

Michael Joos

Luftfahrtmedaillen
Klassik
1783 – 1909



Médailles aeronautiques
La période classique

Aeronautic Medals
Classic

Michael Joos

**Luftfahrtmedaillen
Klassik
1783 – 1909**

**Médailles aeronautiques
La période classique**

**Aeronautic Medals
Classic**

Michael Joos

**Luftfahrtmedaillen
Klassik
1783 – 1909**



**Médailles aeronautiques
La période classique**

**Aeronautic Medals
Classic**

GIETL VERLAG

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-86646-569-5

1. Auflage 2015
ISBN 978-3-86646-569-5

Alle Rechte vorbehalten

© H. Gietl Verlag & Publikationsservice GmbH, Regensburg
www.gietl-verlag.de

Vorwort	6
Avant-propos	8
Prologue	10
Einführung	12
Introduction	13
Introduction	14
Dank	15
Remerciements	15
Acknowledgement	15
Katalog / Catalogue / Catalogue	17
A) Medaillen nach Jahreszahlen / Médailles classées par ordre chronologique / Medals after years	17
B) Undatierte Medaillen / Médailles non datées / Undated medals	129
Belgien / Belgique / Belgium	129
Dänemark / Danemark / Denmark	132
Deutschland / Allemagne / Germany	135
Frankreich / France / France	174
Großbritannien / Grande-Bretagne / Great Britain	200
Italien / Italie / Italy	202
Österreich / Autriche / Austria	203
Russland / Russie / Russia	203
Schweden / Suède / Sweden	204
Schweiz / Suisse / Switzerland	205
USA / Etats-Unis / USA	206
C) Anonyme Medaillen / Médailles anonymes / Anonymous medals	207
D) Religiöse Medaillen / Médailles religieuses / Religious medals	215
E) Start- und Glückspfennige / Jetons porte-bonheur / Start- and lucky pennies	219
Abkürzungen	224
Abréviations	224
Abbreviations	224
Ortsindex	225
Index des lieux	225
Index of places	225
Personenindex	229
Index des personnes	229
Index of Names	229
Medailleurindex	232
Médailleurs	232
Artist of medals	232
Bedeutende Sammlungen	235
Les principales collections	236
Important collections	236
Die ersten Aeronauten	238
Les premiers aéronautes	238
The first aeronauts	238
Namen von Ballonen und Zeppelin	240
Noms des ballons et des zeppelins	240
Names of balloons and zeppelin airships	240
Literaturverzeichnis	242
Bibliographie	242
References	242

Mit den Brüdern Joseph und Etienne Montgolfier fing die Luftfahrt an. Die Menschen hatten es sich schon immer gewünscht, wie die Vögel fliegen zu können. Erinnert sei an die antike Sage von Ikarus und seinem Vater Dädalus und den unglücklichen Ausgang dieses Fluchtversuches. Der Wunsch zu fliegen setzt sich fort über die Ideen berühmter Menschen, von denen der wohl Bekannteste Leonardo da Vinci war. Der Schneider von Ulm, Albrecht Ludwig Berblinger, konstruierte als erster in Deutschland Flügel, mit denen er Flugversuche anstellte. Diese erfolgten in den nahen Weinbergen unter günstigen Bedingungen und brachten anerkennenswerte Ergebnisse. Bei dem am 31.5.1811 erfolgten Versuch die Donau zu überqueren fiel er in diese. Von Thermik hatte er noch keine Kenntnis und auch die kalten Fallwinde über dem Wasser waren ihm nicht bekannt. Was er hatte, waren Mut und der eiserne Wille, seine Idee, wie ein Vogel fliegen zu können, in die Tat umzusetzen. Wahrscheinlich hatten ihn die erfolgreichen Ballonstarts der Brüder Montgolfier und des Professors Charles in Frankreich sowie die Volksfeststarts solcher Aeronauten wie Jean Pierre Blanchard und Jacques Garnerin motiviert. 1783 war es losgegangen. Die Brüder Montgolfier hatten die ersten Aufstiege mit ihrem Heißluftballon in Annonay am 4. Juni 1783 und in Anwesenheit des Königs am 19. September des gleichen Jahres in Paris unternommen. Im Korb fuhren ein Hammel, ein Hahn und eine Ente mit. Am 27. August des gleichen Jahres startete dann Prof. Charles erfolgreich seinen Wasserstoffballon in Paris. Als erste Passagiere stiegen Jean-Francois Pillatre de Rozier und Francois de Arlandes am 21. November 1783 mit Ihrem Heißluftballon auf. Ihnen folgt am 1. Dezember Prof. Charles in seinem Ballon, mit dem er eine Höhe von über 3000 m erreichte.

Das Aufsehen, das die französischen Ballonversuche nicht nur in Frankreich, sondern in ganz Europa erregten, läßt sich mit keinem späteren Ereignis in der Geschichte der Luftfahrt vergleichen. Der Mensch hatte ein neues Terrain betreten. Weiter ging es dann Schlag auf Schlag. Erste Starts erfolgten in Großbritannien und Italien.

Jean Pierre Blanchard erkennt die Chancen einer ökonomischen Verwertung dieser neuen Technik und führt Ballonstarts mit Volksfestcharakter durch. Mit seiner Frau begann er durch die Länder Europas zu reisen, und dort mit großem Erfolg Ballonfahrt-Spektakel zu veranstalten. Jacques Garnerin nahm dieses Geschäftsmodell auf und wurde ebenso erfolgreich.

In dieser Zeit entstanden viele Kupfer- und Stahlstiche zu den Ballonaufstiegen. Ebenso Bücher, Medaillen, Plaketten Porzellane und andere Memorabilien. Diese Gegenstände werden auch heute noch sehr eifrig gesammelt. Es ist vor allem die Historie, die all diesen alten Stücken einen besonderen Glanz verleiht.

Zu den frühen Ereignissen in der Luftfahrt existiert sehr viel Literatur, die mit diesem Buch nicht vermehrt werden

soll. Es wird vielmehr der Versuch unternommen, alle Medaillen, Plaketten und Abzeichen, die bildhafte Darstellungen aufweisen oder einen anderen Bezug auf die frühen fliegerischen Ereignisse besitzen, zusammenfassend darzustellen.

Hauptländer der Entwicklung der Luftfahrt waren Frankreich, Großbritannien und Deutschland. Dabei ist Frankreich als das Mutterland der Luftfahrt anzusehen. Für die Luftfahrtpioniere in Großbritannien waren es vor allem der sportliche Wert und das Renommee des Ballonfahrens, das für sie den besonderen Reiz ausmachte. Dagegen hat Deutschland entscheidend zur Entwicklung des Motorfluges beigetragen. Erinnert sei in diesem Zusammenhang an Otto Lilienthal und die Ergebnisse seiner Forschungen und Versuche. In Deutschland wurde durch den Kaiser und das Militär zunächst der Bau von Luftschiffen favorisiert. Zwei sehr bekannte Luftschiffbauer – Graf Ferdinand von Zeppelin und Major August von Parseval – sind mit dieser Entwicklung eng verbunden.

Unter Berücksichtigung der militärischen Aspekte der Luftfahrt wandte sich Frankreich wesentlich früher vom Luftschiff ab und setzte auf das Flugzeug und dessen Weiterentwicklung. Dieses Umdenken vollzog sich in Deutschland erst allmählich nach 1909. Mit den Kaisermanövern 1911, in denen erstmals 4 Flugzeuge zum Einsatz gekommen waren, fielen die Würfel endgültig zugunsten des Flugzeuges. Im Jahre 1909 ging eigentlich die erste Etappe der Luftfahrtsgeschichte zu Ende. Die damaligen Entwicklungen des lenkbaren Ballons – d.h. des Luftschiffes - und des Flugzeuges waren aus den Kinderschuhen heraus. Nach verschiedenen regionalen und nationalen Veranstaltungen wurden bereits erste internationale Luftrennen ausgetragen. Dazu gehörten die seit 1906 ausgetragenen Gordon Bennet Wettkämpfe und der „Grand Concours d' Aviation 1909“ in Reims vom 22 bis 29 August 1909 als erstes internationales Flugmeeting.

Nahezu gleichzeitig führten Frankreich und Deutschland die ersten Internationalen Luftfahrtausstellungen durch: Deutschland vom 10. September bis zum 17. Oktober 1909 in Frankfurt am Main und Frankreich vom 25. September bis zum 17. Oktober im Grand Palais in Paris. Nun wurde die militärische Bedeutung der Flugzeuge deutlich sichtbar. Danach begannen fast alle europäischen Regierungen und auch die USA entweder eigene Flugzeuge zu bauen oder sich entsprechende Geschwader einzukaufen. Parallel zu dieser Entwicklung wuchs die Anzahl der einschlägigen Medaillenemission, die heute kaum noch zu überschauen ist. Nicht zuletzt aus diesem Grunde wurde mit dem Jahre 1909 die Grenze für dieses Buch gezogen. Um eine vollständigere Übersicht zu erhalten, wurde jedoch im Bereich der undatierten Stücke die Grenze nicht derart konsequent gezogen. Entscheidend für die Aufnahme dieser Medaillen waren die bildhaften und stilistischen Darstellungen auf den Medaillen, die in die Zeit passen mussten. Dabei wur-

den besonders in Frankreich einige der frühen Medaillen-Motive bis weit in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts genutzt.

Weder in Frankreich noch in Deutschland existiert bis heute ein zusammenfassender Katalog über die emittierten Luftfahrtmedaillen. Mit diesem Buch wird erstmals der Versuch einer Zusammenfassung aller weltweit erschienenen Medaillenemissionen dieses Genres von den Anfängen bis zum Jahr 1909 unternommen. In diesem Zusammenhang muss auf das Buch „Ligther than Air – Two hundred years of ballooning in numismatics“ (London 1989) von Frau Evelyn Malpas hingewiesen werden, mit dem sie auf der Basis ihrer eigenen Sammlung und verschiedener Recherchen in internationalen Museen erstmals eine Übersicht über Medaillen-Emissionen der ersten Jahrzehnte der Luftfahrt geschaffen hat. Insgesamt führt sie in diesem Zeitraum 189 Medaillen auf.

Im vorliegenden Buch können nun über 645 verschiedene Emissionen vorgestellt werden, wobei sich der Verfasser darüber im Klaren ist, dass auch ihm eine vollständige Erfassung noch nicht gelungen ist. Es muss wohl späteren Veröffentlichungen überlassen bleiben, die vorhandenen Lücken zu schließen. Dabei wirkte sich bei der Arbeit an diesem Buch erschwerend aus, dass einige Museen noch keinen Überblick über ihre Medaillenbestände haben. Dies ist einerseits dem allgemeinen Geldmangel geschuldet, der bisher die digitale Aufarbeitung der Bestände verhindert hat, und zum anderen aber der Veränderung in den Schwerpunkten der Museumspädagogik, bei der auf die kleinteiligen Medaillen nicht mehr so viel Wert gelegt wird. D.h., dass heute auf die Aussagefähigkeit der vergleichsweise kleinen Medaillen nicht mehr so viel Wert gelegt wird.

Und dabei besitzen die Medaillensammlungen aus der Frühzeit der Luftfahrt eine hohe Aussagekraft. Beispielhaft wird hier die Sammlung des Oberstleutnants Hermann Moedebeck angeführt, die unverändert seit etwa 1910 existiert und die dessen Tochter über zwei Weltkriege gerettet hat, bevor sie sie dem Münzkabinett Dresden übereignete. Von gleich hohem Wert ist die Sammlung von Professor Raphael Blanchard, einem Nachkommen des Aeronauten Blanchard, dessen Sammlung im Jahre 1913 abgeschlossen wurde. Ebenso ist die Sammlung Heunert zu bewerten, die 1926 beim Auktionshaus Adolph Hess Nachf. in Frankfurt a.M. versteigert wurde. Bei diesen Sammlungen fällt auf, dass sie kaum undatierte Stücke beinhalten. Leider ist die große Luftfahrt-Medaillen-Sammlung von Paul R. Gutt, der Leitender Ingenieur in der Deutschen Luftfahrtindustrie war und der diese Sammlung vor 1950 zusammengetragen hatte, verschollen. Immerhin ist auf der Grundlage dieser Sammlung eine Veröffentlichung entstanden. Weitere geplante Veröffentlichungen konnte er nicht mehr verwirklichen und sie liegen nur als Schreibmaschinenexpose vor. In neuerer Zeit sind aber auch andere großartige Sammlungen entstanden, unter denen hier beispielhaft die Samm-

lung von Frau Evelyn Malpas, die Sammlung Hirschle und die Sammlung Dr. Schubert genannt werden sollen. Ebenso die Sammlung Bruno Lange, die leider verschollen ist.

In den Kapiteln IV und V des Buches werden noch die Bereiche der religiösen Medaillen und der Start- und Glückspfennige aufgeführt. Diese sollen nur den Überblick über das Gesamtgebiet der Luftfahrtmedaillen erweitern. Wegen der Massenhaftigkeit der Prägungen und ihrer Anonymität wird hier nicht weiter darauf eingegangen, auch wenn sich, wie am Anfang des Teils V dargestellt, interessante historische Konstellationen ergeben.

L'aéronautique a commencé avec les frères Joseph et Etienne Montgolfier. De tout temps, les hommes ont désiré voler comme des oiseaux. On évoquera à ce propos, le mythe antique d'Icare et de son père Dédale, une expérience qui se termine tragiquement. Mais à travers les âges, le désir de voler demeure vivace, comme en témoignent notamment les plans conçus par Léonard de Vinci. En Allemagne, Albrecht Ludwig Berblinger, dit le tailleur d'Ulm, a été le premier à se fabriquer des ailes pour essayer de voler. Il a procédé à ses premières tentatives dans les coteaux environnants, et grâce à des conditions favorables, il a obtenu des résultats très honorables. Mais le 31.05.1811, il est tombé dans le Danube en essayant de le traverser. Il ne connaissait ni les lois de l'ascendance thermique, ni l'action du vent catabatique froid au-dessus de l'eau. Mais d'un courage et d'une volonté à toute épreuve, il était obnubilé par l'idée de pouvoir un jour voler comme un oiseau. Il a vraisemblablement été motivé par les ascensions en ballon des frères Montgolfier et de Jacques Charles ainsi que par les démonstrations populaires d'aéronautes tels que Jean-Pierre Blanchard et Jacques Garnerin.

Tout a commencé en 1783, lorsque les frères Montgolfier ont fait s'envoler un ballon d'air chaud, le 4 juin à Annonay, puis de nouveau le 19 septembre à Paris en présence du roi. Dans la nacelle, il y avait un mouton, un coq et un canard. Le 27 août de la même année à Paris, le physicien Jacques Charles a fait partir un ballon à hydrogène. Le 21 novembre 1783, le premier vol habité emmenait à son bord Jean-François Pilâtre de Rozier et François d'Arlandes. Le 1er décembre, Jacques Charles monte à plus de 3000 m d'altitude.

En France et dans toute l'Europe, ces expériences ont soulevé une vague d'enthousiasme dont l'intensité n'a jamais été atteinte par aucun autre événement ultérieur de l'histoire de l'aéronautique. L'homme venait de se lancer à la conquête des airs.

Et puis tout est allé très vite. D'autres ascensions ont eu lieu en Grande-Bretagne et en Italie.

Jean-Pierre Blanchard voit dans cette innovation un potentiel économique rentable et donne aux démonstrations un caractère de fête populaire. Il commence à sillonner tous les pays d'Europe avec sa femme, et présente ses ascensions en ballon comme de véritables spectacles. Jacques Garnerin a repris le concept avec un succès comparable.

Il y a eu à cette époque une grosse production d'estampes montrant des scènes de ballons, de même qu'une grande quantité d'ouvrages, de médailles, de plaques, de porcelaines ou d'autres bibelots-souvenirs. Ces objets sont des pièces actuellement encore très recherchées par les collectionneurs. L'Histoire a donné un lustre particulier à tous ces vieux objets.

Il existe sur les débuts de l'aéronautique, une littérature déjà très abondante à laquelle ce livre n'a pas pour vocation de venir s'ajouter. Il s'agit de plutôt d'établir une vue d'ensemble de toutes les médailles, plaques et insignes, présentant un

motif ou une autre référence aux débuts de l'aéronautique. L'aéronautique s'est principalement développée dans trois pays : La France, la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Si elle est née en France, c'est en Grande-Bretagne qu'elle a pris ce caractère sportif dont les exploits sont si fascinants. Quant à l'Allemagne, elle a contribué de manière décisive à la mise au point de l'aviation à moteur. Nous évoquerons à ce propos Otto Lilienthal et les résultats de ses expériences. En Allemagne, la construction d'aéronefs a tout d'abord été encouragée par l'Empereur et l'armée. Les deux célèbres constructeurs – le comte Ferdinand von Zeppelin et le major August von Parseval – constituent deux piliers de l'industrie aéronautique de l'époque.

Prenant conscience des atouts militaires de l'aéronautique, La France a rapidement abandonné l'aéronef pour miser sur le développement de l'avion. En Allemagne, il a fallu attendre 1909 pour que cette évolution commence à s'imposer. Lors des manœuvres impériales de 1911, quatre avions sont entrés en action, détrônant définitivement les aéronefs.

L'année 1909 marque un tournant dans l'histoire de l'aéronautique, à savoir la fin de l'époque pionnière. La navigation aérienne, en ballon dirigeable et en avion, était sortie de sa phase expérimentale. Il y avait déjà des courses aériennes régionales et nationales, et on commençait à organiser les premiers concours internationaux, comme par exemple la coupe Gordon Bennett à partir de 1906, ou encore le « Grand Concours d'aviation 1909 » à Reims.

La France et l'Allemagne organisent quasi simultanément les premières expositions internationales d'aéronautique : en Allemagne du 10 septembre au 17 octobre 1909 à Francfort sur le Main et en France du 25 septembre au 17 octobre au Grand Palais à Paris. L'utilisation militaire de l'avion était devenue évidente. Ensuite, presque tous les pays européens et les Etats-Unis ont commencé à construire des avions ou à en acheter. Parallèlement à cette évolution, le nombre des émissions de médailles sur ce thème a tellement augmenté, que de nos jours, il est pratiquement impossible de toutes les répertorier. C'est en partie pour cette raison, que cet ouvrage s'arrête en 1909. Mais afin de présenter une vue d'ensemble aussi exhaustive que possible, nous nous sommes montrés moins stricts au niveau des pièces non datées. Ces médailles ont été sélectionnées en fonction de leurs motifs et de leur style, qui correspondent à l'époque traitée. Cependant, il convient de rappeler que certains de ces motifs ont été utilisés jusqu'à une période avancée de la première moitié du XXe siècle.

Jusqu'à présent, il n'existe aucun catalogue complet de toutes les médailles aéronautiques éditées, ni en France, ni en Allemagne. Ce livre est le premier ouvrage conçu dans le but de répertorier toutes les médailles du genre, émises dans le monde entier depuis les débuts de l'aéronautique jusqu'en 1909. Dans ce contexte, il convient également de mentionner le livre de Madame Evelyn Malpas « Lighter than Air – Two hundred years of ballooning in numismatics » (Lon-

dres 1989). En se fondant sur sa collection personnelle et sur ses recherches auprès de musées internationaux, elle a réuni une vue d'ensemble de toutes les médailles émises au cours des premières décennies de l'aéronautique. Elle a inventorié en tout 189 médailles durant cette période.

Nous avons rassemblé dans ce livre, plus de 645 médailles, tout en ayant conscience du fait que ce catalogue n'est pas exhaustif et que les publications ultérieures auront pour mission de combler les lacunes. Certains musées n'ont pas encore complètement inventorié leur collection de médailles, ce qui n'a pas facilité notre tâche. D'une part, l'inventorisation numérique des collections a pris du retard par manque de crédits, et d'autre part, les services pédagogiques des musées concentrent à présent leur action sur d'autres thèmes ; ils n'accordent donc plus autant d'importance aux témoignages du passé que représentent ces petites médailles. Et pourtant les collections de médailles des débuts de l'aéronautique constituent pièces historiques révélatrices de leur époque. Nous évoquons par exemple la collection du lieutenant-colonel Hermann Moedebeck, qui a été conservée en l'état depuis 1910 grâce à sa fille qui l'avait mise en sûreté pendant les deux guerres mondiales. Cette dernière a cependant fini par faire don de la collection au Cabinet des Médailles de Dresde. Le professeur Raphaël Blanchard, un descendant du célèbre aéronaute, a réuni jusqu'en 1913 une collection d'une valeur comparable. On citera également la collection Heunert, vendue aux enchères en 1926 chez Adolph Hess Nachf. à Francfort sur le Main. Il est intéressant de remarquer que ces collections ne contiennent pratiquement aucune pièce non datée. Paul R. Gutt, ingénieur en chef de l'industrie aéronautique allemande, avait réuni jusqu'en 1950 une impressionnante collection de médailles, qui a malheureusement disparu, mais sur laquelle un ouvrage a été publié. Gutt avait prévu d'éditer d'autres livres, qu'il n'a pas pu publier et qui sont restés sous la forme d'exposés dactylographiés.

Mais plus récemment, d'autres collections formidables ont vu le jour, comme les collections Malpas, Hirschle et Schubert. On citera également la collection Bruno Lange, qui a malheureusement disparu.

Les chapitres IV et V sont consacrés aux médailles religieuses et porte-bonheur, afin donner un aperçu complet de toutes les médailles ayant trait à l'aéronautique de cette époque. Mais en raison de la quantité de médailles et de leur caractère anonyme, on se contentera d'évoquer ce domaine sans entrer dans les détails, même si certains rapports historiques s'avèrent d'un grand intérêt, comme on peut le voir au début de la cinquième partie.

The aviation started with the brothers Joseph and Etienne Montgolfier. People had always wished to be able to fly like birds. One just has to be reminded of the ancient legend of Ikarus and his father Dädalus and the unfortunate outcome of this attempt to escape. The desire to fly is continuing together with ideas of famous people of which probably Leonardo da Vinci the most famous was. The tailor of Ulm, Albrecht Ludwig Berblinger, was the first person in Germany who constructed wings with which he performed flight tests. These took place nearby vineyards under favorable conditions and brought creditable results. In the experiment performed on May 31, 1811 to cross the Danube, he fell into this. He had no knowledge about the thermal lift and also the cold down winds about the water were not known to him. What he had, were courage and a very strong desire to put his idea, to be able to fly like a bird, into action. Probably the successful balloon starts of the Montgolfier brothers and the Prof Charles in France as well as the public festival starts of such aeronauts like Jean Pierre Blanchard and Jacques Garnerin had motivated him

It started in 1783. The Montgolfier brothers had made the first ascents with the hot-air balloon in Annonay on June 4, 1783 and in the presence of the king on September 19 in the same year in Paris. In the basket were a wether, a cock and a duck. On August 27 of the same year Prof Charles successfully launched his hydrogen balloon in Paris. As the first passengers Jean-Francois de Rozier and Francois de Pillatre Arlandes ascended with their hot air balloon on November 21, 1783. They were followed by Prof Charles who reached a height of more than 3000 m with his balloon.

The sensation which the french balloon experiments not only excited France but completely Europe, can not be compared with any subsequent event in the history of aviation. People had entered a new terrain.

From there it went quickly. First launches were carried out in Great Britain and Italy. Jean Pierre Blanchard recognizes the chances of an economic exploitation of this new technology and carries out balloon starts with public festival character. Together with his wife he started to travel through the countries of Europe and organised balloon ride spectacles with great success. Jacques Garnerin adopted this business model and was just as successful.

During this time, many copper and steel engravings originated at the balloon ascents. Furthermore books, medals, plaques, porcelain and other memorabilia were produced. These objects are also collected even today very keenly. Due to the history a special shine is given to all these old pieces. To the early events in the aviation a lot of literature exists which should not be increased with this book. The attempt is to sum up all medals, plaques and badges which show pictorial representations or have a different relation to the early flying events.

Main countries of the development of aviation were France, Great Britain and Germany. Here, France is considered to

be the mother country of aviation. For the pioneers of aviation in the UK, it was mainly the sporting value and the reputation of ballooning, which accounted them for the special attraction. In contrast, Germany has contributed decisively to the development of powered flight. Here Otto Lienthal should be mentioned with his results in research and experiments. In Germany the construction of airships was favored first by the emperor and the military. Two very famous airship builders - Count Ferdinand von Zeppelin and Major August von Parseval - are closely associated with this development.

Taking into account the military aspects of the aviation France turned away substantially earlier from the airship and focused on the airplane and his advancement. This change in thinking has taken place in Germany only gradually after 1909. Finally with the imperial maneuvers in 1911 in which for the first time 4 airplanes had been used the cubes fell in favor of the airplane.

In 1909, actually the first stage of aviation history came to an end. The former developments of the steerable balloon – meaning the airship – and the aircraft were out of its infancy. According to various regional and national events first international air races have already been carried out. These included the Gordon Bennet competitions which were carried out since 1906 and the „Grand Concours d’ Aviation 1909“ in Reims.

Nearly at the same time France and Germany carried out the first international aviation exhibitions: Germany from September 10th till October 17th, 1909 in Frankfurt am Main and France from September 25th till October 17th in the Grand Palace in Paris. Well, the military significance of the aircraft was clearly visible. Then almost all European governments and also the USA started to build either their own airplanes or to buy appropriate squadrons. In parallel with this development the number of the appropriate medallion issue grew which is hardly can be overlooked today. For this reason the borders for this book were made with 1909 for this book. To get a more complete overview the border was not made strictly in the field of undated pieces. Decisive for the recording of these medals were the pictorial and stylistic representations on the medals which had to fit in the time. Especially in France some of the early medals motives were used until well into the first half of the 20th century.

Neither in France nor in Germany exists till today a comprising catalogue about the emitted aviation medals. This book is an attempt This book is an attempt was made to compile a summary for the first time of all in the world appeared medal emissions of this genre, taken from the beginnings up to the year 1909. In this context, the book “Lighter than Air _ Two hundred years of ballooning in numismatics“ (London 1989) by Ms Evelyn Malpas must be mentioned with which, on the base of her own collection and various researches in international museums, she has crea-

ted for the first time an overview of medals issues of the first decades of aviation. Overall, it leads in this period to 189 medals.

Now in the present book more than 645 different issues can be shown even so the author is aware that he has not managed a quantitative capture yet. It should probably be left to later publications to close the gaps. The fact that some museums do not have an overview of their medal collections made the work for this book even more difficult. This is partly due to the general lack of money, which has prevented the digital processing of the stocks and on the other, the change in the priorities of museum education because the emphasis for small-scale medals is not given. That means that the informational value of the comparatively little medals is not very important.

And the medal collections from the early days of aviation have a high explanatory power. An example is the collection of the lieutenant-colonel Hermann Moedebeck which has existed consistently since about 1910 and whose daughter has saved them for more than two world wars, before she conveyed them to the coin cabinet Dresden. From the same high value is the collection of Prof Raphael Blanchard, a descendant of the aeronaut Blanchard, whose collection was completed in 1913. Also the collection Heunert is to be valued which was sold by auction at the auction house Adolph Hess Nachf. in Frankfurt in 1926. It stands out that these collections contain hardly undated pieces. Unfortunately, the large aerospace medal collection of Paul R. Gutt, who was the chief engineer in the German aviation industry and who had amassed this collection before 1950, missing. At least, a publication on the basis of this collection has been originated. He could not realize other planned releases and they are just given as a typescript.

However, in recent times also other great collections have been created for instance the collection of Ms Evelyn Malpas, the collection of Hirschle and the collection of Dr. Schubert. Also the collection Bruno Lange which is unfortunately missing.

In Chapters IV and V of the book, the areas of religious medals and start and lucky pennies are listed. This should only extend the overview of the entire field of aviation medals. Because of the massiveness of the imprints and their anonymity, it will not be further discussed here. Although, as shown at the beginning of part V, very interesting historical constellations are given.

Das vorliegende Buch umfasst die datierten und undatierten Medaillen, Plaketten und Abzeichen, die seit Beginn der Medaillenemissionen zum Thema Luftfahrt im Jahre 1783 bis einschließlich 1909 hergestellt worden sind.

Die verschiedenen Datumsgravuren sowie die Gravuren zu Verdiensten von Personen auf Medaillen der angegebenen Zeit sind nicht Gegenstand dieser Zusammenstellung. Zu beachten ist, dass Datumsgravuren auf Medaillen keine zuverlässigen Hinweise auf ein Erscheinungsjahr geben.

Bei undatierten Medaillen hat sich der Autor in der Regel von mehreren Aspekten zur Zuordnung in den angegebenen Zeitraum leiten lassen. Das betrifft z.B. die stilistischen Mittel (zum Beispiel der Ballonart, die abgebildet wurde), die begleitenden Anlass bezogenen Hinweise (die es gestatten, Rückschlüsse auf das Land und den Ausgabezeitraum zu ziehen), verwendete Metalle und die Art der Medaillenerstellung, aber auch die zeitgenössische Wiederholung von Motiven, die auf datierten Medaillen zu sehen sind.

Die aufgeführten Exponate in dem Buch sind in Abschnitten lt. Inhaltsverzeichnis gegliedert. Der Abschnitt der datierten Medaillen mit seinen Literaturhinweisen ermöglicht einen Vergleich zu den im Vorwort bezeichneten publizierten Sammlungen.

Die undatierten, die anonymen, die religiösen Exponate sowie die Start- und Glückspfennige stellen jeweils für sich ein getrenntes Kapitel dar, wie schon die Bezeichnung ausweist.

Die in den fünf Abschnitten dargestellten Exponate sind allesamt Zeitzeugen dieses frühen Abschnitts der Geschichte der Luftfahrt.

Zu den im Buch zusammengefassten Medaillen, Plaketten und Abzeichen konnten nur im Ausnahmefall Herstellungszahlen ermittelt werden. Diese sind nicht aufgeführt. Fast alle Stücke sind selten und werden durch nachfolgende Kennungen eingestuft:

Ohne Kennung	eher nicht häufig
*	selten
**	sehr selten
***	äußerst selten
****	große Rarität, bzw. Unikat

Zwischen den Metallen bzw. Materialien, aus denen das jeweilige Stück hergestellt wurde, werden bezüglich der Seltenheit keine Abstufungen getroffen. Hier gilt im Grundsatz die Regel, je wertvoller das Material, desto geringer die Auflage.

Der Begriff Seltenheit ist zu unterscheiden vom ebenfalls den Preis bestimmenden Begriff der Begehrtheit. Durch die Angebote der Auktionshäuser, das regional unterschiedliche Aufkommen der einzelnen Medaillen und durch regional unterschiedliche Interessenlagen der Sammler vom Numismatiker bis hin zum Heimatkundler wird die Begehrtheit entscheidend beeinflusst.

Cet ouvrage réunit les médailles, plaquettes et insignes datés ou non, fabriqués entre les débuts de l'aéronautique en 1783 et le salon international de Francfort en 1909.

Les différentes gravures de dates ainsi que les motifs représentant les mérites des personnes évoquées sur les médailles de la période définie, ne sont pas l'objet de ce catalogue. Notons d'autre part que la gravure d'une date ne constitue pas une preuve fiable quant au millésime d'une médaille.

Pour les médailles non datées, l'auteur s'est généralement fondé sur différents critères afin de les ordonner au sein de la période donnée. Cela concerne par exemple, les moyens stylistiques (par exemple le genre de ballon représenté), les indications relatives à l'occasion de l'émission (qui permettent de tirer certaines conclusions sur le pays et sur l'époque de l'édition), les métaux utilisés et la technique de fabrication, mais également l'apparition récurrente de certains motifs sur des médailles datées.

Cet ouvrage est structuré en plusieurs chapitres au sein desquels sont réparties toutes les pièces de collection présentées. La partie consacrée aux médailles datées avec ses références bibliographiques permet une comparaison avec les collections évoquées dans l'avant-propos.

Les pièces religieuses, non datées et anonymes, ainsi que les pièces porte-bonheur constituent un chapitre en soi, comme l'indique son titre.

Les pièces présentées dans les cinq parties sont autant de témoignages historiques des débuts de l'aéronautique.

En ce qui concerne les objets présentés dans cet ouvrage, médailles, plaques et insignes, il n'a été possible de retrouver le nombre d'exemplaires fabriqués que dans certains cas exceptionnels. Ceux-ci ne sont pas mentionnés. Il s'agit presque toujours de pièces rares, évaluées selon les distinctions suivantes:

Sans distinction	plutôt peu fréquent
*	rare
**	très rare
***	extrêmement rare
****	pièce d'une grande rareté, voire unique.

La rareté des métaux ou des matériaux utilisés pour la fabrication des pièces n'est pas évaluée. Sur ce point, on considère en principe que plus le matériau est précieux, plus l'édition est restreinte.

Il convient de faire la distinction entre les pièces rares et les pièces recherchées, deux catégories qui déterminent la valeur marchande. Une médaille est considérée comme recherchée en fonction de la fréquence ses mises en vente, de sa présence selon les différentes régions et de l'intérêt qu'elle suscite parmi les collectionneurs, un intérêt qui varie selon les régions et qui concerne aussi bien les numismates que les passionnés de culture et d'histoire locale.

This book includes the dated and undated medals, plaques and badges on the subject

Aviation which have been produced from the beginning of the medallion issues in 1783 till 1909.

The different date engravings and engravings on earnings of persons on medals of the specified time are not part of this compilation. It should be mentioned that the date engraved on the medals give no reliable evidence of a year of publication.

For undated medals, the author was guided by several aspects of assignments in the specified period. This applies for instance the stylistic means (for example, the Ballon type that was shown), the accompanying event-related instructions (which allow a conclusion about the country and the expenditure period), metals used and the type of coin production but also the contemporary repetition of motifs that can be seen on dated medals.

The exhibits listed in the book are divided into sections according to the table of contents. The part of the undated medals with its references allows a comparison to the in the preface mentioned published collections.

The undated, the anonymous, the religious exhibits as well as the start and luck pennies are each described in a separate chapter, as already mentions the name.

The exhibits shown in the five sections are all witnesses of this early period in the history of aviation.

To the summarized medals, plaques and badges in this book, only in exceptional cases production figures could be determined. These are not listed. Almost all the pieces are rare and are classified by the following identifiers:

without an identifier	rather infrequently
*	selten rarely
**	very rarely
***	extremely rare
****	great rarity, and unique

Between the metals or materials of which each piece was prepared, the rarity is not taken with respect to gradations. Here applies the principle rule, the more valuable the material, the smaller the number of edition.

The term rarity is to be distinguished from the price defining the concept of desirability. Through deals of auction houses, the regional differences in numbers of the individual medals and by regional differences in interests of collectors from numismatists up to the local historian, the desirability is influenced decisively.

Museen / Musées / Museums

Münzkabinett Dresden

mit seinem Direktor **Dr. Rainer Grund**

Verkehrsmuseum Dresden

mit seinem Kustos **Götz-Ulrich Penzel**

Deutsches Technik Museum Berlin

mit dem Leiter des Archivs **Herrn Schmalfluss**

Deutsche Museum München

mit dem stellvertretenden Leiter des Archivs

Dr. Matthias Röschner

Bibliothèque nationale de France, Département des Monnaies, Médailles et Antiques

mit seinem Direktor **Herrn Michel Amandry** und der für die Medaillen verantwortlichen wissenschaftlichen

Mitarbeiterin **Frau Ines Villela – Petit**

Aeroclub de France

6 Rue Galiléé, 75116 Paris

Verkehrshaus Zürich

mit den **Herren Geissmann und Amstutz**

Stadtmuseum Berlin

mit **Frau Bartel** und **Herrn Winkler**

Märkisches Museum Witten

mit seinem Direktor **Herrn Dembski** in Zusammenarbeit

mit dem Verein für Orts- und Heimatkunde in der

Grafschaft Mark

Mein Dank geht an alle diese Einrichtungen und Personen, ohne die es dieses Buch nicht in diesem Umfang und dieser Qualität geben konnte.

Ebenso möchte ich meinen Freunden Joachim Bonatz und Dr. Gerd Scharfenberg danken. Sie haben mich mit Rat und Tat, sowie beim Durchhalten bei dieser Aufgabe unterstützt.

J'adresse tous mes remerciements aux institutions et aux personnes citées ci-dessus, qui m'ont permis de réaliser mon projet et de publier un ouvrage de cette envergure et de cette qualité.

Je remercie également mes amis Joachim Bonatz et Dr. Gerhard Scharfenberg, pour leurs conseils éclairés et leur précieux soutien.

My thanks goes to all these facilities and people. Without them this book would not exist in this extent and quality.

I would also like to thank my friends Joachim Bonatz and Dr. Gerd Scharfenberg. They have helped me with words and deeds as well as supported the perseverance in this task.

Auktionshäuser / Salles des ventes / Auction House

Münzzentrum Rheinland, 42697 Solingen-Ohligs

(Sammlungen Simon und Malpas)

Auktionshaus Christoph Gärtner GmbH & Co. KG,

74321 Bietigheim-Bissingen

Auktionshaus und Münzhandlung Dr. Busso Peus

Nachf., 60322 Frankfurt a.M.

Auktionshaus und Münzhandlung Heidrun Höhn,

04109 Leipzig

Auktionshaus und Münzhandlung

Heinrich Winter, 40237 Düsseldorf

Auktionshaus Westfälische Auktionsgesellschaft für

Münzen und Medaillen, 59821 Arnsberg

Auktionshaus **Tietjen**, 20095 Hamburg

Münzhandlung **Gilles Blancon**, 30169 Hannover

Tempelhofer Münzenhaus, 12099 Berlin

Sammler / Collectionneurs / Collectors

Herr Hirschle

Herr Kleinfelder

Dr. Schubert

Die Übersetzungen wurden in Französisch von **Frau Sylvie Lapp** und in Englisch von **Frau Diana Münnich** geleistet.

Traduit en anglais par **Mme Sylvie Lapp** et en français par **Mme Diana Münnich**.

Translated into French by **Mrs Sylvie Lapp** and into English by **Mrs Diana Münnich**.

**Denkmal für den ersten bemannten Aufstieg mit einer Montgolfiere durch
Pilatre de Rozier und Marquis D'Arlandes.
Das Denkmal steht in Paris im Stadtteil Passy am Startort der Montgolfiere.**



LE 21 NOVEMBRE 1783 DE CET EMPLACEMENT DANS LE PARC DE L' ANCIEN CHATEAU
DE LA MUETTE PARTIT LA MONTGOLFIERE CONDUITE PAR PILATRE DE ROZIER ET LE MARQUIS
D' ARLANDES ELLE DEVAIT SE POSER 26 MINUTES PLUS TARD A LA BUTTE AUX CAILLES
ACHEVANT AINSI LE PREMIER VOL HUMAIN DE L' HISTOIRE

(Originaltext auf dem Denkmal)

Katalog / Catalogue / Catalogue

A) Medaillen nach Jahreszahlen

A) Médailles classées par ordre chronologique

A) Medals after years

1.1

Land: Frankreich ***
 Av: Perlkreis, Lilienzeichen; L / ANNONAY / 783
 Rv: Perlkreis, aufgehängter Ballon mit
 technischem Gerät; L / Lilienzeichen / VIII
 M: Pb
 D: 42,5
 G: 40
 R: glatt
 LN: B-; G -; H -; K -; M -; S



Dieses ist wohl die erste Medaille zum Thema Luftfahrt. Es wird angenommen, dass hier die Versuche der Brüder Montgolfier im Vorfeld des ersten öffentlichen Starts am 4. Juni 1783 in Annonay gewürdigt werden sollten.

Voici la première médaille consacrée à l'aéronautique. Elle est probablement censée rendre hommage aux expériences des frères Montgolfier avant le lancement officiel du 4 juin 1783 à Annonay.

This is probably the first medal on aviation. It is assumed here that the attempts by the Montgolfier brothers should be assessed prior to the first public launch on June 4, 1783 in Annonay.

1.2

Land: Frankreich ***
 Av: Perlkreis, nach links stehendes L; 1783 / SUERIERE
 Rv: Perlkreis: Aufgehängter Ballon bei der Füllung mit Warmluft, Lilienzeichen, II
 M: Pb
 D: 42,3
 G: 39,6
 R: glatt
 LN: B -; G -; H -; K -; M 5; S



Stil und Machart sind identisch mit Nr: 1.1. Die römische II und VIII der Medaillen 1 und 2 deuten auf eine Serie hin.

Le style et la facture sont les mêmes que pour le n 1.1. Les chiffres romains II et VIII de la médaille 1 et 2 indiquent qu'il s'agit d'une série.

Style and design is identical to No. 1.1. The roman numerals II and VIII of the medals 1 and 2 indicate on a series.

1.3

Land: Frankreich **
 Av: Doppelporträt n.l.; JOSE• ET ETIEN• MONTGOLFIER / POUR AVOIR RENDU L' AIR NAVIGABLE // N. GATTEAUX
 Rv: Genius in Wolken begleitet den aufsteigenden Ballon und hält eine brennende Fackel darunter. Am Boden Gott der Erde mit zwei Löwen und 2 Schlüsseln; ATTONITUS ORBIS TERRARUM / ITINERE PER AREA FELICITER TENTATO ANNO MDCCLXXXIII / GATTEAUX
 M: Ag
 D: 41,6
 G: 34,9
 R: glatt
 K: N.M. Gatteaux
 LN: B 2; G (2) 371; H 538; K-; M 1; S 2



Es gibt Nachprägungen in Br, vs mit Mz. Biene und in Br mit Mz Füllhorn, sowie mit dickerer Ronde. Soeding gibt nur Randpunze BRONZE an.

Il existe des éditions ultérieures en Br avec un différent en forme d'abeille et en Br avec une corne d'abondance, ou encore frappées sur un flan plus épais. Soeding évoque uniquement le poinçon sur tranche BRONZE.

There are restrikes in Br silver-plated with a bee as a mint mark and in Br with cornucopia as a mint mark, as well as with thicker blank. Soeding indicates only edge signs in BRONZE.

1.4

Land: Frankreich **

Av: Doppelporträt n.l.; JOSE• ET ETIEN• MONTGOLFIER / POUR AVOIR RENDU L' AIR NAVIGABLE // N. GATTEAUX

Rv: Ballon in Wolken über Stadtansicht von Paris; EXPERIENCE DU CHAMP DE MARS 27. AOUST 1783. ENVERTU D'UNE SOUSCRIPTION SOUSLA DIRECT. DEM. FAUJAS DE S^t FOND.

M: Ag, Br vg, Br

D: 41,6, 41,2 (Br)

G: 32,3

R: glatt

K: N.M. Gatteaux

LN: B -; G (2) 368; H 536; K-; M 3; S 4



Auf den Erstflug eines Gasballons in Paris am 27.08.1783. Es handelte sich um den mit Wasserstoffgas gefüllten Ballon des Physikers Prof. Charles. Die silberne Medaille hat einen glatten, zur Fläche rechtwinkligen Rand, während die Ausführung in Bronze einen runden Rand hat aber ebenfalls im Ring geprägt wurde. Es existieren Nachprägungen der Pariser Münze – gekennzeichnet durch Materialangabe Ag und Br, Füllhorn und etwas dickerem Schrötling. Die silberne Medaille gibt es auch am Rand graviert: ANGERS – AVIATION 1910. Weiterhin existieren Prägungen aus Eisen durch andere Produktion. Ausführungen in Zinn scheinen private Herstellungen zu sein.

Premier vol d'un ballon à gaz, à Paris le 27.08.1783. Il s'agit d'un aéronef gonflé à l'hydrogène, mis au point par le physicien Jacques Charles. La médaille en argent possède un listel lisse et orthogonal, tandis que la version en bronze est dotée d'un listel arrondi, mais toutes les deux ont été frappées en virole. Il existe des éditions ultérieures par la Monnaie de Paris, qui se distinguent par les indications de matériaux Ag et Br, une corne d'abondance et un flan plus épais. Il existe également des versions en argent portant sur la tranche la mention gravée: ANGERS - AVIATION 1910. Pour certaines éditions, on a utilisé des flans en fer. Les médailles en étain semblent avoir été frappées pour des particuliers.

On the first flight with a gas balloon in Paris on August 27, 1783, a balloon filled with hydrogen gas of the physicist Prof Charles was used. The silver medal has a smooth, perpendicular to the surface edge while the execution in bronze has a round edge but is also marked in the ring. There are restrikes of the Paris Mint - characterized by material specification Ag and Br, cornucopia and a little thicker flan. The silver medal is also engraved in the edge: ANGERS - AVIATION 1910. Furthermore, there are strikes of iron by other production. Designs in tin appear to be private preparations.

1.5

Land: Frankreich ****
 Av: Porträt Ludwig XVI. n.r.;
 LUD XVI. REX
 CHRISTIANISS.
 Rv: Genius begleitet den
 aufsteigenden Ballon und
 hält eine brennende Fackel
 darunter. Am Boden Gott
 der Erde mit zwei Löwen
 und 2 Schlüsseln; ATTO-
 NITUS ORBIS TERRA-
 RUM / ITINERE PER
 AREA FELICITER
 TENTATO ANNO
 MDCCLXXXIII //
 GATTEAUX
 M: Au
 LN: B -; G -; H -; K -; M -; S



Aus „Collection du Roi“. Der König ließ häufig Exemplare in Gold für seine Sammlung anfertigen, die in der Metrik deutlich von den Originalen abweichen.

Provient de la «Collection du Roi». Le roi faisait souvent frapper pour sa collection, des exemplaires en or qui se distinguaient nettement des originaux au niveau de la métrique.

From the „Collection du Roi“. The king has often made copies customized in gold for his collection which differ in the metric significantly from the originals.

1.6

Land: Frankreich **
 Av: Porträt Ludwig XVI. n.r.; LUD XVI. REX CHRISTIANISS
 Rv: Genius begleitet den aufsteigenden Ballon und hält eine brennende Fackel darunter. Am Boden Gott der Erde mit zwei Löwen und 2 Schlüsseln; ATTONITUS ORBIS TERRARUM / ITINERE PER AREA FELICITER TENTATO ANNO MDCCLXXXIII // GATTEAUX
 M: Br, Br vg, Pb
 D: 42
 G: 32
 R: glatt
 K: N.M. Gatteaux
 LN: B -; G (2) 372; K -; M 2; S



Am 19. September 1783 fährt die Montgolfiere in Versailles in Anwesenheit des Königs Ludwig XVI. und über 100.000 Zuschauern auf. Erste Passagiere Hammel, Hahn und Ente. Alle kamen gesund wieder an.

En présence de Louis XVI et de 100.000 spectateurs, une montgolfière s'envole le 19 septembre 1783, à Versailles. Il y a un agneau, un coq et un canard dans la nacelle. Tous les passagers redescendent sains et saufs.

On September 19, 1783 the Montgolfiere moves in Versailles in the presence of King Louis XVI and more than 100,000 spectators. First passengers were a wether, a cock and a duck. They all came back healthy.

1.7

Land: Frankreich **
 Av: Charliere über Reiterdenkmal; AREA
 NAVIGATA / CAROLUS ET ROBERTUS
 Rv: Ballon über Wolken und Dorflandschaft, Carol.
 AD ~ 10 200 PED. IN CAMP. NEEL. ETECTUS
 DIE 1^a DEZEMBRIS 1783
 M: Ag u. Br
 D: 42 u. 42,1
 G: 30,66 u. 31,91
 R: glatt
 LN: B -; G -; H -; K -; M 4; S



Die erste bemannte Fahrt fand am 21. November 1783 statt. Pilâtre de Rozier und der Marquis d'Arlandes absolvieren die erste freie bemannte Fahrt mit einer Montgolfiere. Dazu ist keine Medaille bekannt. Am 1. Dezember 1783 starten Prof. Charles und sein Techniker Noel Robert zur ersten bemannten Fahrt eines Gasballons.

Le premier vol transportant des hommes a lieu le 21 novembre 1783. Pilâtre de Rozier et le Marquis d'Arlandes sont les premiers passagers humains d'une montgolfière. Aucune médaille connue ne commémore cet événement. Le 1er décembre 1783 le physicien Jacques Charles et le constructeur Noël Robert effectuent le premier vol en ballon à gaz.

The first manned journey took place on November 21, 1783. Pilâtre de Rozier and the Marquis d'Arlandes complete the first manned free ride with the Montgolfiere. For this purpose, there does not exist any medal. On December 1, 1783 Prof Charles and his technician Noel Robert start their first manned journey with a gas balloon.

1.8

Land: Frankreich **
 Av: Geflügelter Genius auf Löwen sitzend beschreibt das Ereignis. Aufsteigender Ballon über Startplatz und Stadtansicht; QUE NE PEUT LE GÉNIE / MEDAILLE FRAPPEN VERTU D UNE SOUSCRIPT. FAITE À LYON PAR LES SOINS DE M. ACHET ECUIER OFF. DE MONSIEUR FRERE DU ROI // N. GATTEAUX F.
 Rv: LE AÉROSTAT, NOMME LE DE FLESSELLES, DE 100 Pis. DE Dtre. SUR118 DE Hr. S ÉST ELEVÉ A 1400 Tes. DES BROTTEAUX A LYON MONTÈ PAR MM. MONTGOLFIER Lne. DE ROSIER CHARLE PRINCE DE LIGNE LES C tes. DE LAURENCIN DE LA PORTE D ANGLEFORT LE Mis. DE DAMPIERE AT M. FONTAINE LE 19 J^{er}. 1784
 M: Ag
 D: 41,5
 G: 36,5
 R: glatt
 K: N.M. Gatteaux
 LN: B -; G -; H 539; K -; M 7; S 7



Joseph Montgolfier steigt am 19. Januar 1784 im Ballon „Le Flesselles“ mit Pilâtre de Rozier und weiteren 5 Passagieren auf, landet aber wegen eines technischen Defekts nach ca. 12 Minuten. Nachprägungen durch die Pariser Münze in Br., gekennzeichnet durch Randprägung Füllhorn und BRONZE.

Le 19 janvier 1784, Joseph Montgolfier monte dans le ballon „Le Flesselles“ avec Pilâtre de Rozier et cinq autres passagers. Mais une avarie contraint le ballon à redescendre au bout de 12 minutes. Edition ultérieure en Br. par la Monnaie de Paris.

On January 19, 1784 Joseph Montgolfier rises up with Pilâtre de Rozier and the marquis d'Arlandes in the balloon „Le Flesselles“ and finish the first free manned journey with 5 other passengers. Because of a technical defect they landed after approx. 12 minutes. Restrikes by the Paris coin and Bronze.

1.9

Land: Frankreich **
 Av: Doppelpor­trät n.l.; JOSE.ET ETIEN.
 MONTGOLFIER / POUR AVOIR
 RENDU L' AIR NAVIGABLE //
 N. GATTEAUX
 Rv: Geflügelter Genius auf Löwe sitzend
 beschreibt das Ereignis. Aufsteigender
 Ballon über Startplatz und Stadtan-
 sicht; QUE NE PEUT LE GÉNIE /
 MEDAILLE FRAPPEN VERTU D
 UNE SOUSCRIPT. FAITE À LYON
 PAR LES SOINS DE M. ACHET
 ECUIER OFF. DE MONSIEUR
 FRERE DU ROI // N. GATTEAUX F.
 M: Br
 D: 42,2
 G: 37,6
 R: glatt
 K: N.M. Gatteaux
 LN: B -; G (2) 374; H 540; K -; M 8; S



Stempelkopplung von 1.4 Av mit 1.8
 Rv. Ebenfalls auf den Aufstieg
 Montgolfiers in Lyon.

Association des coins avers 1.4 et
 revers 1.8. Médaille évoquant égale-
 ment le vol des Montgolfier à Lyon.

Stamp coupling of 1.4 Av with 1.8 Rv.
 Also on the Montgolfier ascent in
 Lyon.

1.10

Land: Frankreich ***
 Av: Ballon mit Fahne über Stadtansicht:
 POUR PLAISIER DU PAYS /
 DANTES
 Rv: Kopfbild n.r.: LUD. XVI GALLI_E
 DEFUNGIUS
 M: Ms
 D: 26,5
 G: 2
 K: Johann Christian Reich
 LN: B -; G -; H 763; K -; M -; S



Die Medaille ist ohne Datum, sie
 wurde aber durch den Hinweis auf
 die Anwesenheit des Königs (1754 –
 1793) hier eingeordnet.

Cette médaille n'est pas datée, mais
 elle est répertoriée ici en raison de sa
 référence au roi (1754 – 1793).

The medal is undated. Due to the
 presence of the King (1754 – 1793) it
 is classified here.

1.11

Land: Frankreich ****

Av: Montgolfiere und Charliere in der Luft; AUDACIA FELIX. / AERA PERME-RUNT XXI. NOV. L.F. DARLANDES ET F. PILATRE. I.

DEC. I.A.C. CHARLES ET M: N: ROBERT ANNO MDCCLXXXIII
Rv: Text im Sternenkreis; PATEFACTO PER AERA ITINERE A JOSEPHO ET STEPHANO V. JUNI MDCCLXXXIII. REI MEMORIAM POSTERIATI TRADI JUSSIT LUDOVICUS XVI. ANNO MDCCLXXXIV.

M: Au

LN: B -; G -; H -; K -; M -; S



Aus „Collection du Roi“.

Provient du la „Collection du Roi“.

From the „Collection du Roi“.

1.12

Land: Frankreich ****

Av: Montgolfiere und Charliere in der Luft; AUDACIA FELIX. / AERA PERME-RUNT XXI. NOV. L.F. DARLANDES ET F. PILATRE. I. DEC. I.A.C. CHARLES ET M: N: ROBERT ANNO MDCCLXXXIII

Rv: Text im Sternenkreis; PATEFACTO PER AERA ITINERE A JOSEPHO ET STEPHANO V. JUNI MDCCLXXXIII. REI MEMORIAM POSTERIATI TRADI JUSSIT LUDOVICUS XVI. ANNO MDCCLXXXIV.

M: Au

LN: B -; G -; H -; K -; M -; S



Aus „Collection du Roi“. Durch anderen Schrötlung um 6 Gramm verringertes Gewicht.

Provient de la «Collection du Roi». Utilisation d'un flan différent pesant 6 grammes de moins.

From the „Collection du Roi“. Reduced by 6 gram due to using a different flan.

1.13

Land: Frankreich **
 Av: Montgolfiere und Charliere in der Luft; AUDACIA FELIX. / AERA PERME-RUNT XXI. NOV. L.F. DARLANDES ET F. PILATRE. I. DEC. I.A.C. CHARLES ET M: N: ROBERT ANNO MDCCLXXXIII
 Rv: Text im Sternenkreis; PATEFACTO PER AERA ITINERE A JOSEPHO ET STEPHANO V. JUNI MDCCLXXXIII. REI MEMORIAM POSTERIATI TRADI JUSSIT LUDOVICUS XVI. ANNO MDCCLXXXIV.
 M: Br, Pb,
 D: 51,2, 50,8(Pb)
 G: 45,1, 68,6(Pb)
 R: glatt
 K: Pajou
 LN: B 3; G (2) 376; H 542; K -; M 6; S



Auf die Auszeichnung der Brüder Montgolfier 1784 durch König Ludwig XVI. mit Pension, Adelstitel sowie der Auszeichnung als königliche Papiermanufaktur. Nachprägung in Br mit Füllhorn bekannt. Ebenso Stücke in Fe und einseitige Bleiabschläge von Av. Av wurde auch bei der Medaille anlässlich der Eröffnung des Flughafens Orly verwendet. Auf einer Auktion in Paris wurde ein Stück in Ag angeboten, welches im Ring geprägt, aber nachträglich durch Abdrehen zentriert wurde.

En l'honneur des frères Montgolfier, anoblis par Louis XVI en 1784, et des Papiers Canson qui deviennent manufacture royale. Edition ultérieure en Br avec corne d'abondance. Exemplaires en Fe et épreuves unifaces de l'avvers en Pb. L'avvers a aussi été frappé sur une médaille éditée pour l'inauguration de l'aéroport d'Orly. Un exemplaire en Ag, frappé en virole mais arrondi par la suite, a été mis aux enchères lors d'une vente à Paris.

On the award of the Montgolfier brothers in 1784 by King Louis XVI with board, titles of nobility as well as the honouring as a royal paper manufacture. Restrikes in Br with cornucopia are known. As well as pieces in Fe and unilateral reductions lead from Av. Av was also used on the medal on the occasion of the opening of the airport Orly. At an auction in Paris a piece in Ag was offered, which was stamped in the ring, but centered on the lathe later.



Preis:
49,- EUR (D)