

Glück auf – Glück ab

Ballonsportler finden an der Ruhr reichlich Auftrieb



Ruhrtypischer Gruß mit sieben Buchstaben? „Glück ab!“ Kein Witz: So grüßen Ballonsportler, und davon gibt's an der Ruhr viele und besonders gute. Der beste deutsche und mehrfach weltmeisterliche Gasballon-Pilot zum Beispiel ist Duisburger und zählt zum Luftfahrtverein Essen. Die Verbindung Ballonsport und Ruhrgebiet hat Tradition und handfeste historische Gründe: Kaum irgendwo sonst war Gas für Ballone so leicht zu haben wie im Revier. „Glück ab“ und „Glück auf“ passen gut zusammen.

Wasserstoff vom Fass

1783 erhoben sich die ersten Menschen mit einem Heißluftballon der Brüder Montgolfier in die Luft. Weniger bekannt: Schon Tage später stieg, ebenfalls in Frankreich, der erste bemannte, mit Wasserstoff gefüllte Gasballon auf. Heißluftballons verschwanden dann rasch wieder; es war eben mühselig, mit einem qualmenden Lagerfeuer in der Luft herumzufahren. Gasballons waren einfacher – erst recht, als man sie im 19. Jahrhundert mit Leuchtgas zu füllen begann. Das war zwar nicht ganz so leicht wie Wasserstoff, aber bald in allen Städten problemlos zu haben, im Ruhrgebiet mit seinen Kokereien sogar im Überfluss.

Heute sind Heißluftballone längst wieder in der Mehrzahl. Mit Kunststoff-Hüllen und Propangasbrennern können sie ohne Aufwand von nahezu jeder Freifläche starten. Dagegen gerieten Gasballone ins Hintertreffen, zumal Kokereien und Leuchtgas allmählich verschwanden. Mit Erdgas, „schwerer“ als Luft, ist schlecht Ballonfahren. Doch wieder bot das Rhein-Ruhrgebiet einen Standortvorteil: einen Startplatz beim Chemiewerk in Marl, mit Wasserstoff „frisch vom Fass“; über eine Industrie Pipeline können auch Düsseldorfer Ballonfreunde von dieser Quelle zapfen. Resultat: Etwa 120 Gasballone gibt es noch auf der Welt, 45 davon in Deutschland – und davon etwa ein Drittel im oder nahe beim Ruhrgebiet, schätzt

Wilhelm Eimers. Dieser kleine, drahtige, fast hyperaktive Duisburger wiederum ist der zweite Grund, weshalb die Ruhr im Gasballon-Sport weltweit bekannt ist.

Keiner bleibt länger oben

1964 lag der junge Willi an der Duisburger Ruhr im Gras, als ein Ballon heranschwebte und landete. Alle Kinder rannnten hin, und jeder durfte mal in den Korb klettern. Willi kletterte gleich zweimal, und als einziger wich er dem Piloten nicht von der Seite, bis der Ballon verpackt und auf der Heimreise war. Als ihn ein Freund zehn Jahre später wieder aufs Thema Ballon brachte, machte Eimers Nägel mit Köpfen, ließ sich beim Luftfahrtverein Essen zum Piloten ausbilden – und verduzte die älteren Vereinskame-

raden mit seinem unbändigen Wunsch, weiter zu kommen. Immer nur bis ins Münsterland, das reichte ihm nicht. 1985 nahm der junge Wilde zum ersten Mal am berühmten Gordon Bennett-Rennen teil, dem härtesten aller Gasballon-Rennen, der inoffiziellen Weltmeisterschaft. Start war in Genf; am Mittelmeer sind die meisten gelandet, nach eher bescheidenen 290 bis 325 Kilometern. Willi Eimers kam mit 68 Kilometern auf den letzten Platz – und kriegte einen Sonderpreis, weil er mit 44 Stunden länger als jeder andere in der Luft geblieben und mit wechselndem Wind fast wieder zurückgefahren war. „Lange oben bleiben“, sagt Eimers, sei doch außer „viel Wind“ die einzige Möglichkeit, mit dem Ballon weit zu kommen. Er hat das Gordon Bennett-Rennen später immerhin dreimal gewonnen; in den vergangenen drei Jahren kam er auf den zweiten Platz. Als er das Rennen 1995 mit 1628 Kilometern gewann, zeigte er die Wirksamkeit seines Prinzips: 92 Stunden war er „oben geblieben“, Rekord bei Gordon Bennett. Weil Heißluftballons nach etwa zwei, spätestens vier Stunden der Brennstoff ausgeht, sind Weitfahrten nach Willi Eimers' Geschmack nur mit Gasballonen möglich – für ihn die „Rolls Royces“ unter den Ballonen. Unermüdlich streitet er für den Erhalt dieser Sportart, auch als „Gas-Chef“ im Deutschen Freiballon-



Ballonsportler Wilhelm Eimers auf „Willis Wiese“. Bild links: Unterm Ballon ist das Ruhrtal – und Nebel.



— Drei Männer (links) halten beim Füllen das Ballonventil geschlossen. Auf Kommando springen sie auf – und die Hülle schnell nach oben.

sport-Verband. Voriges Jahr hat er dabei einen wichtigen Erfolg verbucht: „Willis Wiese“. Am Startplatz in Marl waren sich die Ballonfahrer wohl ein bisschen auf die Füße getreten. Deshalb hatte der findige Eimers die Trasse der Wasserstoff-Industrieleitung Richtung Westen verfolgt und für seinen Verband das passende Gelände für einen neuen Startplatz mit Zapfstelle gesucht. In Gladbeck-Wittringen wurde er fündig. Wenn sich jetzt Ballonfreunde

vom Schläge Eimers' dort einfinden, wird Gladbeck oft zum Ausgangspunkt für europäische Fernreisen.

! Schippen im Sandkasten

Die Ballonleute sind leicht zu erkennen, wenn sie auf Willis Wiese zusteuern: an den kompakt-eckigen Autoanhängern. Die parken sie gut verteilt auf der Wiese; dann wuchten sie die Weiden-Ballonkörbe heraus, legen die schlaffen Ballonhül-

len daneben und befestigen sie an den Körben. Sodann gehen sie zu einem Sandhaufen, füllen Dutzende von Säcken mit Sand und schleppen sie zum Ballonkorb: Ballast. Wer so weit ist, kriegt Gas. Von der Zapfstelle werden Schläuche gelegt und an den Ballons befestigt. Dann rauscht Wasserstoff in die Hüllen. Auch 70 Jahre nach dem „Hindenburg“-Unglück denken viele Menschen bei „Wasserstoff“ an Katastrophe. Aber Helium

— Korb steht, Hülle liegt links daneben, Sandsäcke sind herbeigeschleppt – bald ist auch dieser Gasballon auf Willis Wiese gefüllt und startbereit.





— Sandballast gehört seit je zum Gasballon. Schippchenweises Abwerfen lässt den Ballon steigen. Das Bild oben zeigt moderne Navigationsgeräte.

ist nach wie vor zu teuer, und bei richtigem Umgang sei Wasserstoff auch nicht gefährlich, sagt Wilhelm Eimers, der unablässig über den Platz hin und her eilt. Er sollte es wissen: Er betreibt ein Brandschutz-Unternehmen.

Ab in den Nachthimmel

Am späten Nachmittag stehen dann zwölf pralle Ballone über Willis Wiese; die Körbe sind mit Funk, Navigationsausrüstung und Proviant gefüllt. Man könnte eigentlich starten. Doch wer binnen 19 Stunden möglichst weit kommen will, wählt eine andere Startzeit: Um Mitternacht entern die Mannschaften eine nach

der anderen ihre Körbe. Sie wuchten Sandsäcke von Bord, bis ihr Ballon genug Auftrieb hat, dann lassen die Helfer los: „Glück ab!“ Lautlos entschweben die Ballone in den nachtdunklen Himmel über dem Ruhrgebiet, zu erkennen bald nur noch an Blinklichtern, die unter dem Korb baumeln. Die meisten werden am nächsten Tag in Tschechien landen; ein paar hängen sich bewusst in westlichen Wind auf anderer Höhe und erreichen französischen Boden. Die weiteste Fahrt: 798 Kilometer. Tja. Fast zwanzig Stunden da oben in dem engen Ballonkorb? Zu schweigen von der Notwendigkeit, sich mal auf rustikale Weise menschlichen

Ballasts zu entledigen ... Trotzdem: Man bleibt sehnsüchtig zurück.

Zum Glück treffen wir Walter Müller in Gladbeck, einen erfahrenen Ballöner aus Essen. Bei Willi Eimers mitfahren? Na ja, grinst Müller, ob der aber je vor acht Stunden wieder runterkommen würde? Vielleicht ein bisschen viel für den Anfang. Müller rät zu einer Heißluftfahrt. Die ist auch leichter und spontaner zu organisieren, zumal mit zwei Ballonen: Denn wir hoffen, dass Fotograf Matthias Duschner vom einen Ballon aus den anderen fotografieren kann, über Ruhr-Landschaft. Walter Müller sagt, er kümmert sich drum.



— Ein älterer Ballon mit außenliegendem Netz. Das Bild lässt ahnen, wie mühselig das Aufrüsten ist; die Gewichte müssen beim Füllen dauernd versetzt werden.

Einige Zeit später der Anruf: „Morgen am Flugplatz Essen-Mülheim, um halb sechs. Früh!“ Ballonfahrer lieben die Morgen- und Abendstunden, wenn die Luft ruhig ist, ohne Thermik-Turbulenzen. Thomas Leyser aus Oberhausen und Ullrich Seel, Mülheim, werden uns und drei andere Ballon-Neulinge in die Luft bringen. Weil wir auf Ruhrgebiets-Fotos hoffen, haben sie diesen Tag mit diesem Wetter abwartet: Der Wind sollte uns nach Südost treiben, Richtung Werden, Baldeysee, Essen-Kupferdreh, vielleicht Hattingen. Jedenfalls mit viel Freiflächen für eine mögliche Landung; eine Fahrt übers zentrale Revier, dichtbesiedelt und mit Freileitungen überzogen, wäre zu riskant.

! Schweben und lauschen

Frühdunst liegt über Essen-Mülheim, aber der soll sich bald auflösen. Hat der Wetterbericht gesagt. Also los. So ein Heißluftballon ist schnell auferüstet: Korb raus, Gasflaschen rein, Brenner und Hülle befestigen, Hülle auslegen. Der Korb wird auf die Seite gelegt. Mit einem Benzin-Ventilator wird die Hülle aufgebläht, bis man mit dem Brenner heiße Luft in die Öffnung jagen kann. Dann richtet sich die Hülle schnell auf – und mit ihr der Korb.

Jetzt heißt es zügig einsteigen: Den Fotografen nimmt Ullrich Seel auf und entschwebt. Der Reporter klettert bei Thomas Leyser in den Korb. Der Pilot lässt noch einmal den Brenner fauchen, am Kopf wird's etwas heiß, und zögernd löst sich der Korb vom Boden. Trotz des manchmal fauchenden Brenners ist dieses Emporschweben etwas ganz anderes als selbst der schönste Flugzeugstart mit Anlauf, Triebwerksgedröhn und Fahrtwindrauschen. Wir beugen uns über den lederbezogenen Korbrand und staunen: Man hört die Lerche singen. Wir schweben über das Kloster der Elisabetherinnen – und hören ihr Glöckchen zum Gebet rufen. Wir sehen Pferde unschlüssig hin und her gehen, weil sie nicht wissen, woher das Brennergeräusch kommt. Wir sind über den Dingen und doch mittendrin. Nimmt man alle Sinne zusammen, Sehen, Hören und Riechen, so erlebe ich zum ersten Mal wirklich die Vogel-Perspektive.

Dummerweise nur sehen wir Ullrich Seel und seinen Ballon nicht mehr. Thomas – im engen Ballonkorb kommt einem „Sie“ schnell albern vor – Thomas also heizt mit dem Brenner und bringt uns über die Dunstwolke hinaus: Strahlender

Sonnenschein, auf der weißen Wolke der Schatten unseres Ballons – und da drüben, tatsächlich, Ullis Ballon. Leider sinkt er gerade und verschwindet seinerseits in der Wolke. Als wir uns sattgesehen haben am blauen Himmel, sinken auch wir wieder. Erspähen Werden, die Ruhr. Allerdings geht es nicht Richtung Baldeysee, sondern auf Heidhausen zu. Verschiedene Windrichtungen in so geringer Höhe, das ist ungewöhnlich. Und der Dunst löst sich keineswegs auf, sondern wird binnen weniger Minuten zu dicker Suppe. Wir fahren übers Heidhausener Rathaus, ich gucke auf das Haus eines Freundes und stelle fest, dass sein Garten mehr Pflege braucht. Thomas, der nach eigenem Bekunden niemals in ein Flugzeug steigen würde, ob klein oder groß, beguckt sich derweil ruhig, wie die Distanz zwischen Dachpfannen und Wolkensuppe bedenklich kleiner wird. Ehe wir es richtig begreifen, hat er sich zur Landung entschlossen. Er will keine Bekanntschaft mit nebelumwallten Stromleitungen machen. Über ein Wäldchen noch, die Blätter sind zum Greifen nah, dann setzt Thomas den Korb auf ein Feld. Weil der Wind kurz auffrischt und auf dem Feld ein seltsam zähes Gestrüch wächst, legt



— Da glaubten wir noch, der Nebel über dem Ruhrtal würde sich auflösen. Gegen vorzeitiges Abheben ist der Ballon am Auto verankert.

der Korb sich auf die Seite. Erfahrene Passagiere hätten das vermutlich ausgleichen können; wir halten uns immerhin gut fest: alles in Ordnung. Der Pilot richtet das Gefährt mit heißer Luft wieder auf. Geht es doch weiter? Die Hoffnung wird schnell enttäuscht. Thomas heißt uns aussteigen, lässt die Heißluft entweichen und gibt mir eine Leine in die Hand, mit der ich die erschlaffende Hülle vorsichtig auf den Acker dirigiere.

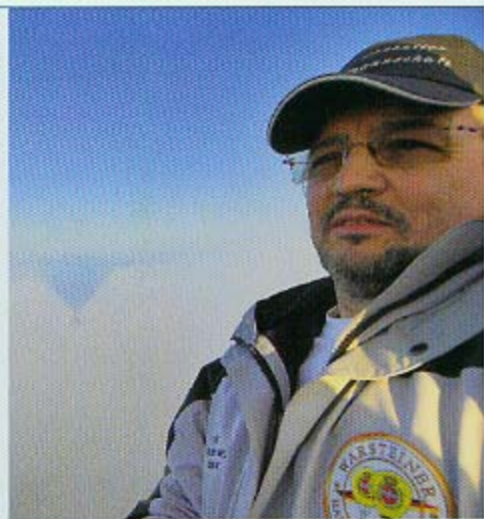
! Eben schien noch die Sonne

Vor ein paar Minuten, erzählen uns früh aufgestandene Heidhausener, habe noch die Sonne geschienen. Thomas ärgert sich: So daneben liegt der Wetterbericht selten. Hätte er das geahnt, wäre er gar nicht gestartet, aber da ist nun nichts mehr zu machen. Sicherheit geht vor, da sind wir Passagiere ihm durchaus dankbar, auch wenn unsere Erstfahrt nun bloß eine knappe Stunde gedauert hat.

Verfolger Walter Müller taucht auf; dass Thomas nur ein paar Meter neben einem Feldweg gelandet ist, war kein Zufall. Wir packen Korb und Hülle im Anhänger – und sind eine halbe Stunde später wieder am Flugplatz Essen-Mülheim. Bald darauf kehrt auch Ullrich Seel mit seiner Truppe zurück – sie waren nicht weit von uns entfernt gelandet. Sekt gibt's jetzt trotzdem: zur fröhlichen Anhängertaufe. Erst sengen sie uns ein paar

— Der Brenner schickt heiße Luft in die Hülle, bis sie sich und den Korb aufrichtet. Dann kann und muss bald gestartet werden.





— Links heizt Thomas Leyser die Hülle. Pilot Ullrich Seel (rechts) wird im September mit Willi Eimers wieder am Gordon Bennett-Rennen teilnehmen.

Haare an („ich nehm' das graue!“), dann löschen sie's mit Sekt und bröseln Erde drauf. Schöne Schweinerei. Dazu gibt's eine Urkunde: „Luftgraf Martin“ steht auf meiner.

Ullrich Seel übrigens ist seit drei Jahren Wilhelm Eimers' Co-Pilot bei den Gordon Bennett-Rennen und mithin Vize-Weltmeister der Gasballonfahrer. Dass auch ihm unsere Fahrt zum kurzen Hüpfgeriet, beweist wohl: Am Können

der Piloten hat es nicht gelegen. A propos Eimers: Auch im Gasballon seien Fahrgäste sehr willkommen, sagt der Duisburger. Früher hätten sie Wartelisten von zwei Jahren gehabt, das sei wegen der kommerziellen Anbieter von Heißluft-Ballonfahrten vorbei. Dabei leisteten zahlende Gäste einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung der Sportart Gasballonfahren. Ungefähr 200 Euro kostet eine Mitfahrt. Dafür kann der Gast – zusammen mit

dem Wetter natürlich – selbst entscheiden, wie lang die Fahrt dauern soll. Auch bei Willi Eimers müsse keiner fürchten, einen Tag lang im Korb festzusitzen, sagt der Weltmeister; bei Bedarf lande er auch nach einer Stunde wieder. Normal seien etwa vier Stunden. Und die, sagt Luftgraf Martin aus Erfahrung, dürften vergehen wie im Fluge. Auch wenn Luftgeadelte nicht „fliegen“ sagen dürfen: Der Ballon fährt. Glück ab! ● -na

— Über die A 52 hinweg ging's in Richtung Ruhr – und leider auch in eine unerwartet hartnäckige, dicke Dunstsuppe.

