

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 53 (1980)

Heft: 9: "Obsi" = Empor = Sursum = Eccelso = Excelsior

Artikel: Wohin der Wind uns trägt

Autor: Fischler, Rita

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773839>

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: 19.01.2026

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



Wohin der Wind uns trägt

Von Rita Fischler Photos: Elisabeth Schweizer

Des Menschen uraltester Traum ist es, sich vom Boden abzuheben und zu fliegen. Die ausgefallensten Konstruktionen wurden schon erfunden, um sich diesen Wunsch zu erfüllen. 1783 erfolgte der erste gelungene Aufstieg des von den Brüdern Montgolfier konstruierten Warmluftballons in Vidalon-lès-Annonay. Heissluftballone soll es – so zeigen kürzlich entdeckte Zeichnungen – schon in der Mayakultur in Südamerika gegeben haben. In der Schweiz kamen die ersten heizbaren Ballone anfangs der sechziger Jahre dieses Jahrhunderts auf. Sie wurden noch mit Benzin geheizt, Propanbrenner kamen erst später in Mode.

Unser Ballon mit Immatrikulationsnummer HB-BAC, Marke Raven aus Amerika, wird im Auto aufs Feld geführt. Der Pilot hatte sich zuvor den detaillierten Wind- und Wetterbericht aus Zürich-Kloten angehört. Das Team, Pilot und Kopilot sowie zwei Passagiere machen sich gleich an die Arbeit. Zuerst wird der Korb präpariert. In jede Ecke kommt eine gefüllte Propangasflasche, weiter werden das Instrumentenpanel mit Höhen-, Temperatur-, Steig- und Sinkmesser, Funk, Kartenmaterial usw. angeschnallt, später montiert man den Doppelbrenner und schliesst die Schläuche an. Eins, zwei, drei kippt die Mannschaft den Korb. Klappt das Teamwork, ist der Ballon in 20 Minuten fahrtüchtig. Der Korb wird nun mit Stahlseilen und Karabinern an der ausgezogenen, 80 kg schweren Kunststoffhülle verankert. Jetzt beginnt der am Boden stehende Ventilator zu surren, in wenigen Minuten füllt er das Tuch mit gewöhnlicher Luft. Dann heizt der Pilot mit einem Brenner in der Hand die Luft im Ballonkörper auf. Die farbige Kugel richtet sich immer mehr in die Höhe. Rasch heisst es über den Korbrand klettern. Wir heben uns sachte und geräuschlos vom Boden – steigen, steigen himmelwärts. Pilot Bar-On meldet sich in Kloten: «Hallo

Zürich, Information von Hotel Bravo / Bravo Alfa Charlie (HB-BAC). Ballon Hotel Alfa Charlie ist um 8.45 Uhr in Fahrwangen gestartet. Wir steigen auf 3500 Fuss Höhe. Allgemeine Fahrtrichtung Nordost.» 2½ Stunden könnte man mit den drei Propangasflaschen fahren, die vierte wird in Reserve für die Landung gehalten. Woher bekommt der Ballon seinen Auftrieb? Heissluft ist leichter als Kaltluft. Je grösser also die Hitze im Innern der Kunststoffhülle, desto leichter wird die 2200-m³-Luftfüllung. Bei einer Erhitzung auf etwa 80 Grad macht das in unserem Fall einen Auftrieb von rund 500 Kilo. Wieviel Brennstoff wir verbrauchen, kommt auf die Aussentemperatur und die Belastung an. Regulieren lässt sich nur die Höhe. Es heisst die verschiedenen Windströmungen in wechselnder Höhe erproben und nutzen. Man muss es im «Hintern» spüren, woher der Wind kommt, meint Bar-On.

Am Schatten des Ballons unter uns kann man Richtung und Geschwindigkeit ersehen. Über dem Wald herrscht grosse Stille. Leise wippen die Baumwipfel. Wir fahren im 10-km-Tempo. Ein Vogel nützt unsere Thermik aus – lautlos segelt auch er in der Luft. Bald gondeln wir an Ort, dann kommt wieder ein Windchen auf, das uns nützt. Nach dreiviertel Stunden suchen wir einen Landeplatz, ein drähte- und baumfreies Gelände, das mit dem Auto zu erreichen ist. Der Pilot nimmt Funkkontakt mit unserem Wagen auf, der uns seit dem Start verfolgte, und erklärt, wo wir zu landen hoffen.

Nun lässt Bar-On den Ballon abkühlen und ventiliert, das heisst, es wird durch einen Schlitz warme Luft abgelassen, so dass der Ballon sinkt. «In die Knie», mahnt der Kopilot jedesmal, bevor der Korb leicht aufschlägt und dann kurz wieder in die Luft hüpf. Wir erreichen «guet Land» in Niesenberg. Der Ballon wird durch das Top, die oberste Öff-

nung der Hülle, entleert, das 1000 m² grosse Seidentuch fällt auf den Boden und schliesslich ganz in sich zusammen. Die langgestreckte Wurst wird in den Sack und nachher in den Korb verpackt, das Ganze auf den Folgewagen geladen und zusammen mit der Mannschaft in die Flugschule zurücktransportiert. Ballonfahren erfordert Kameradschaftsgeist, es ist ein ungefährlicher Sport, aber auch ein recht teures Vergnügen. Doch ist zu bedenken, dass ein Luftschiff nur rund 400 Fahrstunden heil übersteht. Fahrgäste zahlen für eine Flugstunde 250 Franken. In Fahrwangen AG, der einzigen vollprofessionellen, 1978 gegründeten Heissluftballon-Schule in der Schweiz, kann man an 365 Tagen im Jahr Ballonfahren lernen. Ausser bei Regen und Gewitter natürlich. Die Schule besitzt vier Ballone für eine Vierermannschaft, hinzu kommt in allernächster Zeit noch ein Ballon für ein Achter-Team. Zur Erlangung des Pilotenbrevets, eines vom Eidgenössischen Luftamt genehmigten Führerausweises, müssen die Schüler – aufgenommen werden alle über 17jährigen – sechs verschiedene Kurse absolvieren. Die Ausbildung dauert ungefähr ein halbes Jahr. Unterricht wird in Meteorologie, Navigation, Gastheorie, Karten-, Material- und Gesetzeskunde erteilt. Vorgeschrieben sind im Minimum 10 Heissluftballonfahrten von mindestens einer Stunde Dauer. Die Kosten belaufen sich auf 3000 bis 3500 Franken. Wer sich später einen eigenen Ballon erstehen will – rund ein Viertel aller Absolventen der Heissluftballon-Schule HOT-HIT GmbH, darunter auch eine über 50jährige Dame, taten dies –, muss für einen Vierplätzer 23 000 Franken investieren. Die brevetierten Piloten werden später weiter betreut und geschult, und man stellt ihnen zu günstigen Bedingungen einen Ballon zur Verfügung.

Eine Fahrt mit dem Heissluftballon

- 61 Sorgfältiges Ausbreiten der Ballonhülle.
- 62 Einsetzen von gefüllten Gastanks.
- 63 Hüllenkontrolle.
- 64 Füllen der Heissluft.
- 65 Der Ballon richtet sich von selbst auf.
- 66 Im Innern der Gondel sind Propan-gastanks und Funkgeräte betriebsbereit.
- 67 Die Ballonhülle wird durch das Top entleert...
- 68 ...und im Korb verstaut

Au gré du vent

Un voyage en ballon à air chaud

- 61 L'enveloppe du ballon est soigneusement étalée.
- 62 Introduction de réservoirs remplis de gaz.
- 63 Contrôle de l'enveloppe.
- 64 Remplissage d'air chaud.
- 65 Le ballon se dresse de lui-même.
- 66 A l'intérieur de la nacelle, les réservoirs de propane et les appareils de radio sont prêts à fonctionner.
- 67 L'enveloppe du ballon est vidée par le haut...
- 68 ...et enfouie dans la nacelle

Un viaggio con il pallone aerostatico ad aria calda

- 61 L'involucro del pallone viene steso con cura.
- 62 Le bombole del gas vengono sistemate a bordo.
- 63 Controllo dell'involucro.
- 64 Si procede al riempimento con aria calda.
- 65 Il pallone si alza da solo.
- 66 Nella navicella le bombole di gas propano e gli apparecchi ricetrasmittenti sono pronti all'uso.
- 67 L'involucro del pallone viene vuotato dall'alto...
- 68 ...e risposto nella navicella

Wherever the wind takes us A trip in a hot-air balloon

- 61 The envelope is carefully spread out.
- 62 Full gas tanks are installed.
- 63 The envelope is checked.
- 64 The balloon is filled with hot air.
- 65 The balloon lifts from the ground as it is inflated.
- 66 Propane gas tanks and radio gear are ready for service in the basket.
- 67 The balloon envelope is deflated from the top...
- 68 ...and packed away in the basket

61



64

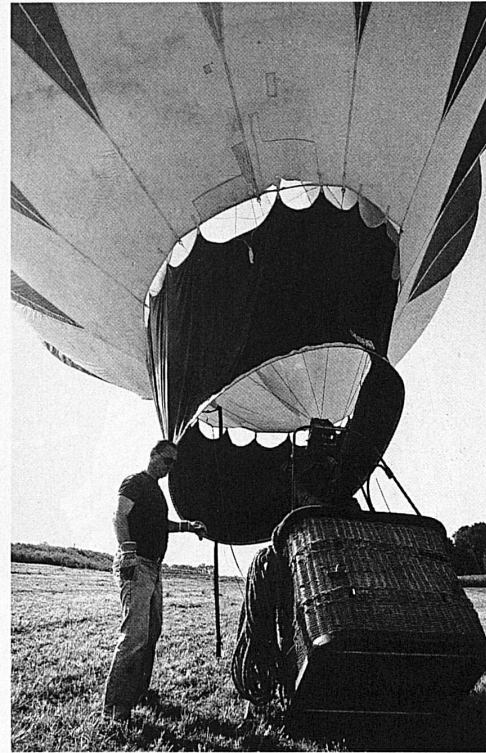
62



63

65

65



66



67

68





Aufwärts in die
Morgensonne
Montée dans le
soleil du matin
In volo verso l'alto,
nel sole del mattino
Upwards into the
morning sunlight



Am Schatten des
Ballons kann man
Richtung und Ge-
schwindigkeit er-
sehen

On peut voir la di-
rection et la vitesse
en regardant l'om-
bre du ballon

L'ombra permette di
determinare la dire-
zione e la velocità
del pallone

The direction and
speed of the balloon
can be judged from
the movement of its
shadow on the
ground