

**Zeitschrift:** Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung  
**Herausgeber:** Pro Senectute Schweiz  
**Band:** 76 (1998)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Mit dem Wind über das Berner Oberland  
**Autor:** Vollenwyder, Usch  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-723422>

### **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:** 11.07.2025

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



# Mit dem Wind über das Berner Oberland

Von Usch Vollenwyder

**Seit dreissig Jahren fährt der aus Deutschland stammende Gstaader Hans Büker Ballon. Tausenden von Passagieren hat er in dieser Zeit die Bergwelt aus der faszinierenden Vogelperspektive gezeigt. Auch ihn selber hat das Ballonfahren geprägt.**

**M**it seinem rötlich blonden Bart, den blauen Augen und der Kapitänsmütze auf dem Kopf gleicht Hans Büker einem alten Seebären. Eine dicke Winterjacke und eine abgewetzte Wildlederhose schützen ihn gegen die Kälte an seinem Arbeitsort auf rund 3000 Metern Höhe über dem Berner Oberland: Als Ballonfahrer führt er bei guten Wetterbedingungen während der Winter- und Sommersaison durchschnittlich 80 Fahrten mit rund 600 Passagieren durch. Über 3000 Fahrten hat der bald 59jährige hinter sich, hat dabei fast 5000 Stunden im Korb verbracht und – alle Kilometer zusammengezählt – den Erdball umrundet.

«Willkommen an Bord! Wir steigen mit einer Geschwindigkeit von drei Metern pro Sekunde.» Immer kleiner werden die Häuser von Gstaad, bis sie aus der Vogelperspektive nur noch als flache Rechtecke zu erkennen sind. Dafür tut sich den Mitfahrenden – Ballon wird gefahren und nicht geflogen – eine andere Welt auf: Die vormals das Tal begrenzenden Bergzüge werden klein und kleiner, neue, dahinterliegende Bergketten kommen zum Vorschein. Immer eindrücklicher wird das Panorama. Schliesslich schwebt der Ballon auf rund zweieinhalbtausend Metern. Hans Büker bleibt mit seinen Passagieren meistens auf dieser Höhe, um ihnen den Eindruck zu vermitteln, selber Teil dieser grossartigen Kulisse zu sein. Wir Gä-

ste strecken die Köpfe über den brusthohen Ballonkorb und suchen vertraute Berggipfel: Das Saanenland rückt in die Ferne, während der Hornberg, das Saanersloch und der Rinderberg immer näher kommen. Bald wird der Blick frei auf Zweisimmen und das Simmental hinauf Richtung Lenk. Die ausländischen Touristen suchen verzweifelt nach dem Matterhorn, das sich fern am Horizont als kleine Spitze präsentiert. Vor diesem Hintergrund wollen sie sich gegenseitig fotografieren.

Hui Nam Tam aus Singapur hatte seiner Frau und seiner Nichte diese Ballonfahrt zum Abschluss ihrer Ferien geschenkt. «Too expensive» – zu teuer, hatte er erklärt, und für sich selber keine Fahrt reserviert. Vom Gstaader Ballonhafen aus wollte er seiner Familie zuwinken und dort auch wieder auf sie warten. Hans Büker lud ihn spontan in den Korb ein, in welchem bei ausgebuchten Fahrten neun Passagiere Platz finden. Vorher war dieser in die richtige Startposition gebracht worden, eine Routinearbeit, die Büker mit seinen Helfern in einer Viertelstunde erledigt hatte: Der in einem Sack zusammengefaltete, fast fünfzig Meter lange Ballon wurde ausgerollt und zwei Ventilatoren füllten die Kunststoffhülle mit kalter Luft. Vier starke Propanbrenner bliesen schliesslich solange heisse Luft in den Ballon, bis dieser sich gross in den Winterhimmel wölbte und gleichzeitig den am Boden liegenden Korb aufrecht stellte. Erst dann durften die Passagiere hineinklettern und der Ballon konnte starten.

Von Zeit zu Zeit bedient Hans Büker ein Hebelventil über seinem Kopf. Dabei strömt Propangas durch einen Schlauch aus einer der Gasflaschen, die in einer Ecke des Korbes stehen. Dann zischt es laut und eine Flamme lodert in die Ballonhülle. Die so erwärmte Luft lässt den Ballon immer höher steigen. Steigen und sinken und eine Drehung um die eigene Achse sind denn auch die einzigen Richtungsänderungen, die Büker mit seinem Ballon vornehmen

kann. Um damit überhaupt vorwärts zu kommen, ist er auf Luftströmungen in verschiedenen Höhen angewiesen. Diese Luftströmungen seien ähnlich wie die Bewegung des Wassers, erklärt er. Bei diesem gäbe es Wirbel, Strudel, Strömungen und stille Wasser; die gleichen Abläufe, nur eben unsichtbar, würden auch in der Luft stattfinden. Büker würde am liebsten jedem unerfahrenen

## Ballonsport in der Schweiz

*In der Schweiz untersteht der Ballonsport den Richtlinien und Weisungen des zivilen Luftfahrtamts; rund 530 eingetragene Ballone sind im Verkehr. Ballonfahrer erwerben ihre Kenntnisse in einer der 30 Ballonschulen der Schweiz. Um den Lehrausweis zu erwerben, müssen ein Arzteugnis und ein Auszug aus dem Zentralstrafregister vorgelegt werden. Die Ausbildung ist vergleichbar mit der Autofahrschule und dauert mindestens 16, in der Regel aber zwischen 30 und 40 Stunden. Danach kann in einer theoretischen und praktischen Prüfung das Brevet als Ballonpilot erworben werden.*

*Ein Heissluftballon kostet einige zehntausend Franken. Fahrten im Heissluftballon sind gebräuchlicher, da die Infrastruktur für einen Gasballon ungleich viel aufwendiger und die Kosten weit grösser sind.*

*In der ganzen Schweiz werden Passagierfahrten angeboten. Auskünfte darüber erteilen die Verkehrsbüros und Verkehrsvereine. Eine rund zweistündige Ballonfahrt kostet zwischen 300 und 500 Franken, je nachdem, ob auch Rückfahrt, Versicherung etc. im Preis inbegriffen sind.*

*Saison zum Ballonfahren ist das ganze Jahr über. Bei schönem Wetter sind im Herbst und Winter ganztags Fahrten möglich, im Frühling und Sommer finden sie der Thermik wegen vor allem am Morgen und am Abend statt.*





Beim Ballonfahren tut sich die ganze Weite der Bergwelt auf und vermittelt ein Gefühl von Leichtigkeit und Frieden.

Foto: Hans Büker

Ballonfahrer empfehlen, drei Tage lang an einem Bach zu sitzen und dort mit Korkzapfen und Papierschnitzeln die Bewegungen des Wassers zu verfolgen. Er selber hat schon vor langer Zeit gelernt, auf die Zeichen des Wetters zu achten, Windströmungen und Luftwirbel zu erkennen und alle seine Sinne zu gebrauchen. Er spürt einen Temperaturwechsel von einem halben Grad und kann seine Augen auf einen bestimmten Punkt fokussieren, so dass er auch kleinste Bewegungen unter sich wahrnehmen kann. «Vielleicht sehen wir ja Gamsen, dort an den Felsrändern, wo die Sonne den Schnee bereits weggeschmolzen hat», hofft er und lässt den Ballon ein wenig sinken. Dieser überfährt die Spillgerte, die das Simmental vom Diemtigtal trennt, bevor er der Niesenkette entlang auf über 3000 Meter steigt. Im Mittelland liegt Dunst, während sich im Westen das Licht der untergehenden Sonne in feinen Blau-, Gelb- und Rosa-Farbtönen reflektiert. Die Kondensstreifen von Flugzeugen

ziehen geometrische Formen über den Himmel. Am Horizont kommt eine leichte Stratusbewölkung auf. Berge und Wälder werfen lange Schatten und geben der Landschaft scharfe Konturen. Jetzt sei die Sicht sowieso am besten, die Luft sei klar wie im Sommer nur nach einer Kaltfront, sagt Büker. Kein Windhauch ist zu spüren, obwohl sich der Ballon mit einer Geschwindigkeit von 25 bis 30 Stundenkilometern vorwärts bewegt. Diese Geschwindigkeit können die Gäste im Korb nur am Tempo des am Boden dahinziehenden Ballonschattens abschätzen. Eine Minustemperatur von 16 Grad lässt die ans tropische Klima gewöhnten Touristen aus Singapur vor Kälte zittern.

Von Zeit zu Zeit nimmt Büker mit seinem «Rückholer», der mit Wagen und Anhänger auf der Strasse unterwegs ist, via Funk Kontakt auf: «Frédéric, ici Hans: Où es-tu?» Dann folgt ein Knistern im Funkgerät, wenn Frédéric seine Position durchgibt. Hans Büker weist ihn Richtung Spiez und Frutigen. Ein-

mal nimmt er auch mit der Flugsicherung des Militärflughafens Interlaken Kontakt auf und fragt, ob der Luftraum frei sei. Als einzige Apparaturen sind im Korb genügend Gasflaschen, ein Höhen- und Variometer, das die Steig- und Sinkgeschwindigkeit anzeigt. Sonst ist Hans Büker auf sich allein gestellt und trifft alle Entscheide selber. Das gefalle ihm auch ganz besonders: Diese Freiheit und Unabhängigkeit am Himmel. «An Routine kann man in diesem Beruf nicht erkranken.»

Es geht gegen fünf Uhr abends. Jetzt, wo die Sonne untergegangen ist, wird es noch kälter. Hans Büker lässt den Ballon sinken. Wieder verändert sich die Welt. Bergkette um Bergkette verschwindet, während der vorderste Hügelzug immer höher wird. Der Ballon sinkt sanft in die Talsohle hinunter. Die Häuser sind nicht mehr rechteckige Flächen, sondern werden wieder zu dreidimensionalen Gebäuden. Der Verlust der vorher erlebten Weite tut weh.





Ballonfahren mit Hans Büker (links aussen) kann Alt und Jung zu jeder Jahreszeit. Die Sicht ist allerdings im Herbst und im Winter am schönsten.

Foto: Privatbesitz

Eigentlich möchte Hans Büker das Dorf Frutigen überfahren und beim Flughafen in der Ebene landen. Er reisst ein Stücklein Toilettenpapier von einer Rolle und wirft es aus dem Korb. Gleichmässig ruhig schwebt es nieder. Kein Wind – er wird neben der Kirche und dem tief verschneiten Frutiger Friedhof auf einem freien Feld landen müssen. Mit seinem Rückholer, den er per Funk mit dem Anhänger zu dieser Stelle dirigiert hat, hat er bereits Sichtkontakt. Aus geringer Höhe wirft er ihm ein starkes Tau zu. Schon kommen von allen Seiten kleine und grosse Helfer angerannt und ziehen den Korb auf den festen Boden. Die Gäste klettern hinaus, klamm vor Kälte. Ein junger Frutiger zeigt ihnen den Weg ins nächste Restaurant, wo sie sich bei einem Fondue wieder erwärmen können. Noch einmal heizt Büker, der Ballon steigt einige Meter hoch und wird dann von den Helfern direkt auf den Anhänger des Wagens hinuntergezogen. Der Ballon, dem jetzt keine warme Luft mehr zugeführt wird, legt sich langsam auf die Seite. Unter Bükers Anweisung

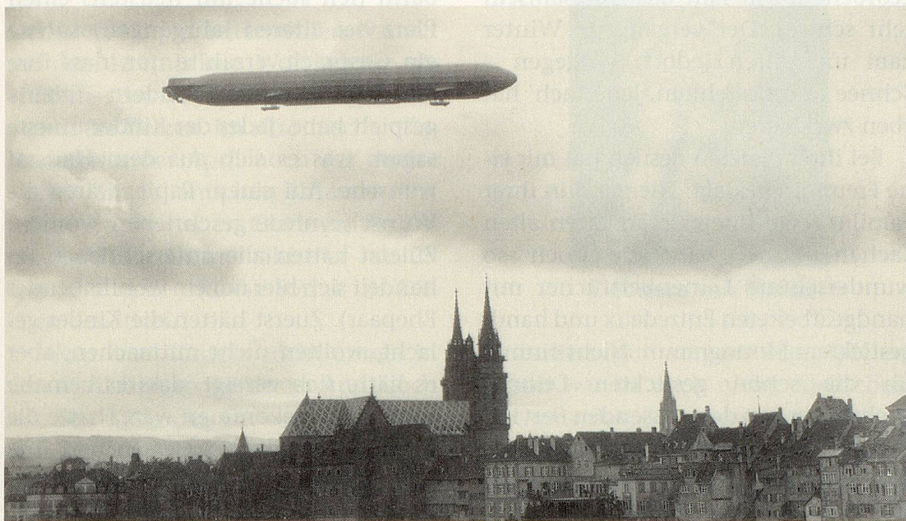
gen dürfen die vielen anwesenden Kinder helfen: Sie tollern auf der Lufthülle herum, bis auch der letzte Rest Warmluft durch die Öffnungen entwichen ist. Ein kleiner Junge darf voller Stolz die «Hucki» führen, ein kleines Gefährt mit einem grossen Sack auf der Ladefläche. Mit vereinten Kräften werden die vielen Quadratmeter Ballonstoff in diesen Sack hineingestopft. Zuletzt wird auch die «Hucki» über eine kleine Rampe auf den Anhänger verladen.

Die Heimfahrt verläuft ruhig. Die Touristen aus Singapur sind müde und lehnen sich in den Sesseln zurück. Im Fond des Kleinbusses unterhalten sich leise Frédéric und Bakim, seine Helfer. Er selber fährt den Wagen mit dem Anhänger durch das Kander- und Simmental nach Gstaad zurück. Mit leiser Stimme erzählt er von seiner Leidenschaft für das Ballonfahren, das für ihn die Erfüllung eines Kindheitstraums bedeutet. Geprägt hätte es ihn bis heute. Freunde sagen von ihm, nur in der Luft sei er ein wirklich guter Mensch. Dort hat er Zeit für Beobachtungen, lebt mit allen seinen Sinnen und fühlt tiefen

Frieden. «Die Leichtigkeit des Seins» spüre er da oben und sei im Einklang mit den gegebenen Verhältnissen. Deshalb macht er auch zweimal im Jahr, am Anfang und am Ende der Saison, eine Fahrt für sich ganz allein. Elf Stunden war er so schon mit dem Heissluft-, siebzehn Stunden sogar mit dem Gasballon unterwegs. Ein ganz besonderes Verhältnis bekam Büker dabei auch zur Natur. Er akzeptiert, dass sie ihren eigenen Gesetzen folgt, er empfindet sie als weder gerecht noch ungerecht oder gar berechenbar. In den Schoss der Natur werden seiner Meinung nach auch alle Geschöpfe nach ihrem Tod zurückkehren. Deshalb ist für ihn das Verweilen am Familiengrab in Norddeutschland, wo er aufgewachsen ist, auch so wichtig. Dort will auch er einmal «für ewig» ruhen, wie vor ihm alle seine Vorfahren und wie sein Sohn, der vor wenigen Jahren auf Grund einer besonderen Wetterlage mit dem Ballon verunglückt ist. Doch Hans Büker hadert nicht mit dem Schicksal. Wie sagte er doch: «Die Natur ist weder gerecht noch ungerecht oder berechenbar.»



# 200 Jahre Ballongeschichte



Das LZ 11 (Luftschiff Zeppelin Nr. 11) genannt nach der Preussenkönigin «Victoria Louise» schwebt über Basel (Aufnahme vor 1914). Foto: Felix Hoffmann, Basel)

Als Erfinder des Heissluftballones gelten die Brüder Montgolfier, zwei französische Papierfabrikanten aus Avignon. Zur Erzeugung von heisser Luft befestigten sie einen Drahtkorb unter der Ballonöffnung und verbrannten darin Stroh und alte Lumpen. Ihre ersten unbemannten Fesselballone – so genannt, weil sie durch starke Taue mit dem Boden verankert blieben – vermochten ein Gewicht bis 250 Kilogramm in die Höhe zu heben. Unterstützt von der Königlichen Akademie der Wissenschaften in Paris führten die Brüder Montgolfier im Herbst 1783 ihren Heissluftballon König Ludwig XVI. vor. In einem Korb liessen sie ein Schaf, eine Ente und einen Hahn mitfahren. Der Arzt Pilâtre de Rozier war schliesslich der erste Mensch, der sich noch im gleichen Jahr mit einer Montgolfière – so wurden diese ersten Lufttransportmittel während des ganzen kommenden Jahrhunderts genannt – in die Luft erhob.

Nach der Entwicklung des mit Wasserstoff gefüllten Gasballons stritten sich die Pioniere der Luftfahrt darüber, ob sich nun der Heissluft- oder der Gasballon besser bewähren würde. De Rozier bezahlte den Versuch, einen Gas- und einen Heissluftballon zu einem Zweierballon zu verbinden, mit dem Leben: Bei der Überquerung des Ärmelkanals im Jahre 1785 fing das hochexplosive Gasgemisch Feuer und der Ballon ging in Flammen auf.

Eine neue Zeit begann am 2. Juli 1900: Der erste Zeppelin, ein motorgetriebenes, gasgefülltes, von Ferdinand Graf von Zeppelin konstruiertes Luftschiff, hob von einem Floss auf dem Bodensee ab. Der Flug dauerte immerhin zwanzig Minuten. Wie sehr die Faszination dieser riesigen, silbernen Ungetüme am Himmel bis heute anhält, zeigt das im Sommer 1996 eröffnete Zeppelin-Museum in Friedrichshafen, das bereits weit über eine halbe Million Besucher zählen konnte.

Berühmt wurde das Luftschiff LZ 127 «Graf Zeppelin». Neun Jahre lang, von 1928 bis 1937, war es im Verkehr und legte während dieser Zeit mehr als anderthalb Millionen Kilometer zurück. Es war rund 18000 Stunden in der Luft und beförderte über 13000 Passagiere. Mit dem «Graf Zeppelin» wurde ein regelmässiger Luftschiff-Fahrdienst für Passagiere, Fracht und Post nach Südamerika betrieben.

1936 wurde die legendäre LZ 129 «Hindenburg» in Betrieb genommen. Sie war 245 Meter lang, hatte einen Durchmesser von 41,2 Metern und kam mit einer Geschwindigkeit von 135 Kilometern pro Stunde vorwärts. 72 Fahrgäste konnten in den zum Teil luxuriösen Räumen der «Hindenburg» reisen. Nach nur 63 Flügen kam es beim Landemanöver in Lakehurst (USA) zur ersten grossen Katastrophe in der Luftschiffahrt: Die «Hindenburg» stürzte ab und geriet in Brand.

13 Passagiere und 22 Besatzungsmitglieder starben. Mit dem Ausbruch des 2. Weltkriegs war die Ära der Luftschiffe zu Ende.

Anfangs dieses Jahres brach der Waadtländer Ballonfahrer Bertrand Piccard zu einem Weltrekordversuch der besonderen Art auf: Mit den beiden Kopiloten Wim Verstraeten und Andy Elson wollte er mit seinem Ballon Orbiter 2 ohne einen Zwischenhalt die Erde umrunden. Der Start glückte in den Vormittagsstunden des 28. Januar bei optimalen Wetterbedingungen. Rund 20 Tage sollte die Crew in der Druckkapsel, die am 52,5 Meter hohen Heliumballon hing, verbringen. Der Nordwestwind trieb den Ballon zuerst mit nur etwa 20 Kilometern pro Stunde Richtung Italien und Griechenland. Über Nordafrika hoffte Piccard auf 11000 Meter aufzusteigen. Dort wollte er sich vom «Jet Stream» mit einer Geschwindigkeit von 200 bis 350 Kilometern pro Stunde Richtung Osten treiben lassen. Mit diesen Höhenwinden würde er täglich rund 3000 Kilometer zurücklegen können. Vor Chinas Grenze aber war Piccards Reise definitiv zu Ende. China zögerte zu lange mit der Erteilung der Überfluggenehmigung, der Weltrekordversuch musste abgebrochen werden. Orbiter 2 landete in Birma, rund 120 Kilometer nördlich der Hauptstadt Rangun. Der 14. Versuch, die Welt in einem Nonstop-Ballonflug zu umrunden, war gescheitert. ♦

## Das Zeppelin-Museum

Das Zeppelin-Museum in Friedrichshafen bietet die weltweit grösste Sammlung zur Geschichte der Luftschiffahrt. Kernstück der Ausstellung ist die originalgetreue, 32 Meter lange Rekonstruktion eines Teils der «Hindenburg», die von den Besuchern betreten werden kann. Die Passagierräume sind authentisch eingerichtet und vermitteln einen Eindruck von der damaligen Reisekultur.

Das Museum befindet sich im Gebäude des ehemaligen Hafenbahnhofs, Seestrasse 22, D-88045 Friedrichshafen, Tel. 0049 7541 3801 0.

Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag von 10 bis 17 Uhr. Donnerstag von 10 bis 20 Uhr. Montags geschlossen.