

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 41 (1965-1966)
Heft: 12

Artikel: Lautlos über Berg und Tal : Erinnerungen eines junggebliebenen Ballonfahrers
Autor: Dolder, Fred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1079542>

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: 01.04.2026

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



Lautlos über Berg und Tal

Erinnerungen eines junggebliebenen Ballonfahrers

Von Fred Dolder

Zurzeit gibt es in der Schweiz 28 brevetierte Ballonflieger. Fred Dolder, der in den letzten Jahren durch die Erfolge der Internationalen Hochalpinen Ballonsportwoche in Mürren von sich reden gemacht hat, ist einer der Bahnbrecher. Er verfügt heute über eine Erfahrung von fast dreißig Jahren und ist mit seinen bald Siebzig noch immer an der Spitze. So entführte er kürzlich auch den neuen Stadtpräsidenten von Zürich in den Aether. Der Kämpfe mit dem weißen Bart, erzählt hier von seinen Anfängen zur Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg und einigen Erlebnissen, denen auch die Sensationen des Düsenzeitalters nichts von ihrer Schönheit und Dramatik zu nehmen vermögen.

B.H.

Das «Ballönnen», wie wir sagen, ist ein wunderschöner Sport, wenn es auch – völlig zu Unrecht – einen etwas antiquierten Anruch bekommen hat. Noch nie wurden bei uns in der Schweiz so viele Ballonfahrten unternommen wie heute, und die Klubs besaßen auch noch nie so viele Ballone.

Gewiß, eine Ballonfahrt ist nicht billig, muß man doch pro Person etwa dreihundertfünfzig Franken rechnen, um die Kosten für das Füllen des Ballons und die Versicherungen zu decken. Leider können sich eben nie mehr als vier bis fünf Personen an einer Fahrt beteiligen, und auch die haben nicht allzuviel Platz im Korb. Aber wenn ich denke, was andere Leute so an einem Abend für Vergnügungen liegen lassen – als ehemaliger Hotelier muß ich das ja wohl wissen.

Eigentlich bin ich durch reinen Zufall zum Ballonsport gekommen: Als ich noch das Hotel St. Peter in Zürich führte, kam der berühmte Ballonpionier Dr. Tilgenkamp, welcher kürzlich verstorben ist, eines Tages zu mir mit der Mitteilung, er habe mir eine bäumige Reklame. Sie suchten nämlich jemanden, der Quartier und Verpflegung für den Ballonaufstieg von Auguste Piccard in Dübendorf organisiere. – Nun, ich übernahm die Aufgabe, und sie wirkte sich insofern günstig auf meinen Betrieb aus, als das neueröffnete Hotel schlagartig in aller Welt bekannt wurde und die Ballonsportler hierauf in meinem Hause ihren Stammtisch eröffneten.

An einem schönen Samstag im Jahre 1937 waren meine Stammtischgäste guter Laune und forderten mich auf: «He du, Fred, du könntest auch einmal etwas für den Ballonsport tun. Morgen ist Aufstieg

mit allen Ballonen in Schlieren, weil das Gaswerk anlässlich seines Jubiläums das Gas stiftet. Da könntest du uns den Proviant stiften.»

Als blutiger Ballonlaie erkundigte ich mich, was es da etwa brauche, worauf sie meinten, so eine Flasche Champagner und zwei Güggeli pro Ballon wären gerade etwa recht. Es sollte gelten, entgegnete ich, und am Sonntagmorgen um 8 Uhr fuhr ich dann mit dem Chauffeur und einem livrierten Hotel-Boy nach Schlieren hinunter, um den Proviant zu verteilen.

Ich stand bei meinen Ballonfreunden herum und schaute zu, wie sie für jeden Korb das Gewicht bestimmten. Da hieß es auf einmal, im einen Korb möge es noch einen «verlide»: «So Fred, steig ein!» – Und eh ich mich versah, war ich in einen Ballonkorb verfrachtet. Es war mir nicht so recht geheuer, und ich hatte auch Bedenken, wie der Sonntagsbetrieb im Hotel wohl ohne mich gehen würde. Vor allem aber genierte ich mich, vor all den Leuten zu sagen, ich hätte Angst.

Im Korb waren schon ihrer fünf. Im Ring über uns saß Kameramann Zbinden von Bern, und ich fürchtete sehr, er werde mit seinem schweren Apparat auf uns herunterplumpsen. Während ich noch ängstlich nach dem Kameramann blinzelte, wurden die Halteseile gelöst, und unvermittelt stieg der Ballon in den nebligen Oktobertag. Sachte gings wie durch dicke Watte in den Nebel hinein, und nach ein paar hundert Metern schwebten wir über dem schönsten Nebelmeer.

Bis jetzt hatte es mir noch ganz gut gefallen so still zu schweben. Als ich aber wieder hinuntersah, wurde es mir ungemütlicher, denn ich bin nicht schwindelfrei. So setzte ich mich still und bescheiden auf das Bänklein. Das Körbchen, in dem wir saßen, kam mir plötzlich unendlich klein und unsicher vor, und langsam beschlich mich ein komisches Gefühl. Daheim wartete viel Arbeit, während ich hier ganz unnütz an ein paar Stricken hing.

Um nicht in die Tiefe schauen zu müssen, wo sich der Nebel unterdessen aufgelöst hatte, nagte ich mein Güggelibein ab. Wir waren inzwischen auf etwa 1200 Meter gestiegen, und der Ballon hielt sich im Gleichgewicht. Da schmiß ich ahnungsloser Anfänger mein abgenagtes Hühnerbein heraus, worauf mich Dr. Tilgenkamp energisch zur Rede stellte: «Wer hat etwas herausgeworfen – jetzt steigen wir ja wieder!»

Ich wurde belehrt, daß schon die aller kleinste Ballastabgabe einen Ballon aus dem Gleichgewicht bringen kann. Allerdings setzt sich infolge des Trägheitsmomentes so ein Ballonkoloß immer erst sechs Sekunden nach der Ballastabgabe in Bewegung. Dann aber schießt er gerne übers Ziel hinaus, weil ihn seine Eigenbewegung noch weiterzieht. Auch eine sorgfältig, sozusagen kaffeelöffelweise dosierte Ballastabgabe vermag nur schwer die letzte Auspendelung so fein zu regulieren, daß der Ballon nicht doch noch ein klein wenig über die gewünschte Höhe hinausgerät.

Nachdem mir der Pilot auch die verschiedenen Seile, Ventile und so weiter erklärt hatte, gewann ich etwas mehr Vertrauen zu der Einrichtung. Ja, in der Folge begann mich der Haber sogar dermaßen zu stechen, daß ich beschloß, selber ein Ballönler zu werden.

Première

In mühsamen Theoriestunden lernte ich, daß gemäß dem von Archimedes aufgestellten Satz «der Auftrieb gleich ist dem Gewicht der vom Körper verdrängten Flüssigkeitsmenge», beim Ballon also gleich dem Gewicht der von ihm verdrängten Luft. Ein Ballon von tausend Kubikmeter Inhalt verdrängt ein Luftgewicht von 1293 Kilogramm, weil ein Kubikmeter Luft bei null Grad und Meereshöhe eben 1293 Gramm wiegt. Wiegt der Ballon mit Korb und Füllgas also etwa 600 Kilogramm, so bleibt ihm eine Nutzlast von 693 Kilogramm.

Das ist die theoretische Formel. Dazu muß man aber noch einige komplizierte Rechnungen beherrschen. So gibt es Abzüge für den jeweiligen Barometerstand, die Lufttemperatur am Boden und in der Atmosphäre und für den Feuchtigkeitsgehalt der Luft. Als Faustregel gilt: Die Tragkraft vermindert sich pro 80 Meter Höhe um ein Prozent und pro Grad Lufttemperatur um 0,4 Prozent. Die Rechnung mit der Luftfeuchtigkeit aber ist so kompliziert, daß ich sie auch nach über 280 Aufstiegen noch nicht auswendig kann!

Für die praktische Navigation haben solche Ausrechnungen herzlich wenig Wert, und deshalb besteht die Ausbildung auch hauptsächlich im Praktischen. Für das Brevet werden sechs bis acht Aufstiege und ein Theoriekurs von acht Abenden verlangt.

Die Luftverhältnisse wechseln oft sehr schnell, so daß, was vor einer halben Stunde richtig gemessen und ausgerechnet wurde, beim Aufstieg bereits überholt sein kann, und dann erheischt die Führung eines Ballons meistens eine derart rasche Reaktion, daß dem Piloten keine Zeit zu langwierigen Ausrechnungen bleibt. Wer versucht, den Freiballon nach Tabellen und Berechnungen zu navigieren, landet – zu seiner großen Verwunderung – gewöhnlich unvorhergesehen am Boden oder in den Bäumen.

Mein erster Aufstieg als brevetierter Ballönler fand mit einem Post-Ballon während der Landi 1939 statt. Wir waren drei Piloten, und es gab ein ziemliches Durcheinander mit den drei Befehlenden und Ausführenden. Es ist beim Ballon nicht anders, als in der Küche: Viele Köche verderben den Brei.

Der Krieg bedingte eine Ballonsport-Pause von sieben Jahren. Und nachher gings nur sehr langsam vorwärts.

Und kam nicht zurück!

Weil nach dem Krieg das Wasserstoffgas sehr teuer war, freuten wir uns darüber, daß uns der Besitzer der Forsanose-Fabrik 1949 seinen Ballon für einen Postflug zugunsten des österreichischen Waisen-Kinderdorfes zur Verfügung stellte, der nur 750 Kubikmeter Volumen hatte und deshalb etwas billiger zu füllen war. Der Ballon war noch leidlich flugtüchtig – man rechnet, daß ein Ballon 100 Füllungen aushält – und ich übertrug die Füllung unserem erfahrenen Fachmann aus Schlieren. Bevor ich mich aber in die Wirtschaft zu einer Stärkung setzte, vereinbarte ich noch, daß keinesfalls mit dem Gaseinflüllen begonnen werden dürfe, bevor alle achtzehn Mann Füllmannschaft zur Stelle seien.

Ich saß noch am Mittagessen – da stürzte der Wirt herein mit der Nachricht: «Über das Haus hinweg fliegt in großer Höhe ein Ballon!»

Wir rannten hinaus, und siehe da, unser «Forsanose» entschwebte sanft in die lichten Höhen! Natürlich eilte ich stracks zum Füllplatz, wo sich herausstellte, daß, als der Ballon bereits zu zwei Drittel gefüllt, aber erst die Hälfte der Füllmannschaft angetreten war, ein Bodenwirbel ihn gegen die Haltemannschaft drückte, welche diese Situation nicht zu meistern vermochte. Es ließ sich nur noch feststellen, daß die angefüllte Ballonhülle dem sie

umgebenden Netzwerk blitzartig entschlüpft und – leicht wie sie war, ohne Seilwerk und Korb, aber mit dem ebenfalls abgerissenen Füllschlauch – behende in ihr Element entschwand.

Wir verfolgten den Ballon mit einem Jeep. Leider kam aber Gewölk auf, und eine längere Wolkenbank verdeckte den Himmel während einer halben Stunde. Als es endlich wieder klar wurde, war der Ballon weg. Nach unserer Berechnung konnte er mit seinen 181 Kilogramm Gewicht eine Maximalhöhe von rund 14 000 Meter erreichen. Er ist nie wieder zum Vorschein gekommen. – Wenn es einen Ballonhimmel gibt, dann wird er wohl dort Eingang gefunden haben!

Normalerweise veranstalten die Freiballone indessen keine Himmelfahrten, sondern kommen wieder brav auf die Erde zurück. Auch kann ein Ballon – leider – nicht unbeschränkte Zeit in der Höhe bleiben. Wenn er aufsteigt, gerät er nämlich mit jedem Meter Höhe in dünnere Luftschichten. Wird aber die Luft dünner und ihr Druck somit geringer, macht sich der Gasdruck im Ballon verstärkt geltend. Blicke seine Hülle fest verschlossen, so würde er deshalb schon in etwa 300 Meter Höhe zerplatzen. Aus diesem Grund muß der am unteren Ballonpol angebrachte Füllansatz während der Fahrt immer geöffnet sein. Nur so kann bei jedem Anstieg des Druckes Gas abfließen und eine Explosion vermieden werden.

Am Landen zeigt es sich

Wenn ich Passagiere zum ersten Mal mitnehme, so schauen sie sich oft besorgt nach Fallschirmen um. Ballonfahrer haben aber keine Fallschirme, denn ein Freiballon kann von sich aus nicht abstürzen. Um die gasgefüllte Ballonhülle liegt das Netz, an dem auch der Ballonkorb befestigt ist. Der eigentliche Ballon wird also nur durch seinen Druck im Netz festgehalten und ist lediglich oben am Ventil, am Netz und unten, am Einfüllschlauch, am Korb befestigt. Bekäme ein Ballon aus unvorstellbaren Gründen einen Riß, so könnte die untere Befestigung gelöst werden, worauf die leer werdende Ballonhülle sich durch den Luftdruck ins Netz zurücklegt und selbst zu einem riesigen Fallschirm wird: Ein amerikanischer Ballonsportler hat dieses Experiment zweimal aus 7000 Meter Höhe ausprobiert und ist glücklich zu Boden gekommen!

Selbstverständlich soll man den Passagieren nicht sagen, daß das Schwierigste beim Ballonfahren das Landen ist. Sie glauben nämlich, das sei ganz einfach – man lasse eben «ein wenig» Gas ab, und schon schwebe der Ballon langsam wieder der Erde zu... Sollen sie es glauben, es ist ihnen wohl dabei!

In Wirklichkeit ist es so, daß der Ballon ja beim Aufstieg Gas verloren hat. Wenn ich nun noch mehr Gas hinauslasse, um den Ballon zum Abstieg zu veranlassen, kommt der Ballon – mit weniger Gas – wieder in die dichteren Luftschichten und fällt konstant – oft mit zunehmender Geschwindigkeit – bis auf den Grund, sofern der Fall nicht durch Ballastabgabe (Gewichtsverminderung) gebremst oder aufgefangen wird. Der Ballon, der auf 3000 Meter noch wie eine prächtige Kugel aussah, verwandelt sich in Bodennähe in eine schlappe Birne mit unangenehm starkem Drang nach Mutter Erde.

So muß durch eine geschickte Ballastabgabe die Fallgeschwindigkeit gesteuert werden, will man eine korrekte «Hofratslandung» zustandebringen – und das ist ja Ehrensache für jeden Ballonsportler!

Flughafen retour

Als ich noch als «junger Pilot» galt und zudem der Schatten des Forsanose-Verlusts auf meinem Ruf lastete, fuhr ich mit drei Passagieren wieder einmal zum Schlieremer Gaswerk. Wegen des leichten Regens hatte ich mich schon fast zur Absage durchgegeben, doch war die Hülle bei unserer Ankunft bereits zur Hälfte gefüllt, und überdies rieten der Obmann sowie der Materialwart des Klubs zum Aufstieg: Soo schlecht sei es denn auch wieder nicht, und es stehe ja auch eine Besserung in Sicht.

Als wir endlich abtrudelten, fuhren wir – ein Ballon fliegt nicht, er fährt! – gegen Kloten. Wir kamen noch glatt unter der Wolkendecke über die Piste, dann ging es Richtung Kemptthal–Winterthur. Ich hatte seit dem Start keinen Ballast abgegeben, aber es regnete nicht mehr, und da die Hülle im leichten Süd-Südwestwind trocknete, stieg der Ballon langsam aber stetig.

Plötzlich tauchten wir in Nebelfetzen, und schon war alle Sicht dahin. Nun, dachte ich, der Ballon wird sich abkühlen und infolge des durch die Abkühlung sich vermindernenden Volumens bald wieder sinken. Es dauerte immerhin eine Weile, bis sich

die Nebelschleier sachte lösten. Und da – was entdeckten wir unter uns: wieder die Piste von Kloten! Das war unangenehm: während wir wähten, längst über Winterthur hinaus nordwärts zu schweben, hatte uns offenbar eine Gegenströmung wieder zurückgetragen.

Aber das ist ja gerade ein wesentlicher Reiz des Ballonfahrens, daß der Ballon frei in der Luft steht und von der Luft mitgeschoben wird. Der Passagier empfindet dabei keinerlei Zugerscheinung, auch wenn man im 100-Kilometer-Tempo dahinfährt. Hat man keine Bodensicht, so ist es absolut unmöglich, festzustellen, ob der Ballon stillsteht oder sich fortbewegt und wohin.

Nun, so waren wir also wieder über den Klotener Pisten und konnten nichts dagegen tun. Und schon trieb uns der Wind wieder nordwärts, und wir verschwanden neuerdings im Dunst. Wir stiegen und warteten, warteten. Plötzlich sank der Ballon und wir äugten scharf hinunter. Nach einigen Minuten erblickten wir tatsächlich den Boden: die Piste von Kloten!

Ich glaubte geradezu körperlich zu spüren, was die Leute vom Flugsicherungsdienst da unten dachten – worauf es zum dritten Mal nordwärts und in die Höhe ging. Bei Neftenbach strahlte uns durch ein rundes Wolkenloch die Sonne an, sog uns unwiderstehlich durch den Kamin hinauf – und plötzlich befanden wir uns über dem Wolkenmeer im blendenden Licht.

Bei 3000 Meter Höhe kam der Ballon ins Gleichgewicht und wir standen nun inmitten der Unendlichkeit; über uns der tiefblaue Himmel, der sich wie eine Glocke über der schneeweißen Wolkendecke wölbte. Man fühlte sich außerhalb der Erde, am Rande der Ewigkeit. Wir im Korb, der Dichter Gottlieb Heinrich Heer, der Maler Hans Fischer (fis) und Kantonsrat Bräm fühlten etwas Unsagbares, einen Hauch aus dem Jenseits...

Dann meldete sich aber das Gewissen. Wo sind wir? Ich zog an der Ventilleine, die oben am Ballon ein Ventil öffnet, und sachte begann unser Fahrzeug zu sinken, bald aber, infolge der starken Abkühlung in den Wolken, immer schneller. Alle Sinne wurden angestrengt, man lauschte beinahe mit den Händen auf allfällige Geräusche. Da, plötzlich lichtete sich die Szene: wir brausten mit 50 Kilometer – das schätzt man mit den Augen – über einen weiten Wald. Sand weg, Sand weg! Es nützt nicht

viel. Zwar können wir den Fall auf einen Meter pro Sekunde bremsen, dennoch aber gleitet der Korb etwas unsanft in die Wipfel – und wir müssen wie die Affen hinunterklettern.

Nach dieser Eskapade erhielt ich einen ernstlichen Rüffel seitens des Eidgenössischen Luftamtes «wegen Gefährdung des Luftraumes über dem Flughafen Kloten». In der Luft gilt aber, wie zur See, die Regel, daß das schnellere und wendigere Fahrzeug dem langsameren, schwerfälligeren, auszuweichen hat. Prinzipiell hat jedes Motorflugzeug dem Freiballon auszuweichen. Dieses Privileg schützt den Ballon vor dem Gerammtwerden, es verpflichtet ihn aber auch dazu, eine solche Situation nur im äußersten Notfall aufkommen zu lassen. Und in diesem Fall waren wir damals doch wohl gewesen! Heute aber lastet auf uns die schwere Hypothek: Der Ballonflug ist nur noch bei Sicht zugelassen; die Fahrt in oder zwischen Wolkenschichten ist untersagt, und in der Nähe von Flugplätzen und großen Luftverkehrsstraßen sind bestimmte Höhen einzuhalten.

Mit den herrlichen Sturmfahrten, einst der Sportpiloten erlebnisreichste Leistungen, ist es in unseren Breitengraden endgültig vorbei. Vor jedem Aufstieg ist die Genehmigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde einzuholen, die gegebenenfalls den gesamten Linienverkehr verständigt, so daß jeder Flugzeugführer weiß, daß sich in dem von ihm beflogenen Luftraum ein Freiballon befindet. Seit einiger Zeit gehört auch ein Sprechfunkgerät zur Ballonausrüstung. Mit ihm muß regelmäßig der jeweilige Standort an die Flugverkehrsleitung gemeldet werden.

Die grosse Kunst

Auf meinen Fahrten mit Brevetanwältern – ich habe seit zwölf Jahren auch das Fahrlehrerbrevet – sehe ich immer wieder, daß nicht nur seinerzeit für mich selbst, sondern für alle Ballonpiloten nebst dem Landen das Ballastabgeben die schwierigste Kunst ist. So zeigte einmal das Variometer (es mißt die Geschwindigkeit des Steigens und Fallens) plötzlich, daß wir, ohne das geringste Navigationsmanöver ausgeführt zu haben, «abrutschten». Wie ein Sklaventreiber feuerte ich meinen Schüler zur Ballastabgabe an, aber der Sand schien ihn einfach zu reuen. Wir befanden uns über einem Wald, und

VEXIERBILD AUS DER JAHRHUNDERTWENDE



Wo versteckt sich mein Bräutigam?

wahrscheinlich erinnerte er sich daran, daß ich gesagt hatte, Waldlandungen seien ungefährlich.

Wir waren im ganzen 1800 Meter gefallen – und dann stand der Korb endlich in den Baumwipfeln still. Der Mann glaubte offenbar, er habe ein Meisterstück vollbracht. Ich forderte ihn nun auf, abzustiegen: «Hannemann, geh du voran» – und sich mit dem Schleppseil abzuseilen. Das gefiel ihm gar nicht! Und so ließ ich endlich Gnade walten und gab noch etwas Ballast ab, damit der Ballon wieder einige Meter stieg und wir vom Wald wegkamen.

Das «Abrutschen» ist eine der Überraschungen, die öfters vorkommen. Man trifft eben besonders im Gebirge auf ganz unvorhergesehene Luftströmungen, die auch Flugzeuge und Helikopter herunterdrücken können. Solche Überraschungen sind dem Sturz des Skifahrers vergleichbar, der im Nebel plötzlich über eine Felswand hinausgerät. Der Unterschied besteht lediglich darin, daß der Ballon durch Gewichtsabgabe vor dem «normalen Ende» bewahrt werden kann und sich – wie weiland Baron von Münchhausen – sozusagen am eigenen Schopf hochziehen vermag.

Wege und Abwege

Der Ballonsport ist eine der ungefährlichsten Sportarten, die es gibt, und um den Ballon herum herrscht immer Freude: Wenn man aufsteigt, kommen immer nur *die* Leute um zuzuschauen, welche Freude daran haben, und wenn man landet, strahlt auch wieder alles.

Diese Tatsache inspirierte mich, den Ballonsport mit der Kinderhilfe in Verbindung zu bringen, und ich machte also der österreichischen und später auch der schweizerischen Pro Juventute den Vorschlag, Ballonpostflüge zu veranstalten, was sehr gut aufgenommen wurde. Dazu braucht es aber jeweils die Bewilligung der PTT, welche die Briefe, die der Ballon mitnimmt und die höher frankiert sind, abstempelt. Die Post mit dem Sonderstempel wurde dann auf den Flug mitgenommen und nachher am Landeort aufs Postamt gebracht und dort nochmals gestempelt. Nach Abzug der an die Post zu entrichtenden Kosten verblieben der Pro Juventute, oder dem Kinderdorf, oder wer eben den Postflug organisierte, jeweils etwa 20 000 bis 90 000 Franken. Wenn ich alles zusammenzähle, so habe ich sicher für die Kinderhilfe in der Schweiz und in Öster-

reich an die zwei Millionen Franken «zusammengefliegen». Leider hat sich nun aber die schweizerische PTT gegen weitere Ballon-Postflüge entschieden und teilte mir kurz und bündig mit: Gemäß Beschluß der Generaldirektion PTT werden inskünftig keine postamtlichen Ballon-Postflüge mehr bewilligt. Hingegen ist die schweizerische Postverwaltung bereit, mit einem Freiballon zugunsten wohlthätiger Institutionen beförderte Karten und Briefe beim Postamt des Landeortes entgegenzunehmen und an den Bestimmungsort zu befördern. Diese nicht mehr postamtlich bewilligten Flüge werfen jedoch nurmehr etwa ein Drittel der früheren Summen ab, weil die private Vertriebsorganisation bedeutende Kosten bringt und viele orthodoxe Briefmarkensammler unter diesen Umständen nicht mehr mitmachen. Schade. Es konnte mit der Ballonpost vielen unschuldigerweise Not leidenden Kindern geholfen werden! Ich hoffe aber, das werde doch nicht das letzte Wort gewesen sein.

Besuch bei Iwan

Im Jahre 1955 fand auch zugunsten des österreichischen Kinderdorfes in Rottenmann ein Ballonpostflug mit Start in Wien statt. Das Land stand noch unter Besetzung, und selbstverständlich wurden bei allen zuständigen Stellen Bewilligungen eingeholt. Passagier war neben anderen auch der damalige Bundesminister für Handel und Wiederaufbau, Dr. Udo Illig.

Der Ostersonntag glänzte nicht gerade durch herrliches Wetter, und wir landeten denn auch nach zwei Stunden bei übelstem Sturm irgendwo in einem von wochenlangem Regen durchnäßten Acker.

Ein Schatten huschte über die Gesichter, das Gespräch verstummte. Ich blickte mich um. Einige Bauern näherten sich zögernd. Der Minister sagte nur «Russen» und räusperte sich, als ob ihn etwas im Halse kratzte, und wir machten uns am Ballonmaterial zu schaffen.

Nach einiger Zeit tauchte zwischen zwei Bodenmulden ein Jeep auf. Die Einheimischen waren plötzlich verschwunden, und unsere siebenköpfige Besatzung stand allein auf weiter Flur. Dem Jeep entstieg ein hünenhafter Offizier. Ihm folgten drei Mann mit Schnellfeuerkarabinern.

Photos: Theo Vonow: Die Uebermacht / Hans Baumgartner: Ausguck

Der Minister ging ihnen entgegen und stellte sich vor, worauf der etwa zwei Meter lange Major der Militärpolizei etwas ungläubig auf ihn hinunterblickte, dann auf die Ballonhülle und den Korb und unsicher fragte: «Du Minister?» – Man konnte es ihm ansehen, daß er da einen groben Scherz vermutete, denn schließlich fallen Minister üblicherweise an sturmgepeitschten Ostertagen nicht einfach so ohne jede Beschattung vom Himmel.

Ich pirschte mich natürlich auch an die Gruppe heran und hielt dem Gewaltigen meine Schweizer Ausweispapiere unter die Nase. «Ich bin der Pilot», setzte ich als freier Eidgenosse hinzu. Aber der fragende Blick des Majors rollte über mich hinweg in die Weite, und ich glaubte förmlich zu hören, wie in seinem Schädel die Begriffe Ballon, Schweizer, Minister holterdipolter untereinanderkugelten. Hier stand also einer, der behauptete Minister zu sein. Und morgen – das wußte auch der letzte Iwan in Österreich – sollte Bundeskanzler Raab auf Einladung des Kreml nach Moskau fliegen. Man hätte eine hübsche Patzerei verursachen können, wenn man rapportiert hätte, auf freiem Felde sei ein Minister aufgetaucht, den man einfach laufen ließ, ohne sich zu vergewissern, daß ihm nichts passierte ...

Nach einer Weile reckte sich der Russe. Er war zu einem Entschluß gekommen: «Bittä», lächelte er freundlich, «kommen Sie Kommandatura, dort Dolmetscher, albe Stunde, nur albe Stunde.»

Der Minister wollte nicht entführt werden. Aber der Russe flehte ihn an: «Bittä, ich nix deutsch, du nix russisch, nur albe Stunde.» So willigten wir wohl oder übel ein und bestiegen den Jeep. Wir fuhren offenbar nach der Stadt Bruck an der Leitha, doch wenige Kilometer vor der Stadt bog unser Wagen in eine Nebenstraße ab. Minister Illig schoß hoch: «Wo fahren Sie uns hin?» Des Majors Epauletten zuckten. «Ich will wissen, wo Sie uns hinfahren!» kam es nun schneidend. Der Russe lächelte breit: «Krematorium.»

«Soll das ein Witz sein?» entsetzte sich der Minister. «Bittä serr, vielä totä Soldaten, Österreicher dort.» – Es stellte sich heraus, daß die russische Garnison in der Nähe eines österreichischen Soldatenfriedhofs lag.

Aus der «alben Stunde» wurde allerdings ein halber Tag, denn der Major und eine Dolmetscherin bedienten sich abwechselnd des Telephons, um «ab-

zuklären», wie sie sagten. Unterdessen wurden wir mit Wein, Wodka und Sardinien verköstigt.

Als es aber zu dunkeln begann, fragte ich die Dolmetscherin, wie es komme, daß ich als Schweizer Pilot mit international gültigen Ausweispapieren als Zivilist hier in einem russischen Militärlager festgehalten werde? Überdies könne mein Ballon nicht einfach auf freiem Felde die Nacht über liegen bleiben.

Die Dame dolmetschte hin und her und antwortete dann mit der liebenswürdigsten Stimme, der Herr General stelle uns sogleich seinen Wagen zur Verfügung, wir müßten nur sagen, ob wir zum Ballon, oder nach Wien wollen! – Was für eine Meldung diesen plötzlichen Wetterumschlag herbeiführte, wissen wir heute noch nicht. Auf alle Fälle erhielten wir einen Militärcamion mit sechzehn Mann als Hilfe zum Einpacken des Ballons. In einer Viertelstunde war alles verpackt, wobei ich die Befehle gab, die Dolmetscherin übersetzte und der russische Offizier dies in seine Kommandosprache übertrug. Perfekte west-östliche Koexistenz!

«Wenn ich rufe, springen Sie!»

Eine weitere Ballonpostfahrt zugunsten des österreichischen Waisenkinderdorfes fiel auf einen prächtigen Herbsttag. Nachdem wir die Post ausgeladen und zum Postamt gebracht hatten, entschlossen wir uns, den schönen Tag zu einem zweiten Aufstieg zu benutzen.

Nach vierzig Minuten setzten wir zur Landung an. Wir waren, wie man so sagt, «ausgeflogen», der Ballast aufgebraucht, der Ballon nur noch zur Hälfte gefüllt. Einer schlanken Birne gleich glitt er der Erde zu und sollte in den nächsten Sekunden aufgerissen (das heißt entleert) werden.

«Ausgeflogen» ist man, wenn kein Ballast mehr vorhanden ist. So paradox das klingen mag: Die Menge des Ballasts setzt dem Aufstieg Schranken. Um zu steigen – und auch um den Ballon in der Luft zu behalten –, muß Ballast ausgegeben werden. Und schließlich benötigt man Ballastsand auch noch, um beim Niedergehen den Fall zu bremsen – oder aufzufangen, um noch über ein Hindernis (zum Beispiel elektrische Leitung) hinwegzukommen. Jeder Ballonpilot muß daher seine «eiserne Reserve» an Sandsäcken genau beobachten. Wenn man den Bal-

last falsch berechnet hat oder zu hoch fliegt, kommt es zur Bruchlandung.

Nun, wir waren also gelandet und wollten den Korb verlassen. Unglücklicherweise sprangen nun vier der fünf Passagiere gleichzeitig vom Korbrand auf den festen Boden hinaus, worauf der so plötzlich erleichterte Ballon wieder senkrecht in die Höhe schoß. Das Variometer (Geschwindigkeitsanzeiger für Steigen und Fallen) zeigte auf 10 +, das heißt wir stiegen 10 Meter in der Sekunde – wie aus einem Rohr geschossen!

Die Ballonhülle, vorhin noch wie eine Wetterfahne klatschend, dehnte sich alsbald, weil wir wieder in dünnere Luft gerieten. Es wurde merklich kälter, und wir trieben aufs Hochgebirge zu. Ein leichtes Grauen befiel mich. Der einzige noch verbliebene Passagier, ein Schuldirektor aus Gmünden, ahnte aber glücklicherweise nichts und freute sich über die prachtvolle Aussicht.

«Herr Dolder, wissens, wie hoch mer san?» «5200 Meter!» – Und immer noch stiegen wir, hinein in die lautlose, tiefblaue Unendlichkeit, 5500, 5800, 6000, 6500. Endlich geht der Zeiger langsam zurück. Wo wird sich unser Absturz vollziehen? Mit schätzungsweise 90 bis 100 Stundenkilometer brausen wir über alle Berge.

Nun stelle ich etwas Merkwürdiges fest: Wohl zeigt das Variometer immer noch «steigen» an, aber mein privater Höhenmesser fällt und steht nur noch auf 5800. Steigen wir nun, oder fallen wir? Welcher der Apparate spinnt?

Ich mache eine Probe, indem ich eine Zeitung über Bord werfe. Sie steigt flatternd am Ballon empor – so scheint es. In Wirklichkeit fällt der Ballon an ihr vorbei. Wir sinken also, stürzen mit mindestens 10 Meter in der Sekunde. In einigen Minuten werden wir aufschlagen. Meinen Passagier unterrichte ich nicht von der Gefahr. Er könnte vor Angst den Kopf verlieren. In Fallrichtung dehnen sich die Kalkschründe eines Zweieinhalbtausenders. Wenn es uns da hineinschlägt, dann gute Nacht.

Ein verzweifelter Blick senkrecht in die Tiefe. Noch befinden wir uns über bewaldeter Zone. Wie ein Blitz zuckt mir der Lehrsatz durch den Kopf, den wir vor Jahren im Theoriekurs so oft gehört: «Laß dich bei Gefahr in die Bäume fallen!» – Einzige Chance, die Bäume! Also Ventil! Ich ziehe die Leine. Wir fallen. Ich weiß nicht mit wieviel Sekundenmetern; mir scheint: wir fallen wie ein Stein.

Jetzt schnell alles hinaus, was wir noch haben! Mit dem Messer werden Schleppseil und Blachen gekappt, die – leeren – Sandsäcke gehen über Bord. Dann kurze Weisung an den Genossen: «Wenn ich rufe, dann springen Sie hoch – aber plötzlich! – Jetzt gehen Sie in Kniebeuge und halten sich fest.»

Im nächsten Moment fallen wir krachend in die Lärchenwipfel... und warten vergeblich auf den Aufschlag. Ein Meter über dem Boden bleibt der Korb hängen! Die federnden Wipfel haben den Ballon sachte aufgefangen. – Wir sind noch einmal davongekommen. Der Abstieg zur nächsten Alphütte kann beginnen. – Am folgenden Tag hat die wackere Berghilfe den Ballon aus 1800 Meter Höhe unbeschädigt zu Tal gebracht.

Rückzug in die Alpen

Der zunehmende Luftverkehr mit seinen einschränkenden Bestimmungen bewog mich 1957, den Alpenflug wieder in Gang zu bringen. Seit dreißig Jahren, das heißt seit dem letzten Flug von Victor de Beauclair, war keine Ballonfahrt über die Alpen unternommen worden, denn es galt als sehr teuer, gefährlich, ja waghalsig.

In unserem Klub wollte man mir für die Verwirklichung dieses Planes keinen Ballon geben, und man verlangte mir schließlich auch einfach die dreifache Chartergebühr. Ferner mußte ich fast eine ganze Dissertation über die Berechnung der Strömungen und so weiter vorlegen, und man machte mich schließlich darauf aufmerksam, daß ich unbedingt Atemgeräte und Polarkleidung benötige.

Nun, der Hinweis auf die Folgen des Höhenfluges machte mir einen gewissen Eindruck, denn ich bin kein Hochalpinist – die Rigi war bisher mein höchster Berg. Aber, wie schon oft, kam mir der Zufall auch hier zu Hilfe: Ich kam mit Othmar Gurtner zusammen, der 1956 die erste schweizerische Himalaya-Expedition organisiert hatte und der mir Atemgeräte und Polarkleidung zur Verfügung stellte, unter der Bedingung, daß ich jemanden aus seiner Gruppe auf den Flug mitnehme.

So stiegen wir endlich am 30. August 1957 von Mürren aus bei strahlendem Wetter auf, ausgerüstet mit Sauerstoffgeräten, Schutzkleidern und Proviant – so daß wir 14 Tage hätten auf einem Gletscher biwakieren können.

Die früheren Himalaya-Stürmer Jürg Marmet und Dölf Reist begleiteten mich. Alle Befürchtungen stellten sich als maßlos übertrieben heraus. Bei Wind und Sicht ist der Alpenflug nicht schwieriger als eine Ballonfahrt über das Tiefland, es braucht nur eine sorgfältige meteorologische Beratung und eine saubere Navigation. Wir landeten nach sieben Stunden in San Nazzaro am Lago Maggiore.

Sechs Wochen später wagte ich mich von Österreich aus gleich nochmals im Ballon über die Alpen. Auch diesmal hatten wir vollen Erfolg und landeten wohlbehalten in Kärnten.

Es galt, die Angst der Piloten vor dem Berg zu überwinden, wenn man den Ballonsport über die Alpen tragen wollte. Nun dauerte es aber drei Jahre, bis ich wieder, dieses Mal von Interlaken aus, einen Hochalpen-Aufstieg finanzieren konnte.

1961 erfolgte wieder eine Nord-Süd-Traversierung von Mürren aus, mit Hofratslandung bei Vergiate in der Lombardei. Dieses Mal war auch der Mürrener Kurdirektor im Korb. Er fragte mich, ob er Mürren als Aufstiegsort für alpinen Freiballonsport bekanntmachen könnte.

Dies gab mir den Anstoß zur Planung und Organisation der Internationalen Hochalpinen Ballonsportwochen unter dem Patronat der Ballonsportgruppe Rapperswil des Aero-Club der Schweiz, deren Obmann ich seit 1958 bin.

Mit sehr viel Herzklopfen gingen wir an die Vorbereitungen, doch bereits diese ersten Mürrener Ballonsportwochen wurden ein voller Erfolg. Ja, es zeigte sich zu unserer großen Freude eine gewaltige Ausstrahlung im europäischen und amerikanischen Ausland. Fernsehgesellschaften berichteten darüber, schickten ihre Reporter und drehten Filme von Helikoptern und Pilatus-Porters aus. In der ganzen Welt sah man unsere Ballone – und natürlich auch Mürren und die Berge. Diese Alpenflüge inmitten der Viertausender sind eben etwas, das es sonst nirgends auf der Welt gibt.

Heute ist die dazugehörige Bodenorganisation sehr gut ausgebaut: ein Funksystem mit Relais auf dem Jungfrauoch, dem Gotthard und dem Simplon sowie Funkausrüstungen in allen Ballonen gestatten uns, mit jedem Ballon in Verbindung zu bleiben und ihn während der Fahrt zu beraten. Die Gefährlichkeit ist nicht größer als bei irgendeiner anderen sportlichen Veranstaltung. Und sollte einmal der Wind wirklich plötzlich aussetzen, so kann ja so ein

Ballon auf dem kleinsten Plätzchen landen und von einem Helikopter abgeholt werden.

Mit der Wiederaufnahme der Alpenflüge haben wir auch vermehrten Kontakt mit den Meteorologen bekommen. Wir entdeckten da Phänomene, von denen weder wir noch die Meteorologen eine Ahnung hatten. So kam es vor, daß ein Ballon plötzlich und scheinbar ohne Grund von 5000 auf 8000 Meter stieg – um kurz darauf wieder die gleiche Strecke zu sinken.

Von der Gegend um Bad Ragaz sind ähnliche Verhältnisse bekannt. Dort können bei Föhn Segelflugzeuge in kurzer Zeit bis auf eine Höhe von 12 000 Meter hinaufkurven und nachher in riesigen Schleifen sich halb Europa ansehen. Alle diese Beobachtungen, so etwa auch über die verschiedenen Talwinde, zeichnen wir sorgfältig auf, damit die Piloten wissen, was sie in den einzelnen Tälern erwartet. Früher waren die Aufzeichnungen, die jeder Pilot nach der Fahrt dem Eidgenössischen Luftamt abgeben muß, für die Meteorologen kaum auswertbar. Nun veranstalten wir Wettbewerbe und prämiieren den genauesten Bericht. Damit wird das Wissen über den alpinen Ballonflug vertieft und den Wetterfröschen zudem wertvolles Material geliefert.

*

Der Freiballon ist heute kein Nützlichkeitsinstrument mehr, er gehört in den Bereich des Zwecklosen, des Nicht-Notwendigen. Aber gerade diese Nutzlosigkeit hat ihm die Herzen vieler Menschen gewonnen. Er erinnert uns an verblaßte Jugendträume, an ein verlorenes Märchenparadies. Einmal ziellos und mühelos sich dem Spiel der unberechenbaren Kräfte aussetzen, mit leichtem Schauer einen Hauch des großen Abenteuers verspüren, sich in Dimensionen hinauswagen, in denen die Sicherheit nur an einigen Stricken hängt und wo man nicht bestimmt weiß, wann und wo man den Boden wieder berührt...

Das alles kommt mir manchmal vor wie ein Traum, den man wachen Sinnes erlebt, und es packt mich immer wieder von neuem. – Ich glaube, man kommt mit diesem Sport besonders nahe an das Herz der großartigen Natur. Der Ballonfahrer ist kein Held – jedenfalls heute nicht mehr. Er ist schon eher ein Träumer, dem die lautlose Fahrt im Freiballon ein demütiger Weg zur Ehrfurcht vor der Erhabenheit der Schöpfung ist.

Kennen wir unsere Pflanzen?

Von Prof. Dr. Jakob Schlittler

Die Nachtkerze



Auffällige Eigenbewegungen sind an den Blütenpflanzen nicht häufig wahrzunehmen. Am besten bekannt sind die Bewegungen der Blätter und Fliederblättchen bei gewissen Schmetterlingsblütlern, welche sich in einem ungefähr zwölfstündigen Rhythmus vollziehen, entsprechend dem Wechsel von Tag und Nacht. Bei der Feuerbohne zum Beispiel senken sich die Blätter am Abend an ihren Gelenken und richten sich am Morgen wieder auf.

Am meisten überraschen uns immer die seismonastischen Bewegungen der Sinnpflanze, *Mimosa pudica*, bei der die mit Gelenken ausgerüsteten Blätter nach einem Stossreiz (Schlag, grobes Berühren) rasche Klappbewegungen ausführen, die sich von dem Ort, wo die Pflanze gereizt wurde, wie eine fortlaufende Welle über das ganze Zweigsystem ausbreiten. Man kann die Geschwindigkeit, mit welcher die Reizwelle voranschreitet, an den nacheinander zusammenklappenden Blättchen leicht verfolgen. Unter gewöhnlichen Umständen beträgt die Fortpflanzungsgeschwindigkeit 4 bis 30 Millimeter pro Sekunde. Sie kann aber auch bis 10 Zentimeter pro Sekunde erreichen. Nach 15 bis 20 Minuten erholt sich die Pflanze wieder und bringt die Blätter in die normale Ausgangslage zurück.

Auch die mit glitzernden Fangtentakeln versehenen Blättchen des Sonnentaus führen, wenn Insekten sich im Schleim dieser fleischfressenden Pflanze verfangen haben, Rollbewegungen aus, die von den auf Tastreiz reagierenden Tentakeln ausgelöst werden. Noch augenfälliger ist das auch im Dienste des Tierfanges stehende plötzliche Zusammenklappen der Blatthälften der Venusfliegenfalle (*Dionaea muscipula*).

Sichtbar sind für uns ferner auch die Bewegungen der Ranken, wenn sie, in der Luft kreisend, nach einer Stütze suchen.

Den Uneingeweihten erschrecken oft explodierende Früchte, die, wie die reifen Hülsen des Ginsters, plötzlich mit einem Knall aufspringen und die Samen unter Knistern durch das Gesträuch viele Meter weit weg-schleudern. Der eine oder andere von uns ist auch schon zusammengefahren, wenn er unversehens in die reifen Kapseln des Springkrautes griff, deren platzende Teile sich dann in seinen Händen blitzartig wie Uhrfedern ringelten, derweil die Samen wie Schrot durch die Luft sausten.

Es würde hier zu weit führen, wollten wir den tiefern Ursachen und Auswirkungen dieser Bewegungen nachforschen.

In dieses Kapitel der sichtbaren Bewegungen gehören auch das Öffnen und Schliessen der Blüten. Man spricht von Entfaltungsbewegungen.

Zu den Pflanzen, die im Hochsommer ihre Blüten in der Abenddämmerung sehr rasch öffnen, innert einer Viertelstunde, gehören die Nachtkerzen. Häufig sind bei

uns die kleinblütige und die grossblütige Art. Immer geraten wir in Staunen, wenn wir in Musse dem Schauspiel der sich öffnenden Blüten folgen können.

Wenn die Nacht einkehrt, verwandelt sich eine Kolonie Nachtkerzen jedesmal in eine wahre Lichterstadt. Man braucht nicht lange vor der blühbereiten Pflanze zu stehen, bis an einer der grossen Knospen eine Kelchklappe sich mit einem Ruck elegant nach unten schwingt. In den folgenden fünf Minuten bewegt sich die gegenüberliegende Klappe nach oben. Eine Weile scheint nun nichts mehr zu passieren. Aber plötzlich beginnt es in der jetzt entblösten Blumenkrone zu rumoren. Ein Kronblatt erzittert, zuckt etwas nach aussen. Ein zweites beginnt zu wackeln, und innert fünf Minuten haben sich alle vier zu einer grossen, grellgelb in die Nacht hinaus leuchtenden Blume geöffnet, aus der der Griffel anfänglich wie ein Klöppel herausragt. Kaum ist eine Blüte offen, beginnt eine andere lebendig zu werden.

Bis zum Tagesanbruch hält das Leuchten der Blüten an. Dann erlöschen sie unter den ersten Strahlen der Sonne. Nur wenn am Morgen Wolken den Himmel bedecken oder gar Regen fällt, dauert das Blühen bis zum nächsten schönen Tag an.