

## **60th Coupe Aéronautique Gordon Bennett FAI World Long Distance Gas Balloon Championship**

Mitte September dieses Jahres treffen sich in Gladbeck im nördlichen Ruhrgebiet die besten Gasballonfahrer der Welt, wo im Schlosspark Wittringen auf dem Ballonstartplatz des Niederrheinischen Vereins für Luftschiffahrt 1902 e.V. das prestigeträchtige 60. Gordon-Bennett Rennen gestartet wird. Es ist das härteste Luftfahrtrennen der Welt, der traditionsreichste, renommierteste und älteste Wettkampf in der Luftfahrtgeschichte, die FAI Weltmeisterschaft der Gasballonfahrer im Weitfahren. Die Deutsche Post wird aus diesem Anlass einen Sonderstempel verwenden, der IAPC organisiert eine Ballonpostbeförderung. Gründe genug, um der Geschichte und dem besonderen Reiz dieses Gasballonrennens einige Textzeilen zu widmen.

Es ist der 30. September 1906 in Paris. Im Tuileriengarten (Jardin des Tuileries) vor dem Louvre – also an dem historischen Platz, von dem am 1. Dezember 1783 J.A.C. Charles und Prof. M.N. Robert zu ihrer ersten bemannten Fahrt mit einem Gasballon aufgestiegen sind – treffen sich etwa 30 Luftfahrer, die sieben Nationen vertreten (Frankreich, Deutschland, Belgien, Italien, Spanien, Großbritannien und die USA), um zum ersten internationalen Luftfahrtwettbewerb „für die wagemutigsten und erfahrensten Piloten der Welt um den großen Preis der Lüfte“ zu starten.

Initiiert wurde das Rennen durch den Amerikaner James Gordon Bennett (1841-1918), Millionär und Herausgeber der damals bedeutendsten Zeitung Amerikas - „New York Herald“. Als großer Sportenthusiast organisierte, förderte und stiftete er zuvor schon verschiedene Sportwettbewerbe und Preise, wie z.B. das erste Polo-Turnier in den USA, den Gordon Bennett Cup als Trophäe für ein internationales Segel-Wettrennen sowie den Gordon Bennett Cup für Automobilrennen. Natürlich wurden die Berichte und Erlebnisse der Teilnehmer und Sieger „seiner“ Wettbewerbe als Exklusivstories in der „New York Herald“ veröffentlicht.

Das im Jahr 1906 von dem in Paris lebenden Verleger ins Leben gerufene Coupe Aéronautique Gordon Bennett sollte die Weiterentwicklung der Luftfahrt fördern. Zugelassen waren alle Luftfahrzeuge, also außer den herkömmlichen Gasballonen auch die damals noch seltenen lenkbaren Luftschiffe. Sieger des Wettbewerbs war die Nation, aus der das Team stammt, das die weiteste Strecke zurückgelegt hat (vom Startort als geradlinige Luftlinie gemessen). Jedes teilnehmende Land konnte zum Rennen bis zu drei Luftfahrzeuge (seit 1907 waren es nur Gasballone) melden. Die Siegnation war verpflichtet, im kommenden Jahr das nächste Rennen auszurichten. Für den Sieger stiftete Gordon Bennett ein „Kunstgegenstand im Werte von 12.500 Francs“ und einen Geldpreis in gleicher Höhe. Der erste Pokal zeigte einen auf einem Sockel angebrachten Ikarus-Flieger und einen motorgetriebenen Lenkballon. Sollte eine Nation in drei nacheinander folgenden Rennen gewinnen, konnte sie den Pokal behalten und war verpflichtet, einen neuen Pokal zu stiften.

Der angekündigte Start von Gasballonen im Zentrum von Paris erweckt ein gewaltiges Interesse in der Bevölkerung. Es ist DAS Ereignis des Jahres 1906. Rund 250.000 neugierige Zuschauer versammeln sich um den Startplatz und erwarten mit Spannung den Start: *„Eine Viertelmillion hatte sich in dem Park versammelt, während der Place de la Concorde, die Brücken über die Seine, die Flussufer und Hausdächer im Umkreis von Meilen schwarz von Menschen waren“*, schreibt später - sicherlich mit deutlicher Übertreibung - die New York Times. Nachmittags, gegen 16 Uhr steigen nacheinander die 15 Gasballone (mit je zwei Piloten an Bord) und ein mit 6 PS motorbetriebener Ballon (vom exzentrischen brasilianischen Luftfahrtpionier Alberto Santos Dumont, der für die USA startet) in die Lüfte und begeben sich ins Ungewisse. Die Menge jubelt und klatscht Beifall. Die

Ballone, darunter drei deutsche („Düsseldorf“, „Pommern“ und „Schwaben“), treibt es zum Ärmelkanal. Für Santos Dumont endet die Fahrt schmerzhaft – sein Jackett verfängt sich im Motor, er verletzt seinen Arm und muss nach 134 km bei Evreux als drittletzter landen, sein Ballon entflieht. Die meisten Ballone landen vor dem Kanal, nur sieben wagen den Sprung über das Wasser nach Großbritannien. Sieger wird der Amerikaner Leutnant Frank P. Lahm mit seinem Co-Piloten Major Hersey im Ballon „United States“, der nach 22 Stunden und 15 Minuten und 647,1 km in Fyling-Dales in der nordenglischen Grafschaft Yorkshire landet. Auf Platz 2 landen Italiener und den 3. Platz belegt ein bekannter Engländer, Mr. Charles Rolls (Mitbegründer des Unternehmens „Rolls Royce“), der nach seiner nächtlichen Landung (nach über 26 Fahrtstunden) zunächst als verschollen gilt. Da es in der Nacht kein geöffnetes Postamt gibt, von dem aus er telegrafieren kann, vergisst er einfach die Landung nach Paris zu melden.

Das war der spektakuläre Anfang der bis heute seit bereits 110 Jahren andauernden Tradition und Geschichte des Ballonsports. Nach dem Sieg der Amerikaner im Jahre 1906 waren sie verpflichtet, in ihrem Land das nächste Rennen auszurichten. Da die Überfahrt aus Europa und der Transport der Ballone kompliziert und teuer waren, erschienen am Start in St. Louis am 22. Oktober 1907 nur Teilnehmer aus 4 Nationen mit zusammen 9 Gasballonen, darunter wieder drei deutsche Teams. Und Deutschland feierte in diesem Rennen seinen ersten Sieg: nach 1.403,55 km und 40 Stunden Fahrt gewann Oskar Erbslöh im Ballon „Pommern“. So wurde im Oktober 1908 das Coupe Gordon Bennett zum ersten Mal in Deutschland, in Berlin-Schmargendorf, diesmal mit 23 Ballonen ausgetragen. Dies war die bis zum heutigen Tag größte Teilnehmerzahl, die aber in diesem Jahr wohl übertroffen wird (für das Rennen in 2016 haben sich 25 Teams gemeldet).

Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges starteten die Aeronauten noch in Zürich (1909), St. Louis (1910), Kansas City (1911), Stuttgart (1912) und Paris (1913), nachdem die Piloten aus diesen Ländern jeweils ein Jahr zuvor gesiegt hatten. Die ersten Jahre waren auch Jahre der großen Rekorde: in 1908 benötigten die Schweizer Schaeck und Messner für ihre Siegesstrecke von 1.190 km ganze 73 Stunden und 1 Minute (also über 3 volle Tage). Diese Fahrtdauer wurde erst in 1995 übertroffen. Im Jahre 1912 erreichten die in Stuttgart gestarteten Franzosen Bienaime und Rumpelmayer in ihrem Ballon „La Picardie“ eine sensationelle Entfernung von 2.191 km und landeten nach 45 Stunden und 42 Minuten Fahrt in Rjasan, ca. 200 km südlich von Moskau. Dieser Streckenrekord konnte erst 2005 gebrochen werden.

Aerophilatelistisch lassen sich die ersten Jahre mit Sonderstempeln, verschiedenen Ansichtskarten, Vignetten, Abwurfpost und Ballonpost belegen.

Nach den Kriegswirren wurde das Rennen erst im Jahre 1920 wieder aufgenommen. Ausrichter waren die USA nach ihrem Sieg im Jahr 1913. Inzwischen spielte der Freiballonsport keine so große Rolle mehr und weckte nicht mehr so viele Emotionen, wie noch vor dem Krieg. Fortschrittlich waren in der damaligen Zeit die Luftschiffe und Flugzeuge. Ballone galten mittlerweile als unmodern und als Folge der Kriegshandlungen gab es kaum noch Gasballone in Europa. Deshalb war auch das Interesse in der Öffentlichkeit stark gesunken.

Die Zwischenkriegsjahre begannen mit der Dominanz der Belgier. Vor allem ein Pilot beherrschte die Gasballonfahrerszene der 20er und 30er Jahre – es war Ernest Demuyter. Er gewann mit verschiedenen Co-Piloten in seinem Ballon „Belgica“ die Rennen in den Jahren 1920, 1922, 1923, 1924 sowie 1936 und 1937 (1925 und 1930 belegte er den 2. sowie 1926, 1934 und 1935 den 3. Platz). Seine längsten Fahrtstrecken führten ihn im Jahr 1920 von Birmingham in Alabama, USA auf

die North Hero Island im Champlain See, Kanada (1.769 km) und im Jahr 1936 von Warschau nach Miedlesca bei Archangelsk in der UdSSR (1.715,8 km).

Nach dem ersten Dreifachsieg in den Jahren 1922-1924 ging der erste, von Gordon-Bennett gestiftete Pokal in den belgischen Besitz über und der königliche belgische Aero-Club stiftete sofort einen neuen Pokal.

Aus der Zeit der Ballonfahrten von Ernest Demuyter sind sehr viele verschiedene Ballonpostkarten (und auch Vignetten) bekannt, die er selbst fertigte und größtenteils an seine eigene Adresse versandte. Er war ein sehr geschäftstüchtiger Mann und vermarktete erfolgreich seine Ballonpost, u.a. durch Anzeigen in philatelistischen Zeitschriften, auch im Ausland.

Zu den führenden Ballonsportnationen gehörten in den Jahren 1920-1938 auch die USA und Polen. Die USA dominierten den Wettbewerb insbesondere ab Mitte der 20er bis Mitte der 30er Jahre. Nach Siegen in den Jahren 1926, 1927 und 1928 gewannen die Amerikaner den 2. Pokal und stifteten einen neuen. Den gewannen sie erneut selbst nach weiteren Siegen in den Jahren 1929, 1930 und 1932 (in 1931 fand wegen der Weltwirtschaftskrise kein Rennen statt; außer den drei Meldungen aus den USA haben sich keine anderen Länder gemeldet und die Amerikaner gaben deshalb die Ausrichtung des Rennens an die FAI zurück). Ab dem Jahr 1933 folgten drei Siege der polnischen Ballonpiloten und Polen durfte den 4. Pokal für immer behalten. Im Jahre 1938 schloss sich ein weiterer polnischer Sieg an, und deshalb war der polnische Aeroklub der Ausrichter des 27. Coupe Aéronautique Gordon Bennett im Jahr 1939. Das Rennen war in Lemberg (Lwów) in Ostpolen (heute Ukraine) für den 3. September angesetzt. Wegen des Kriegsausbruchs zwei Tage zuvor musste es abgesagt werden.

Neben der Ballonpost von Demuyter wurde in den Zwischenkriegsjahren gelegentlich auch andere, offizielle Gordon-Bennett Ballonpost befördert und die Postverwaltungen setzten anlässlich einiger Rennen Sonderstempel ein, beides z.B. bei den Starts in Polen. Im Jahre 1936 erhielten zwei polnische Briefmarken von 1935 den Aufdruck „GORDON BENNETT 30.VIII.1936“.

Die Unterbrechung bei den Gordon-Bennett Rennen, verursacht durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, dauerte ganze 45 Jahre. Lange Zeit glaubte man, dass das Rennen endgültig der Geschichte angehört. Die politische Teilung Europas mit nicht überwindbaren Grenzen, ließ den Gedanken, freischwebende Ballone könnten über möglichst große Entfernungen quer über den Kontinent fahren, absurd erscheinen. Aber auch das Freizeitverhalten und die Interessen der Bevölkerung haben sich verändert. Die Luftfahrt hat sich inzwischen rasant entwickelt, viele neue Luftsportarten haben sich etabliert. Der Luftraum wurde von zahlreichen zivilen und militärischen Flugzeugen beherrscht, und für die nostalgischen Gasballone gab es keinen Platz mehr am Himmel. Auf der ganzen Welt war zwar seit Ende der 70er Jahre auch der Ballonsport im Aufwind, hierfür nutzte man aber die neuen, in der Handhabung viel einfacheren Heißluftballone, die die wenigen noch vorhandenen Gasballone fast vollständig verdrängten.

Aber es gab auch einige Enthusiasten, die an der Tradition der Gasballonrennen festhielten. 1983 jährte sich zum 200. Mal der Geburtstag der Ballonfahrt. Zur Feier des ersten bemannten Ballonaufstieges von J.-F. Pilatre de Rozier und F. Marquis d'Arlandes in einem Montgolfiere-Ballon am 21. November 1783 hatte Frankreich als Geburtsland der Ballonfahrt nach Paris eingeladen. Der Aéro-Club de France richtete am 25. Juni 1983 auf dem Place de la Concorde gleichzeitig zwei Ballonwettbewerbe aus: als Erinnerung an die vergangenen Zeiten den Coupe Challenge Gordon-Bennett, für den nur zwei Teams pro Land zugelassen waren, und als ein für die Zukunft gedachtes Rennen den Coupe Charles et Robert ohne Begrenzung der Teilnehmerzahl (benannt nach den ersten

Menschen, die am 1.12.1783 in einem Gasballon aufgestiegen waren). Die im Coupe Charles et Robert führenden Amerikaner wurden von einer starken Gewitterfront an die Grenze zur CSSR getrieben (für die Ballone gesperrt) und kamen beim Landeversuch auf einer Waldlichtung ums Leben. Der Coupe wurde seitdem nicht weiter ausgefahren.

Im Gordon-Bennett Rennen gingen 11 Ballone aus 8 Nationen an den Start. Sieger wurde – wie vor 45 Jahren – ein polnisches Team. Die Piloten Stefan Makne und Ireneusz Cieslak landeten mit ihrem Ballon „Polonez“ nach 690 km und 36 Stunden Fahrt in Regensburg.

Aufgrund des „Eisernen Vorhangs“ zwischen Ost und West sowie der finanziellen Lage in Polen war die Durchführung des nächsten Rennens in diesem Land unmöglich. Polen gab die Ehre der Ausrichtung an die FAI zurück und die Fortsetzung des Wettbewerbs stand erneut in den Sternen. Da sprang die Schweiz als eine traditionsreiche Ballonfahrernation ein und konnte für sich gleich auch einen Sieg verbuchen (das Team Spenger/Messner landete nach 793 km im französischen La Rochelle).

Die ersten Jahre nach der Wiederaufnahme des Wettbewerbs wurden von dem österreichischen Team Josef Starkbaum/Gert Scholz geprägt. In den Jahren 1985 bis 1990 gewannen sie alle sechs Rennen hintereinander (Starkbaum gewann dann noch das Rennen in 1993) und durften damit zweimal den Pokal für ihr Land behalten. Den 35. Coupe in 1991 gewann zum ersten Mal nach 80. Jahren wieder ein deutsches Team. Die Piloten Volker Kuinke und Jürgen Schubert landeten nach fast 1.025 Kilometern bei Zamosc im Osten Polens. Der Austragungsort im Folgerennen war Stuttgart.

Bereits wenige Jahre später, im Jahr 1995, folgte der nächste deutsche Sieg. Wilhelm Eimers und Bernd Landsmann landeten in Lettland, 1.628 km Luftlinie vom Startort in Will (Schweiz) entfernt. Das war der erste Gordon-Bennett-Sieg von Wilhelm Eimers, dem erfolgreichsten deutschen Gasballonfahrer. Ihm folgten weitere Siege in den Jahren 1996 und 2000 (mit Bernd Landsmann) sowie in 2014 (mit Matthias Zenge). In den Jahren 1992, 1993, 2002, 2004, 2005, 2006, 2010, 2013, 2015 wurde Eimers Zweiter und in 2011 Dritter. Ihm gehört auch der bisher geltende Rekord in der Fahrtdauer (92 Stunden und 11 Minuten, also fast 4 Tage im offenen Ballonkorb in der Luft), den er bei seinem Sieg im Jahr 1995 erzielte. Die größte bisherige Entfernung erreichte dagegen im Jahr 2005 das belgische Team Bob Berben/Benoit Simeons mit 3.400,39 km in 65:20 Stunden. Sie fuhren von Albuquerque im Westen der USA bis in die Provinz Quebec in Kanada.

Zu den größten Konkurrenten von Eimers und den erfolgreichsten Gordon-Bennett Teilnehmern aller Zeiten zählt seit Jahren der Franzose Vincent Leys. Er gewann den Coupe Gordon Bennett in den Jahren 1997, 2001, 2002, 2003 (alle mit seinem Bruder Jean Francois Leys), 2009, 2011, 2012 (alle mit Sebastien Rolland) und 2013 (mit Christophe Houver).

Neben den polnischen (1 Sieg), österreichischen (7 Siege), französischen (8 Siege) und deutschen (5 Siege) Piloten feierten seit 1983 auch Teams aus der Schweiz (4 Siege), Belgien (3 Siege), USA (2 Siege) und Großbritannien (1 Sieg) ihre Erfolge. Zweimal – 1998 und 2007 – musste das Gordon-Bennett Rennen ausfallen. Im Jahr 1998 war der Start in Paris vorgesehen – wieder vom Tuileriengarten zwischen Louvre und Place de la Concorde aus. Dies sollte die Krönung der Feierlichkeiten zum 100jährigen Jubiläum des Aéro-Club de France sein, der Ausrichter des ersten Coupe Gordon Bennett in 1906 war. Wegen des schlechten Wetters konnten die Ballone aber nicht einmal mit Gas aufgefüllt werden, und das Rennen wurde abgesagt. 2007 in Brüssel waren die Ballone bei schönem Wetter bereits aufgerüstet und startklar, aber auch dieses Rennen konnte nicht stattfinden. Die kurz vor dem geplanten Start veränderte Windrichtung hätte die Ballone in den dicht

besetzten Luftraum des Brüsseler Flughafens getrieben, so dass die Flugsicherung trotz stundenlanger Verhandlungen keine Startfreigabe erteilte.

Bei den Gordon-Bennett Rennen gab es leider auch tragische Opfer. Am 12. September 1995 kamen zwei Ballone aus den USA und ein Ballon von den Amerikanischen Jungferninseln in den für den Wettbewerb gesperrten weißrussischen Luftraum. Obwohl die Regierung des Landes über das Rennen informiert war, schoss die weißrussische Luftwaffe den Jungferninseln-Ballon ab, wobei die beiden amerikanischen Piloten getötet wurden. Ein weiterer Ballon wurde von einem Militärhubschrauber zur Landung gezwungen, der dritte konnte selbständig sicher landen.

Ein weiteres tragisches Unglück passierte am 29. September 2010. Der amerikanische Ballon von Richard Abruzzo und Carol Rymer Davis, den Coupe-Siegern von 2004, geriet über der Adria auf dem Weg von Italien Richtung kroatische bzw. albanische Küste in eine Gewitterfront und wurde von einem Blitz getroffen, wie sich später herausstellte. Der Ballon stürzte etwa 22 km vor der Küste ins Meer ab. Erst zwei Monate später wurde der Ballonkorb mit den beiden Leichen von Fischern gefunden.

Trotz dieser Unglücke und Gefahren sind die Gordon-Bennett Rennen sicher, weil sie von den besten Gasballonpiloten der Welt und Profi-Crews am Boden in voller Verantwortung durchgeführt werden. Sie sind in der Lage die drohenden Risiken richtig einzuschätzen und entsprechend darauf zu reagieren. Die Fahrtberichte der Gordon-Bennett Piloten sind immer reich an faszinierenden Erlebnissen, die ihre Anstrengungen und Gefahren schildern, denen sie während der Fahrt und auch nach der Landung ausgesetzt waren. In der Luft haben sie u.a. mit widrigen Winden und anderen meteorologischen Erscheinungen zu kämpfen, um die größtmögliche Entfernung zu erreichen. Aber auch nach der Landung ist manchmal das Abenteuer noch nicht zu Ende, v.a. wenn sie in fremden Ländern, in menschenleeren, abgelegenen Gebieten, mitten im Wald, in seen- und wasserreichen Gegenden, gar im Meer landen (und dabei gerettet werden müssen). Bei den Rennen in den ersten Gordon-Bennett Jahrzehnten kamen noch die fehlenden schnellen Kommunikationsmöglichkeiten dazu, und manchmal auch Tagesmärsche bis zur nächsten menschlichen Siedlung nach abenteuerlichen Landungen.

Heute sind die Rennen durch die moderne Ausrüstung, ausgereifte Technik der Navigation und Kommunikation (GPS, Handys, Funk, etc.) und die Unterstützung durch bestens ausgerüstete Meteorologen und andere Experten am Boden viel sicherer geworden, als in den Vorkriegsjahren. In ihrer Faszination aber haben sie nichts eingebüßt.

Seit dem ersten Rennen im Jahre 1906 gab es kaum Änderungen im Reglement des Wettbewerbs. Eine wichtige Regeländerung ist aber vor wenigen Jahren in Kraft getreten. Um den Veranstaltern mehr Zeit für die Vorbereitungen und die Einholung aller notwendigen Genehmigungen etc. zu geben (u.a. aufgrund der schlechten Erfahrungen im Jahr 2007), findet die Austragung des Rennens durch eine Nation seit 2008 erst zwei Jahre nach deren Sieg statt. In den Jahren 2008 (nach dem Ausfall in 2007) und 2009 konnten sich deshalb Länder frei um die Austragung des Rennens bewerben – es fand in den USA und der Schweiz statt.

Nach dem Sieg von Wilhelm Eimers vor zwei Jahren wird also am 16. September 2016 – im 110. Jahr des Coupe Gordon Bennett – das nunmehr 60. Rennen ausgetragen. Erwartet wird am Start in Gladbeck eine Rekordzahl von 25 Ballonen aus 13 Nationen.

Philatelistisch wurden die Rennen seit 1983 durch manche Postsonderstempel, einige offizielle Ballonpostbeförderungen sowie die Bordpost von vielen teilnehmenden Piloten dokumentiert. Auch

für das kommende Rennen in Gladbeck sind ein Sonderstempel sowie eine Ballonpost des IAPC geplant.

#### **Quellen:**

Ulrich Hohmann: „Die Gordon Bennett Ballon Rennen“, Herausgeber: Deutscher Freiballonsport-Verband e.V., 1992

Erich Schröder, Dieter Stein: „Die 48. Gordon-Bennett-Wettfahrt der Gasballone: Zwei Tage im Ballon von Frankreich nach Schweden“, Deutsche Briefmarken-Revue Nr. 11/2004

Erich Schröder: „100 Jahre Coup Gordon-Bennett: 2006 feierten die Ballonfahrer das seltene Jubiläum“, Deutsche Briefmarken-Revue Nr. 2/2007

Horst Teichmann: „Ballonpostfahrten: 100 Jahre Gordon-Bennett-Wettfahrten“, Briefmarkenspiegel Nr. 11/2006

Markus Wydera: „100 Jahre Aéro-Club de France, Gordon-Bennett Rennen in Frankreich“, Die Luftpost Nr. 4/1998

Markus Wydera: „Ballonpost: Gordon-Bennett Jubiläen im Jahre 2006“, Die Luftpost Nr. 3/2006

Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/James\\_Gordon\\_Bennett\\_junior](https://de.wikipedia.org/wiki/James_Gordon_Bennett_junior), Abruf in Juni 2016

Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Gordon-Bennett-Cup\\_\(Ballonfahren\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Gordon-Bennett-Cup_(Ballonfahren)) , Abruf in Juni 2016

Ergebnisse und Ballonpost der Rennen seit 1983: <http://www.wydera.de/balloon/frames6.htm>