

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 280 (2007)

Artikel: Faszination Ballonfahren
Autor: Flückiger, Jacqueline
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-656314>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.04.2025

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

Faszination Ballonfahren



Ballons startbereit

Über meinem Bett hängt ein kleiner Ballon, ein Weihnachtsgeschenk, der fast bis aufs kleinste Detail «meinem» Gasballon entspricht, in dem ich nun schon dreimal übers Mittelland geschwebt bin. Er bringt mich zum Träumen, mein kleiner Ballon, immer wieder ...

Entdeckung Gasballon

Ganz zufällig und nicht über den schon beinahe «obligaten» Geschenkgutschein entdeckte ich die Faszination des Ballonfahrens. Eine Freundin schlug mir vor, als «Korbfüller» (und Mitbezahlende) eine Fahrt im Gasballon mitzumachen.

Gerade vielversprechend beginnt der Tag nicht. Grau und schwer hängt der Nebel über dem Mittelland, als wir uns auf dem Gelände der Zellulosefabrik Attisholz an die ungewohnte

Arbeit des «Ballonfüllens» machen. Die Sandsäcke, die am über den Ballon gespannten Netz befestigt sind, muss man immer ein bisschen weiter unten einhängen, damit der Ballon zwar an Volumen zunehmen kann, durch das Gewicht der Säcke aber doch am Boden zurückgehalten wird (heute erledigt eine eingespielte Equipe der Zellulosefabrik diese ziemlich mühsame Arbeit).

Als der

Ballon startbereit

ist, lässt uns der dicke Nebel am Optimismus unseres Piloten zweifeln. Ziemlich unsicher klettern wir

in den am Netz festgemachten wackligen Korb, unterdrücken unsere Ängste und winken dem «Verfolgerteam», das uns im Lauf des Nachmittags am Landeplatz abholen soll, einigermaßen fröhlich zu.

WETTBEWERB

Schweizer Kleinseen

Egelsee ist eine Bezeichnung für wirkliche Seen, aber auch für Ebenen, in denen es einmal einen See gab. Den Bernern ist der Egelsee in ihrer Stadt bekannt, auf dem sich in kalten Wintern Eis laufen lässt. Wenig bekannt ist der kleine Egelsee in der Nähe von Baden auf dem bewaldeten Heitersberg hoch über Dietikon. Im Gegensatz zu seinem städtischen Namensvetter ist er wohl nur zu Fuss erreichbar.

Siehe Wettbewerbsfragen auf Seite 92

Der Nebel löst sich auf

Der Ballon steigt schnell, die Zuschauer am Boden verschwinden im Nebel – und plötzlich sind wir an der Sonne und unter blauem Himmel. Wir sind überwältigt.

Wir schweben über winzig kleinen Autos auf der Autobahn, «Spielzeug»-Eisenbahnen und «Matchbox»-Traktoren, entdecken über dicken Nebelbänken die Gipfel der Berner Alpen und bestaunen die Kloster- und Schlossanlagen des Luzerner Hinterlands. Als der Ballon zu unserem Schrecken bis auf 20 Meter über dem Boden sinkt, scheuchen wir einen Fuchs in seinem Wäldchen auf und bestreuen den verstörten Rotpelz auch noch mit Sand, um wieder aufzusteigen. Lautlos gleiten wir dahin, ab und zu ertönt ein Funkgespräch vom Verfolgerteam, das den Ballon gerade aus den Augen verloren hat, von einem andern Ballon oder einem Flugplatz ...

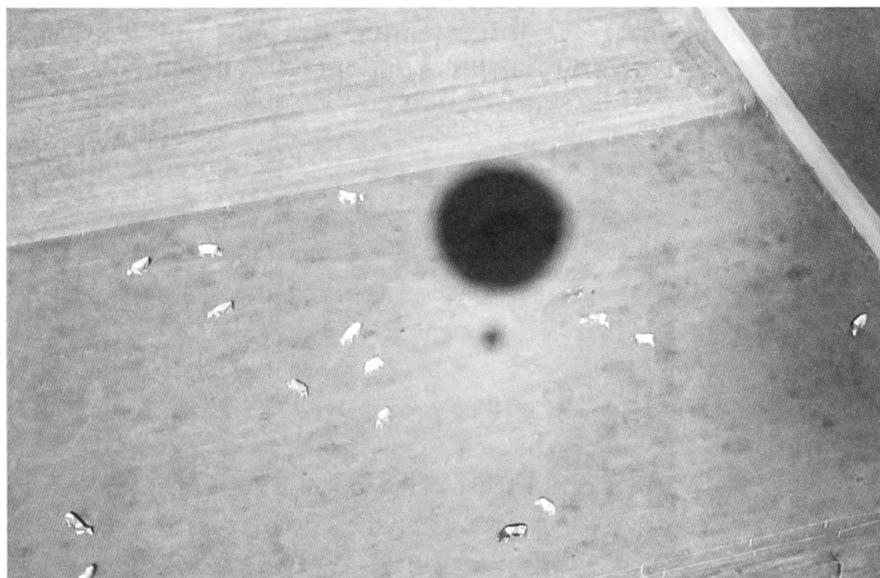
Am früheren Nachmittag, nach etwa sechs Stunden Fahrt, sucht der Pilot einen

*Landeplatz*

Wir erhalten den Auftrag, nach Leitungen auszusuchen und sie ihm zu melden. Und dann werden wir instruiert: Schleppseil abwerfen, sich am Korbrand gut festhalten, zum Abfedern leicht in die Knie gehen, den Korb erst verlassen, wenn der Pilot es anordnet.

Ziemlich verkrampft folgen wir den Anweisungen. Plötzlich sehen wir überall Leitungen, und es scheint uns, der Ballon sinke unheimlich schnell geradewegs auf diese Hindernisse zu. Ob das wohl wirklich gut kommt? «Achtung, Leitung!» – «Ja», tönt es ganz ruhig vom Piloten her, «wir steigen noch ein wenig; dort drüben ist ein idealer Landeplatz!» Uns scheint, wir würden überhaupt nicht steigen, es gehe ganz im Gegenteil weiterhin bedenklich schnell in Richtung Leitungen. Doch plötzlich, beinahe unmerklich, steigt der Ballon wieder. Wir atmen erleichtert auf, doch nicht für lange Zeit; denn schon geht es wieder dem Boden zu. Immerhin, hier hats wirklich weder Leitungen noch Bäume oder Gartenzäune – und dort drüben steht auf einem Feldweg bereits das Auto der «Verfolger» mit dem Anhänger für den Ballon.

«Schleppseil raus!» Das Seil ist schwer und steif, und es ist gar nicht so einfach, es über dem hohen Korbrand loszulösen und ausserhalb herunterfallen zu lassen. Es glückt, und einer der Verfolger hat das Ende bereits gepackt. Er zieht den ein paar Meter über dem Boden schwebenden Ballon in Richtung Auto so weit wie möglich aus dem Fenchelfeld heraus. «Gut festhalten!» Wir setzen ein erstes Mal auf, ein bisschen holprig, nach zwei, drei weiteren Hüpfen



«Spielzeugkühe»: Blick aus dem Passagierkorb

steht der Korb fest auf dem Boden. Der Pilot lässt Gas entweichen, und nach und nach können wir erleichtert aus dem Korb herausklettern.

Die Erde hat uns wieder...

Ganz zuerst löschen wir den Durst; aber nachher gehts an die Arbeit: Der Ballon muss heruntergeholt werden. Ganz so einfach ist das nicht; das in seinem Innern übrig gebliebene Gas zieht ihn noch kräftig hoch. Liegt er endlich einigermaßen flach, wird er vom Netz befreit, welches ganz sorgfältig ausgelegt und zusammengebunden werden muss, damit nicht ein unlösbares «Gnuusch im Fadechörbli» entsteht. Um die Ballonhülle zusammenzufalten, knien alle Passagiere, alle Verfolger und alle, die sonst noch herumstehen, darauf und legen auf das Kommando des Piloten hin Bahn um Bahn möglichst exakt übereinander – eine recht mühsame Arbeit, bei der es auch mal «Autsch, meine Hose!» heissen kann. Sind Netz, Ballonhülle und Korb aufgeladen, geht es ans «Debriefing»: Man setzt sich zum Nachtessen zusammen und lässt den wunderschönen Tag Revue passieren – aus der Sicht des Piloten, der Passagiere und der Verfolger.



Die Landschaft aus der Vogelperspektive

Zwei weitere Fahrten im Gasballon habe ich später mitgemacht, beide von Attisholz aus, die eine dem Lauf der Aare entlang über die «Puppenstadt» Solothurn, über die grasenden Störche bei Altreu und den ganzen Bielersee bis nach Ins, die andere wieder in Richtung Südost an den Hallwilersee.

Ballonfahren als Sport und Hobby

«Mein» Pilot Max Steiner kam zum Ballonfahren, als ihm seine Familie zum 40. Geburtstag einen Gutschein für eine Gasballonfahrt schenkte. Es war für ihn wie eine Offenbarung.

	<i>Heissluftballon</i>	<i>Gasballon</i>
<i>Auftriebsart</i>	mit Propangas erhitzte Luft	Wasserstoff, in den USA Helium
<i>Startort</i>	je nach Anbieter frei wählbar	Attisholz, Zurzach, evtl. Aussenaufstieg
<i>Fahrdauer</i>	in der Regel zwei Stunden	bis sieben Stunden
<i>Landung</i>	im «freien Feld»	im «freien Feld»
<i>Rückführung</i>	Verfolgerteam	Verfolgerteam
<i>Vor- und Nachteile</i>	Aufheizgeräusche	keine Fahrgeräusche
<i>Kosten</i>	250–400 Franken	700–1000 Franken
<i>Anbieter</i>	diverse	Ballongruppen Bern, Zürich, Basel u.a.
<i>Informationen</i>	Schweiz. Ballonverband, Postfach 16, 4124 Schönenbuch, www.sbav.ch	

Um nicht auf einen freien Platz im Korb warten zu müssen, liess er sich zum Ballonfahrer und später zum Fahrlehrer ausbilden und bestand sämtliche sehr anspruchsvollen Prüfungen im ersten Anlauf. 150 Landungen hat Max Steiner heute hinter sich. An verschiedenen Grossanlässen – Schweizer-, Europa- und Weltmeisterschaften im Distanz- und Zielfahren bei Tag und bei Nacht – und an anderen Wettfahrten hat er sein Können unter Beweis gestellt.

Max Steiner, lässt sich ein Ballon überhaupt lenken?

Man kann die Richtung weitgehend wählen, indem man sich durch Steigen oder Sinken die richtige Strömung aussucht. Zum Steigen wirft man Ballast – Sand oder Wasser – ab, zum Sinken muss man beim Gasballon Gas ablassen, beim Heissluftballon weniger heizen. Heute gibt es (allzu) viele technische Hilfsmittel. GPS (Global Positioning System, satellitengestütztes Navigationssystem) brauche auch ich zum Bestimmen von Fahrtrichtung und -geschwindigkeit und zum sofortigen Feststellen von Richtungswechseln; professionelle Ballonfahrer haben ihr eigenes Bodenteam zum Feststellen von Windströmungen und den bestgeeigneten Fahrthöhen. Für mich geht dabei das «Ballonfeeling» verloren.

Welches sind die Risiken beim Ballonfahren?

Risiken gibts beim Umgang mit dem Gas, bei plötzlich auftauchenden Gewittern und – in der dicht besiedelten Schweiz – bei der Landung. Ist der Pilot nicht allzu risikofreudig, steigt er bei zweifelhafter Wettervorhersage nicht auf. Lässt er sich nicht unter Druck setzen, ist Ballonfahren nicht gefährlich.

Ballonfahren ist Abheben

Als Passagierin lasse ich meinen eigenen Willen und die eigene Verantwortung auf dem Boden zurück, vertraue mich dem Wind und dem Geschick des Piloten an, betrachte die Welt unterhalb aus der Distanz und lasse die Aktivitäten geschehen. Dieses Loslassen ist Befreiung vom Alltag, schwereloses Dahingleiten ...

WETTBEWERB

Schweizer Kleinseen

Sind Sie schon mal von Kandersteg über die Gemmi nach Leukerbad gewandert? Dann sind Sie am Daubensee vorbeigekommen. Für ein Bad wird seine Temperatur kaum gereicht haben!

Siehe Wettbewerbsfragen auf Seite 92

Bitte lesen Sie die Packungsbeilage

Kopfweh

CONTRA-SCHMERZ
plus

Zahnweh, Rückenschmerzen,
Gliederschmerzen

Dr. Wild & Co. AG Basel