Generalstab in einem Schreiben vom 30. Januar 1915 auch vor, Hauptmann Messner zum Major zu befördern. In der Empfehlung war wohlwollend vermerkt, der «bereitwillige Offizier» habe «aussergewöhnlich viel Dienst geleistet»: nicht weniger als 1300 Tage bis zum 31. Dezember 1914, wovon 436 als Hauptmann. Andere Hauptleute mit rund 500 Diensttagen waren vor Messner in den Generalstab aufgerückt, was offenbar zu

Missstimmungen geführt hatte. Im zweiten Kriegsjahr wurde unter Messners Leitung ein erster Versuchskurs zur Einrichtung von Fesselballonstationen durchgeführt.

Den Höhepunkt seiner militärischen Karriere erreichte Emil Messner nach dem Abschluss des Ersten Weltkrieges. Von 1918 bis 1920 befehligte er als Major und von 1921 bis 1923 als Oberstleutnant die von ihm mitgeprägte Luftschiffer-Abteilung, die am 31. Dezember 1937 aufgehoben wurde. Beim Schlussrapport am 9. Januar 1938 in Bern wurde nicht unterlassen, auf die 350 zum Teil recht abenteuerlich verlaufenen Freifahrten der Ballonoffiziere zu verweisen. 96 Aufstiege entfielen auf die alte und einzige Ballon-Kompanie, aus deren Reihen der harte Gründerkern des Schweizerischen Aero-Clubs rekrutiert worden war. Neben Oberst Theodor Schaeck gehörten auch die Luftschiffer-Offiziere Emil Blattner, Hans von Gugelberg, Emil Messner und Hermann Ott zu den ersten 72 Mitgliedern des am 31. März 1901 in Bern gegründeten AeCS.

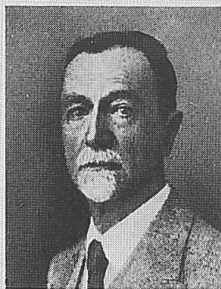
«Das erste Dutzend»:
Emil Messner gehörte
zu den ersten Ballon-
fahrern, die ab 1901
vom Aero-Club der
Schweiz brevetiert
worden waren.

DIE VOM AERO-CLUB DER SCHWEIZ BREVETIERTEN BALLONFÜHRER 1901–1941



SCHAECK, THEODOR
* Genf, 25. 4. 1856
† Bern, 2. 5. 1911
Brevet Nr. 1 whr. 1904

Schaeck



RIEDINGER, A.
* Augsburg, 9. 10. 1845
† Augsburg, 15. 1. 1919
Brevet Nr. 2 whr. am 1. 10. 1905

A. Riedinger



SPELTERINI, EDUARD
* Kirchberg, 2. 6. 1852
† Züri, 16. 6. 1931
Brevet Nr. 3 whr. am 1. 10. 1905

E. Spelterini



BLATTNER, EMIL
* Neuchâtel, 4. 7. 1876
z. Zt. Neuchâtel
Brevet Nr. 4 am 1. 10. 1905

E. Blattner



FRISCHNECHT, ERNST OTTO
* Herisau, 21. 1. 1880
† Zürich, 21. 10. 1935
Brevet Nr. 5 am 1. 10. 1905

E. O. Frischnecht



HEMMELER, GUIDO
* Aarau, 18. 7. 1878
z. Zt. Den Haag
Brevet Nr. 6 whr. am 1. 10. 1905

G. Hemmeler



MESSNER, EMIL
* Winterthur, 11. 9. 1875
z. Zt. Feldbach (Zch.)
Brevet Nr. 7 whr. am 1. 10. 1905

E. Messner



SCHERLE, HANS
* Augsburg, 29. 6. 1807
z. Zt. Tegernsee
Brevet Nr. 8 whr. am 1. 10. 1905

H. Scherle



SCHMID, OTTO
* Hülzingen, 6. 1. 1873
z. Zt. Schloß Chillon
Brevet Nr. 9 am 1. 10. 1905

O. Schmid



WALTER, HANS
* Lindbach, 3. 9. 1877
z. Zt. Bern
Brevet Nr. 10 whr. am 1. 10. 1905

H. Walter



BEAUCLAIR, VICTOR DE
* Cantagallo, 19. 7. 1874
† Matterhorn, 15. 8. 1920
Brevet Nr. 11 am 10. 11. 1906

Victor de Beauclair



LEDER, WALTER
* Schönenwerd, 24. 6. 1870
† Basel, 12. 1. 1940
Brevet Nr. 12 whr. am 10. 11. 1906

W. Leder

Förderer der Zivilluftfahrt

Bekanntlich beschränkte sich Emil Messners fliegerisches Wirken nicht allein auf die Tätigkeiten als Ballonpilot und Offizier: er stellte seine Dienste sämtlichen Aspekten der damaligen Luftfahrt zur Verfügung. Kaum hatte er seine Lufttaufe hinter sich, gesellte er sich als 25jähriger zum kleinen Grüppchen, das Theodor Schaeck am 31. März 1901 ins Café Rudolf in

Bern zusammenrief, um den Aero-Club der Schweiz zu gründen. Später wandte sich Messner auch der Motorfliegerei zu, welcher der Aero-Club als Vereinigung der Ballonfahrer anfänglich die kalte Schulter zeigte. So reihte sich Emil Messner zusammen mit Hans von Gugelberg unter die Gründer des Ostschweizerischen Vereins für Luftschiffahrt (OVL) ein, der am 1. Mai 1910 im Zürcher Hotel St. Gott-

hard aus der Taufe gehoben wurde. Hans von Gugelberg wurde Vizepräsident und Emil Messner Fahrtenausschuss-Vorsitzender. Der OVL griff die neuen Strömungen in der Luftfahrt auf, hervorgerufen durch die ab 1910 immer stärkere Präsenz der Motorflugzeuge. Als am 19. Januar 1911 der «Club Suisse d'Aviation» in Genf als vierte Sektion dem Aero-Club der Schweiz beitrug, fasste der OVL folgende Resolution: «Der Ostschweizerische Verein für Luftschiffahrt bietet nicht Hand dazu, dass der Club d'Aviation auf aviatischem Gebiet die Oberhand für die ganze Schweiz bekommt. Für die Westschweiz soll ihm die Organisationsfreiheit gelassen werden, im Gebiet der Ostschweiz will aber unser Verein auch auf aviatischem Gebiet die Oberhand haben und sein möglichstes tun, um die Aviatik zu fördern.» Noch verstand sich aber der OVL als Vereinigung der Ballonfahrer, der unter anderem am 18. Mai 1913 die Einweihung der neuen Gasfüllanlagen in Schlieren mit einem Ballon-Wettbewerb ergänzte, welcher mit dem tödlichen Unfall einer Passagierin allerdings ein tragisches Ende nahm.

1912 erteilte der Aero-Club der Schweiz Emil Messner den Auftrag, den aeronautischen Pavillon an der dritten Schweizerischen Landesausstellung, die 1914 in Bern stattfand, zu organisieren. Messner veranstaltete eine Schau, die dem Publikum den aktuellen Stand der Aeronautik vorführte. Dabei stützte er sich stark auf die Leistungen des Auslandes, denn eine schweizerische Flugzeugindustrie gab es zu jener Zeit noch nicht. 27 Aussteller waren in dieser Schau der Luftfahrt vereinigt, darunter praktisch die gesamte europäische Flugzeugindustrie. Zwischen den «imposanten Flugmaschinen», wie ein zeitgenössischer Bericht die nach heutigen Mass-

stäben eher bescheidenen Fluggeräte der damaligen Zeit bezeichnete, nahm der Ballon eine eher nebensächliche Stellung ein. Lediglich ein Ballon-Modell und einige Photographien waren zu entdecken. Ballonpilot Messner hatte schon damals richtig erkannt, dass die Zeit des Gasballons in die letzte Etappe ihrer Geschichte eingetreten war, und dass die Motorfliegerei die Zukunft der Luftfahrt bestimmen würde. Die Ausstellung, deren Inventar später den Grundstock der Ausrüstung der neuen Schweizer Fliegertruppe bilden sollte, war aus moralischer Sicht ein voller Erfolg, und angesichts dieser Glanzleistung verlieh der Aero-Club der Schweiz Emil Messner am 24. Januar 1915 die Ehrenmitgliedschaft.

1921 wählte die Generalversammlung des Aero-Clubs der Schweiz Emil Messner zum Präsidenten. Bis 1939 leitete er die Geschicke dieses Vereins, dann erhoben die Freunde der Aeronautik und Aviatik ihren aktiven Förderer zum Ehrenpräsidenten. Seine visionäre Tätigkeit auf nationaler Ebene und die Pflege der Beziehungen über die Grenzen hinaus honorierte die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) an ihrer Tagung vom 18. August 1927 in Zürich mit der Wahl Messners zum Vizepräsidenten.

*Von links nach rechts:
Erich Tilgenkamp, Emil
Messner, N. N., Fürst
Kinsky, Präsident des
österreichischen Aero-
Clubs, Frau Deutsch de
la Meurthe, N. N. bei
einer Konferenz der
Fédération Aéronautique
Internationale
(FAI) in Berlin 1938*



*Emil Messner vor einer
DC-2 um 1935*



*Taufahrt mit dem neuen
Ballon «Louis Wohl-
groth» 1938. Emil
Messner mit Tochter
Regula und Frau
Michaela Wohlgroth*



Emil Messner gehörte auch zu den Mitbegründern der ersten schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft «Ad Astra». In seinen späteren Lebensjahren war er Vizepräsident des Verwaltungsrates der Swissair, Initiant für die Schaffung einer nationalen Flugindustrie und Präsident der «Studiengesellschaft für die Gründung einer schweizerischen Flugzeugfabrik». Zu seiner Zeit wurde Emil Messner als Vater der schweizerischen Luftfahrt bezeichnet. Auch wenn andere Pioniere der frühen Luftfahrt diesen Titel für sich in Anspruch nehmen – mit seinen vielseitigen Leistungen in der Übergangszeit zwischen Gasballon und Motorflugzeug hat Emil Messner seinen Ehrenplatz unter den schweizerischen Pionieren der Luftfahrt mehr als verdient.

Chronik

- 1875** Geburt Emil Messners in Winterthur als Sohn eines Bankportiers und einer Modistin
- 1900** Messner absolviert die erste Ballon-Rekrutenschule in Bern als Leutnant (Kommandant: Oberst Theodor Schaeck).
- 1901** Gründung des Aero-Clubs der Schweiz. Erster Präsident ist Theodor Schaeck.
- 1907** Informationsfahrt mit dem Ballon «Mars». An Bord Bundesrat Ludwig Forrer und Alt-Bundesrat Eugène Ruffy
- 1908** Teilnahme am internationalen Gordon-Bennett-Ballonwettfliegen. Schaeck und Messner gelangen mit dem Ballon «Helvetia» von Berlin bis nach Norwegen.
- 1909** Erste Alpenfahrt mit dem Ballon «Helvetia» von St. Moritz nach Karlsbad
Gordon-Bennett-Wettfahrt mit dem Ballon «Azurée» von Zürich nach Schlesien
- 1910** Gordon-Bennett-Wettfahrt mit der «Azurée» von St-Louis (USA) Richtung Kanada. Die vorzeitige Landung erfolgt in den Wäldern der Provinz Ontario.
- 1911** Emil Messner wird Generaldirektor der Schweizerischen Metallwerke Selve & Co. in Thun.
- 1912** Heirat mit Lisbeth Bleuler
- 1914–18** Aktivdienst während des Ersten Weltkrieges
Beförderung zum Major (Messner kommandiert ab 1918 die Luftschiffer-Abteilung, 1921–1923 als Oberstleutnant.)
- 1921–39** Präsident des Aero-Clubs der Schweiz
- 1933** Ballonfahrt mit Walo Gerber von Davos nach Zerneß anlässlich der Eröffnung des 1. hochalpinen Forschungslagers für den Segelflug
- 1938** Tauffahrt des Ballons «Louis Wohlgroth», Pilot Erich Tilgenkamp, Kopilot Emil Messner, von Schlieren nach Augsburg
Letzte Ballonfahrt zum 30-Jahr-Jubiläum des Gordon-Bennett-Sieges
- 1942** Tod Emil Messners