

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	46 (1973)
<b>Heft:</b>	10
<b>Artikel:</b>	Traversées aériennes des Alpes, hier et aujourd'hui : 1898-1973 : le sport du ballon libre dans les hautes Alpes à 75 ans = Alpenüberquerung damals und heute : 1898-1973 : 75 Jahre Freiballonsport in den Hochalpen
<b>Autor:</b>	Sautter, Erwin A.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-776107">https://doi.org/10.5169/seals-776107</a>

### 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:** 13.01.2026

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



# TRAVERSÉES AÉRIENNES DES ALPES, HIER ET AUJOURD'HUI

1898-1975 : LE SPORT DU BALLON LIBRE DANS LES HAUTES ALPES A 75 ANS

Depuis le «Victoria», l'aérostat dont le livre inoubliable et inoublié de Jules Verne, «Cinq Semaines en Ballon» dépeint les péripéties, ce véhicule aérien n'a guère changé. Il reste sphérique, avec le filet auquel est suspendue la nacelle ceinturée par les sacs de lest; les équipements et dispositifs: guiderope, soupape de sûreté, ancrés, échelle de soie, instruments de bord, matériel de construction sont restés sensiblement les mêmes.

Depuis 1783, c'est à l'hydrogène qu'on recourt pour gonfler les ballons. C'est le plus léger des gaz (poids spécifique: 0,07) mais il a l'inconvénient d'être inflammable et explosif. L'hélium, qui n'est pas combustible, est non seulement plus lourd, mais vingt fois plus coûteux. Un certain temps, on a utilisé le gaz de ville, le meilleur marché. Malheureusement, son remplacement par le méthane, dont la force ascensionnelle est faible, a privé les aéronautes de cet auxiliaire. Certes, quelques rares ballons prennent encore leur vol à l'usine à gaz de Schlieren (Zurich) et s'élèvent, de manière pataude, dans le ciel strictement contrôlé des abords de l'aéroport de Kloten. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1971, tous les ballons doivent être équipés d'une installation de radiotélégraphie qui les relie de manière constante avec le service de sécurité aérienne. Chaque ascension doit être préalablement autorisée par cet organe. Il détermine également le moment du départ. De même, les atterrissages doivent être annoncés aux «aiguilleurs du ciel» afin qu'ils soient en mesure de donner «feu vert» au ballon et priorité de manœuvre sur les autres véhicules aériens.

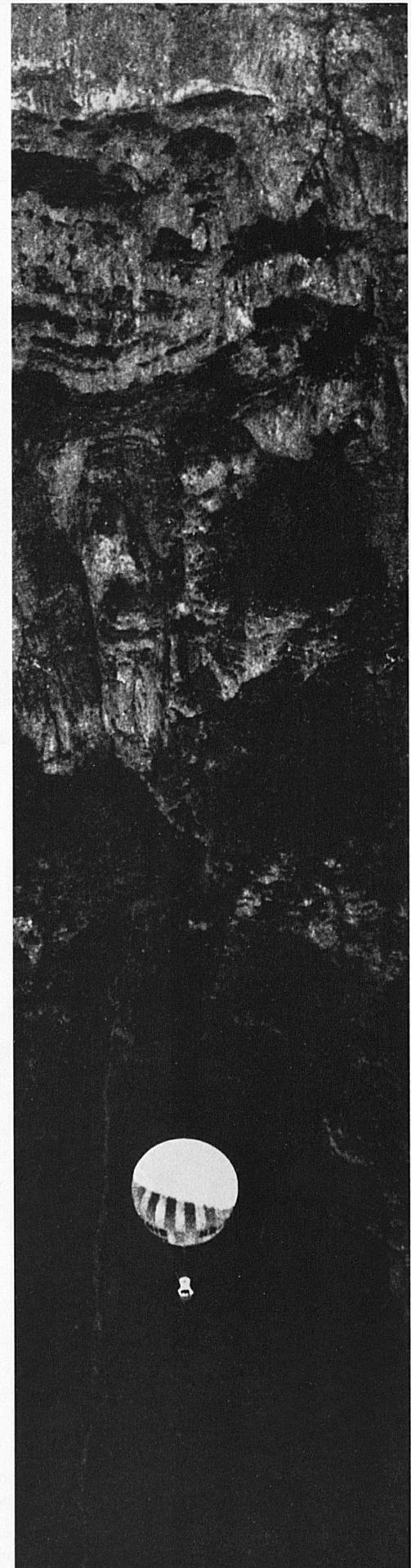
Les conducteurs des ballons de naguère ne pouvaient compter sur une assistance aérienne; en effet, l'hélicoptère date de la dernière guerre seulement (encore que le premier modèle ait été conçu par un Russe, B. N. Jurjew, en 1912 déjà). Tandis qu'il y a soixante-dix ans, il fallait des jours et une équipe de quelques douzaines d'hommes pour «récupérer» un ballon après une navigation au-dessus des Alpes, quelques vols d'un hélicoptère et de son équipage suffisent aujourd'hui. Cette «récupération» – qu'elle soit effectuée à partir des stations de remplissage du Pla-

teau (Lenzbourg ou Zurzach) ou de Mürren, le centre classique du sport du ballon libre dans les Alpes, est souvent la partie la plus coûteuse d'une expédition. Aussi les prix des passages sont-ils à l'envi: s'ils varient entre 400 à 500 francs (selon le point de départ et le taux d'occupation de la nacelle) pour un survol du Plateau, ils peuvent atteindre jusqu'à 4000 francs pour une randonnée au-dessus des Alpes.

Si l'aérostat ne s'est guère modifié, le paysage et les conditions de navigation, en revanche, ont beaucoup changé au cours d'un siècle. La multiplication des constructions, le développement du réseau routier, des lignes à haute tension et de l'aviation commerciale surtout multiplient les obstacles, de sorte que la magnifique aventure du ballon libre est aujourd'hui pratiquement limitée aux hautes Alpes et à quelques régions des Préalpes.

Dans les conditions présentes, une répétition des exploits d'un Spelterini et d'un Victor de Beauclair (un Allemand du Brésil que ses survols des Alpes ont également rendu célèbre) n'est plus guère possible, notamment en raison des exigences de la sécurité aérienne. Rappelons ici la mémorable expédition de Beauclair, qui, du 4 au 6 décembre 1908, a franchi en 56 heures, en passant par-dessus les Alpes (Dolomites), les 960 km qui séparent Leipzig de Casale Marittima en Italie (localité située sur la Péninsule à la hauteur de l'île d'Elbe). Du 9 au 11 novembre de l'année suivante, de Beauclair a effectué en trois étapes, via Novara et Alessandria, le parcours de Linthal (Glaris) à Gênes.

La tradition des survols des Alpes a été renouée en 1957 au départ de centres tels que Mürren ou de stations périphériques de remplissage, d'Augsbourg (Allemagne fédérale) notamment. En 1962 a été inaugurée à Mürren (région du Schilthorn) la 1<sup>re</sup> Semaine internationale du ballon libre dans les hautes Alpes. Depuis lors, ces manifestations étant régulièrement répétées, plus de 120 aérostats ont pris le départ. On peut parler à juste titre d'une renaissance de ce beau sport.



*Internationale Ballonflugwochen Mürren.*

*Linke Seite: Nebelmeer über dem Goms, dem obersten Teil des Wallis, rechts der Bildmitte das Scheuchzerhorn (3470 m).*

*Rechts: Vor der Felswand des Schwarzen Mönch im Jungfraumassiv. Photos Giegel SVZ*

*Séances internationales du ballon libre de Mürren. À gauche: Mer de brouillard sur la vallée de Conches, dans la partie supérieure du Valais; à droite du centre de l'image: le Scheuchzerhorn (3470 m).*

*A droite: Un ballon se détache sur la paroi rocheuse du Schwarzer Mönch, massif de la Jungfrau*

*Settimane internazionali di voli in aerostato,*

*a Mürren. Pagina sinistra: Mare di nebbie in val di Conches, nell'alto Valles; a destra, rispetto al centro dell'immagine, lo Scheuchzerhorn (3470 m).*

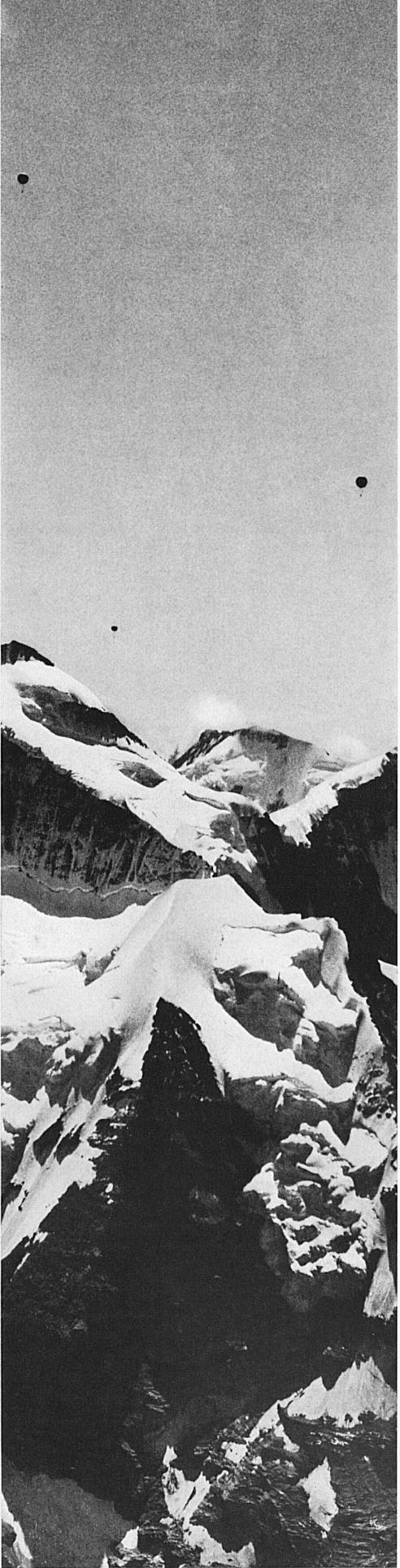
*A destra: Pallone aerostatico dinanzi alla parete rocciosa dello Schwarzer Mönch, nel massiccio della Jungfrau*

*An international balloon meeting in Mürren.*

*Left-hand page: A sea of cloud over the Goms, the upper region of the Valais, with the Scheuchzerhorn (11,385 ft.) to the right of centre. Right: In front of the rock face of the Schwarzer Mönch in the Jungfrau massif*

# ALPENÜBERQUERUNGEN DAMALS UND HEUTE

1898–1973: 75 JAHRE FREIBALLONSPORT IN DEN HOCHALPEN



Das Vehikel blieb unverändert: da ist eine Riesenblase aus gummiertem Baumwollstoff, ein nach der Landung oft schwierig zu entwirrendes Netz, das über die Hülle gestülpt wird, ein hölzerner oder metallener Korbring, der zwischen Ballon und Korb geknebelt wird, dann der besagte Weidenkorb mit 5 bis 6 Stehplätzen, dazu zwei bis drei Dutzend Ballastsandsäcke, ein Schlepptau von 50 m Länge, ein Hochlasstau, eine Ventilleine zum Öffnen einer Klappe zuoberst am Ballon, um Gas entweichen zu lassen, ein Reissgurt zum Öffnen der 5–6 m langen Reissbahn bei einer Landung mit starkem Bodenwind sowie eine Notöffnung am unteren Teil der Hülle, zwei weitere Leinen zur Schließung des blinddarmähnlichen Füllansatzes, dann eine Sandtasche am Korb mit einer Salzschaufel und schliesslich noch ein Bordmesser und ein Feuerhorn.

Auch der Füllstoff ist seit 1785 derselbe geblieben: Wasserstoff, das leichteste aller Gase (spez. Gewicht 0,07), wird auch heute noch verwendet; dabei ist es explosiv und brennbar wie Benzin. Helium ist nicht nur schwerer, sondern auch zwanzigmal teurer; dafür wäre es unbrennbar. Mit der Umstellung vom Leuchtgas aufs Erdgas gingen den Ballonfahrern die billigsten Zapfstellen, die städtischen Gaswerke, verloren. Nur in Schlieren bei Zürich steigen noch Ballone mit einem etwas veredelten Stadtgas schwerfällig in die hier streng kontrollierten Lüfte; man ist in Flughafenbarschaft (Zürich-Kloten).

Seit dem 1. April 1971 muss jeder Ballonfahrer im Besitz des nationalen Bordtelephonieausweises sein, und alle Ballone sind mit Bordfunk ausgerüstet, um die Verbindung mit dem Flugsicherungsdienst zu gewährleisten. Jeder Ballonstart in der Schweiz wird bei der Flugsicherung angemeldet, die bei ungünstigen Wind- und Witterungsverhältnissen eine zeitliche Verschiebung verlangen kann. Auch die Landung muss zum Beispiel an «Zürich Information» durchgegeben werden, damit die Beamten (Fluglotsen) auf dem Turm wissen, dass die Luft von Ballonen, die gegenüber allen anderen Luftfahrzeugen Vortritt geniessen, rein ist. Die Ballonfahrer von damals konnten aber auch nicht auf Hilfe aus der Luft hoffen: der Hubschrauber ist ein Kind des Zweiten Weltkrieges. (Der Russe B.N.Jurjew entwarf zwar bereits 1912 einen Helikopter.) Während vor sechzig oder siebzig Jahren die Ballonbergungen nach Alpenfahrten oft Tage und einige Dutzend Helfer beanspruchten, holen heute die Helikopterpiloten ihre Kameraden von der «aufgeblasenen Konkurrenz» (deutscher Ballonjargon) in einigen kurzen Flügen von unzugänglichen Alpen in die Täler hinunter. Solche Bergungs-

operationen können zum kostspieligsten Teil einer Ballonfahrt werden, ob sie nun von einem Wasserstoff-Füllplatz im Mittelland, wie Lenzburg oder Zurzach, oder von dem traditionsreichen Startplatz Mürren im Berner Oberland ausgehen, wo Passagiere für eine Fahrt im Weidenkorb über den Hochalpen bis viertausend Franken spendieren. (Ein Passagierplatz für eine Fahrt im Mittelland kostet zwischen 400 und 500 Franken, je nach Startplatz und Korbbesetzung.)

Verändert hat sich die Landschaft seit der Jahrhundertwende: die Suche nach einem guten Landeplatz im Mittelland wird von Jahr zu Jahr für den Ballonfahrer schwieriger; Häuser, Straßen (Autobahnen!), Industriekomplexe, Hochspannungsleitungen, Unterwerke und Grossüberbauungen haben der Schweiz – gesehen aus dem Ballonkorb, einem «Stehplatz am Himmel» – ein anderes Gesicht gegeben. Nur die Hochalpen und weite Regionen der Voralpen verbleiben als letzte Reservate, wo dem Freiballonsport keine Grenzen gesetzt sind. (Die Grenzen der aviatischen Sicherheit muss jeder Aeronaut selber erkennen lernen.)

Die Leistungen Eduard Spelterinis und Victor de Beauclairs, eines in Brasilien geborenen Deutschen, der sich neben dem Toggenburger Luftfahrer durch eine Reihe grosser Fahrten über die Alpen auszeichnete, bekommen in der Rückschau ein besonderes Gewicht, da sie wohl kaum mehr wiederholt werden dürften. Nachtflugeinschränkungen (auch für die lautlosen Ballone) und die Probleme der Flugsicherung beim Einfahren von Ballonen in die Kontrollzonen erschweren heute Dauerfahrten ab peripheren Startplätzen, wie dies zum Beispiel de Beauclair vom 4. bis 6. Dezember 1908 von Bitterfeld bei Leipzig aus gelang: der spätere Zermatter Skilehrer überquerte die Alpen und landete nach 56 Stunden auf der Höhe der Insel Elba auf dem Festland bei Casale Marittima. Er war über eine Distanz von 960 km mit dem Wind gefahren. Die Route führte über Linz, die Karawanken, Laibach und die Adria. Vom 9. bis 11. November 1909 fuhr de Beauclair in drei Etappen von Linthal im Kanton Glarus über Novara, Alessandria, Genua und verlor seinen Ballon im Ligurischen Meer.

Die Tradition der Alpenfahrten im Freiballon ab zentralen Startplätzen wie Mürren sowie ab peripheren Wasserstoff-Füllplätzen wie Augsburg (BRD) wurde 1957 wieder aufgenommen. Im Schilthorngebiet (Mürren/Stechelberg) sind allein seit 1962, als die 1. Internationale Alpine Ballonsportwoche Mürren ausgeschrieben wurde, über 120 Freiballonstarts bis heute zu verzeichnen. Eine wohl ungeahnte Renaissance des ältesten Luftsports.

Erwin A. Sautter

Drei in Mürren gestartete Ballone über dem Jungfraumassiv. Photo Giegel SVZ

Trois ballons partis de Mürren survolent le massif de la Jungfrau

Tre aerostati partiti da Mürren sorvolano il massiccio della Jungfrau

Three balloons over the Jungfrau massif after having taken off from Mürren



Ballonflug, noch immer ein echtes Abenteuer; Wasserung im Zürichsee am 4. September 1971. Pilot war der Verfasser unseres Artikels, E. A. Sautter

Un voyage en ballon reste une aventure: «alaguage» sur le lac de Zurich.  
Le pilote est E. A. Sautter, l'auteur de notre article

Oggi come ieri, il volo in aerostato è un'avventura. Discesa sulle acque del lago di Zurigo. Il pallone era pilotato da E. A. Sautter

Ballooning is still a genuine adventure: coming down on the Lake of Zurich.  
The pilot was E. A. Sautter, the author of our article. Photo Küng