



Come Fly With Me

Zu Fuß und mit dem Gleitschirm über die Alpen



Come Fly With Me

Mit dem Gleitschirm und zu Fuß über die Alpen

*Ein Reisebericht von Tim Schmidt über seine 340 Kilometer
lange Alpenüberquerung im Sommer 2019*

© 2020 **Tim Schmidt**

Texte und Fotos: Tim Schmidt

Flugtracks: GoogleEarth – Image C 2020 Maxar Technologies/TimSchmidt

Umschlaggestaltung: Frank Ströbl | Design

Satz und Layout: Frank Ströbl | Design, Braunschweig

2. Auflage, November 2020

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Buches darf in irgendeiner Form
(Druck, Fotokopie oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des
Autors reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet werden.



If you can dream it, you can do it.



Der Wunsch, die einsame Welt der Berge nur zu Fuß und mit dem Gleitschirm zu bereisen, erwachte bereits als Kind bei zahllosen Fahrten und Urlauben in den Alpen sowie durch das Ansehen und Betrachten vieler Bildbände und Naturfilme in mir. Jedoch erschien mir die erfolgreiche und ansatzweise sichere Durchführung so einer Reise nur für wenige Menschen überhaupt möglich und blieb in meiner damaligen Welt somit eher wagemutigen Abenteurern überlassen. Hatten andere Kinder berühmte Sportler, Schauspieler, Sänger und Prominente als Vorbilder und Helden, so waren es bei mir die Piloten der ersten Stunde, die Jahr für Jahr, Saison für Saison nahezu Unmögliches vollbrachten, immer größere Strecken auch in entlegenen Bereichen der Alpen flogen und anschließend in Schrift und Bild davon berichteten. Schien diese aufregende Welt auch unendlich weit weg, so erlosch in mir ein nie, der Traum, es den tollkühnen Piloten irgendwann einmal gleich zu tun.

Nun hießen Träume nicht Träume, wenn man sie sich im Handumdrehen und ohne größere Anstrengungen einfach erfüllen könnte. So stand mir in den



Anfangsjahren zunächst mein viel zu geringes Alter im Wege, denn bis zum luftrechtlich erlaubten Ausbildungsbeginn mit 14 und dem Erwerb des offiziellen Flugscheins mit 16 musste zunächst einmal einige Zeit ins Land gehen. Es folgte eine lange, ausgedehnte Phase des Lernens. Zwar stieg die Lernkurve in diesen Lehr- und Lernjahren stetig an, jedoch nicht ohne dabei auch ausgiebige Plateaus mit unterschiedlicher Länge zu durchlaufen bzw. zu durchfliegen, wobei die Sicherheit immer an erster Stelle stand. Dafür wurde von elterlicher Seite gesorgt und auch das ein oder andere Mal mit erhobenem Zeigefinger gemahnt.

Passte ich als Kind noch mit meinem gesamten Körper in die Luftkammern der ersten Gleitschirme – ehrlich gesagt waren es damals eher etwas bessere Fallschirme – und konnte ich den Sack mit der gesamten Ausrüstung selbst unter größter Kraftanstrengung kaum von der Stelle bewegen, so war es über fast drei Jahrzehnte im Flugsport faszinierend zu beobachten, welchen Leistungsstand und leichtes Gewicht die heutige Gleitschirmausrüstung besitzen kann.

Eng zusammengepfercht in einem Shuttle-Taxi den Berg hinauf gefahren zu werden, oder in einer kleinen, stickigen Gondel zu hocken und dabei von schwitzenden, sonnencremeverschmierten und von ihren letzten Heldentaten erzählenden Fliegern umgeben zu sein, zählte noch nie zu meinen größten Leidenschaften.

Mit abnehmendem Gewicht der Ausrüstung begann ich somit nach und nach den Aufstieg immer häufiger mit eigener Muskelkraft zu bewältigen. Einerseits macht mir das Fliegen im Anschluss an einen kräftezehrenden Aufstieg deutlich mehr Spaß, da man in der Luft um jeden erlaufenen Meter Höhe doppelt kämpft. Andererseits bekomme ich beim Aufsteigen ein sehr viel detaillierteres Bild von den am Tag vorherrschenden Bedingungen und werde am Startplatz nicht plötzlich von z.B. starkem Seitenwind überrascht. Während einer mehrstündigen Wanderung gleiche ich somit permanent die Wettervorhersagen mit den Bedingungen am Berg ab und beziehe sie in meine Flugplanungen für den jeweiligen Tag mit ein. Was könnte gehen? Was funktioniert bei der Wetterlage heute nicht? Wo lauern Gefahren? Die meisten dieser Fragen habe ich für mich am Startplatz bereits beantwortet, bevor andere Piloten überhaupt die Autotür des Shuttles aufgemacht haben. Überrascht werde ich so nur noch sehr selten vom Wetter.

Mit zunehmender Anzahl an Flügen stieg über die Jahre natürlich nicht nur das Flugstundenkonto an, auch mein fliegerisches Selbstvertrauen baute sich langsam aber stetig aus. So testete ich über die Jahre nicht nur eine Unmenge an verschiedenem Material auf seine Funktionalität, Beständigkeit und ein möglichst geringes Gewicht, sondern auch mein fliegerisches Können immer wieder aufs Neue. Stück für Stück verschob ich meine Grenzen, nie ruckartig oder über-



mütig, jedoch zielstrebig und mit einem Plan im Hinterkopf. Bei aller Faszination für das Fliegen und der Schönheit der Welt von oben, versuche ich in jedem Flug etwas dazu zu lernen, mitzunehmen und nach der Landung zu reflektieren und abzuspeichern. Häufig träume ich Flugsituationen vom Starten und Landen in unwegsamem Terrain, vom Wandern im hochalpinen Gelände, oder vom Thermik- und Streckenfliegen in anspruchsvollen Bedingungen in meinem Kopf so ausgiebig vor, dass sie mich anschließend in der Realität nicht mehr hinterrücks überraschen, wie in den teils unbeholfenen Anfangsjahren, sondern mir schon ein wenig vertraut vorkommen.

Das Streckenfliegen als Königsdisziplin des Flugsports faszinierte mich von Beginn an. Immer häufiger wagte ich den Sprung vom Hausberg zu einem benachbarten Höhenzug, reicherte über die Jahre auch auf diesem Gebiet meinen Erfahrungsschatz vielfältig an und lernte häufig dann am meisten, wenn ich frühzeitig und vor vielen anderen Piloten am Boden stand und nicht so richtig wusste, warum. Nach und nach erwarb ich so durch stetiges Üben, Wiederholen, Verwerfen und erneutes Ausprobieren viele der Fertigkeiten, die ein verantwortungsbewusster Streckenpilot für das sichere Befliegen der teils doch sehr lebensfeindlichen Bergwelt benötigt und machte mich daran, per Google-Earth meine erste mehrtägige Flugreise zu planen. Hierbei helfen einem die heutigen technischen Möglichkeiten, sich am Computer gesamte Bergketten und Talverläufe, kritische und in

Teilen unlandbare Passagen sowie unter Piloten häufig genutzte Flugwege im Detail aus allen erdenklichen Blickwinkeln anzugucken, zu studieren und im Kopf abzuspeichern. So erhält man beim späteren Einfliegen in einen bislang unbekanntem Streckenabschnitt häufig das Gefühl, man wäre bereits schon einmal da gewesen.

Über viele Jahre wartete ich in den Sommermonaten nun auf gutes Flugwetter in den Bergen, auf die eine perfekte Woche, in der es auf der Alpennord- und -südseite beständig schöne Bedingungen mit guter Thermik und wenig Wind hat. Irgendein Parameter schien jedoch immer nicht zu stimmen – glaubte ich zumindest. Mal war es die Ausrüstung, ein anderes Mal der vorhergesagte Regen, kräftige Winde oder eine herannahende Front. Vielleicht wartete ich auch zu lange auf die perfekte Woche, die es so wie in meiner Vorstellung mitunter gar nicht oder nur sehr selten geben mag. Vielleicht war ich vom Kopf her auch einfach noch nicht weit genug, mich auf ein so großes Abenteuer einzulassen, und suchte eine Rechtfertigung, um es ein weiteres Jahr lang nicht zu versuchen und lieber stationär in einem Gebiet fliegen zu gehen. Irgendetwas bremste mich – vielleicht war es gut so, denke ich mir heute.

Den Ausschlag im Sommer 2019 gab ein neuseeländischer Pilot, der sagte:

“There will be sun, there will be rain. Just put on your boots and go.”



Inhalt

Rückreise

A Journey is succesfull, if it leaves you dreaming even more ... S.A,B

Vorwort

If you can dream it, you can do it. S. 1-3

Tag 1

Wanderlust S. 4-12

Tag 2

Don't give up what you want most, for what you want now. S. 13-23

Tag 3

In zweifelhaften Fällen entscheide man sich für das Richtige. S. 24-33

Ruhetag

*Die glücklichsten Menschen haben nicht das Beste von allem.
Sie machen nur aus allem das Beste. S. 34-35*

Tag 4

We'll either find a way, or make one. S. 36-41

Tag 5

Glück ist, was passiert, wenn Vorbereitung auf Gelegenheit trifft. S. 42-52

Tag 6

Handle stets so, dass die Anzahl deiner Wahlmöglichkeiten größer wird. ... S. 53-62

Tag 7

Some things only happen once. S. 63-69

Streckenübersichten S. 70-71

Tag 2

Don't give up what you want most, for what you want now



Aufstieg auf das **Kreuzjoch** bei Traumwetter und mit tollem Blick zurück in Richtung des **Rofangebirges**, in dem ich am Vortag auf meine große Reise aufgebrochen bin.



Ich erwache durch die Geräusche einer Gruppe Murmeltiere, die nahe meinem Zelt auf der Suche nach ihrem Frühstück ist. In der morgendlichen Sonne packe ich meine noch leicht klamme Biwak-ausrüstung ein und beginne das Kreuzjoch zu erklimmen. Unterwegs wird einem beim Wandern allzu deutlich, wie sehr der Mensch beim Streben nach immer mehr Profit Jahr für Jahr stärker in die Natur- und Bergwelt der Alpen eingreift. Auf halber Hanghöhe dringen bereits die ersten Baugeräusche mehrere Bagger, Baukräne, Lastwagen und Planiermaschinen durch den Wald. Beim Näherkommen zeigt sich,





Erfrischende Wasseraufnahme an einem kleinen Bachlauf unterhalb des Kreuzjochgipfels.

dass hier eine riesige Skipiste angelegt und für den Wintertourismus vorbereitet wird. Sollten um mich herum doch eigentlich Almwiesen blühen und durch ihr saftiges Grün zum Faulenzen und Entspannen einladen, so zeigen sich hier lediglich lange, karge, hochverdichtete Geröllfelder mit minimalem Pflanzen- und Grasbewuchs. Schnell verlasse ich diesen trostlosen Ort, fülle an einem kleinen Quellbach meine Wasservorräte für den restlichen Tag auf und finde oberhalb

eines Schneefeldes einen idealen Startplatz mit einzigartigem Blick auf den Alpenhauptkamm. Der wolkenlose Morgenhimmel hat sich mittlerweile leider fast vollständig bezogen. Nur hier und da schafft es die Sonne noch die Wolken zu durchdringen und den Erdboden wenigstens stellenweise zu erwärmen.

Der Plan für den Tag ist es, den etwa 25 Kilometer langen Gerlospass zu überqueren, der als nächste große Hürde zwischen mir und dem Pinzgau steht. Alternativ hätte man auch am Ende des Zillertals nahe Mayrhofen über den Alpenhauptkamm gelangen können, jedoch wollte ich mir die Gegend um Zell am See immer schon einmal genauer angucken, sodass ich diesen kilometermäßig nicht ganz unbeträchtlichen Umweg gerne in Kauf nehme.



Einige Meter neben mir sitzt ein Rudel aufgebrachter Erdmännchen im steinigen Geröll des Kreuzjochgipfels und wundert sich, was diese knisternde Tüte aus rotem Stoff in ihrem sonst so makellos gepflegten Vorgarten zu suchen hat. Es wirkt, als



Bei der Landung im Tal zeigt mir mein Fluginstrument an, dass ich heute eine Gesamtstrecke von genau 100 Kilometern zurück gelegt habe – mit allen Kurven, Kringeln und Umwegen sind es über Grund sogar 179 Kilometer. Was für ein Flug, was für ein Erlebnis. Schnell packe ich meine Sachen zusammen und finde am Ortsausgang eine geöffnete Gaststätte. Die Besitzer des Hofes Radhausberg können kaum glauben, wo ich am Morgen aufgebrochen bin und noch viel weniger, wo ich plane in den kommenden Tagen hin zu fliegen. Sie versorgen mich mit drei Broten, die so großzügig belegt sind, dass ich meine liebe Mühe habe, sie in den Seitentaschen meines Packsacks zu verstauen. Nachdem ich den Besitzern ver-

spreche, ihnen vom Endpunkt meiner Reise eine Postkarte zuzusenden, mache ich mich zu Fuß auf den Weg nach Sportgastein, das ich in den frühen Abendstunden erreiche. An einer Jausenstation nehme ich ein leckeres Abendbrot zu mir, darf die Akkus meiner Filmkamera aufladen und meine im eiskalten Bergwasser gewaschene Kleidung über dem Ofen zum Trocknen aufhängen. Da es auf den Almwiesen von Sportgastein mehr Kühe als Menschen gibt, sperrt die hilfsbereite Besitzerin der Jausenstation mir für die Nacht einen eigenen Schlafplatz mit einem Stromzaun ab, damit meine Ausrüstung den nächsten Morgen auch in einem Stück erlebt. Was für eine Gastfreundschaft!



Lange finde ich nicht in den Schlaf, durchlebe den Flug sowie die Stationen des Tages noch einmal im Kopf und begreife, dass zu einer Reise dieses Ausmaßes viel mehr gehört, als die reine Bewältigung des Weges.



Meine Retter am Ortsausgang von Badgastein. Die dick belegten Brote haben mich durch die kommenden zwei Tage gebracht.





lärer Vogelperspektive begutachten kann. Mein Blick geht ein letztes Mal in Richtung der Nordalpenkette und hinunter ins Gasteiner Tal, das vor wenigen Augenblicken noch so vertraut nah und jetzt schon so weit entfernt scheint. Vor mir kommt der Oscheniksee in Sicht, einer der höchstgelegenen Bergseen Kärntens, von dessen Ufer aus ich mich an die Querung des Mölltaler Gletschers mache.

An den schräg zur Seite abknickenden Wolken spitzen lässt sich bereits jetzt schon der angekündigte Westwind erahnen, der als Gegenwind meine Geschwindigkeit über Grund merklich vermindert.

Auf Gradniveau erreiche ich die andere Talseite und werde beim geländenahe Umfliegen einer Felsrippe vom starken Gegenwind



Während des Aufstieges traf ich nicht nur einige Wanderer, sondern auch eine Menge freilaufender Pferde, die hoch oben in den Bergwiesen grasend das schöne Wetter genossen.



Die **Hagener Hütte** bot mir nicht nur die Gelegenheit, meine vom Aufstieg erschöpften Beine ein wenig auszuruhen. Im Innern der Hütte gab es auch den besten warmen Apfelstrudel der gesamten Reise.



Toller Ausblick auf die in Teilen noch schneebedeckten Gipfel des Alpenhauptkamms.



Im Geradeausflug heben mich Wind und Thermik an den schroffen Felswänden des Vorderen Geißlkopfes empor.



Ein einsamer Steinbock bahnt sich im Zickzack seinen Weg durch Geröll und Schnee. Kurz halten wir beide inne und gucken einander an, dann geht jeder wieder seiner eigenen Wege.



Perfekte Flugbedingungen am Alpenhauptkamm. Im Hintergrund ist die Hagener Hütte genau auf der Grenzlinie zwischen den Bundesländern Salzburg und Kärnten zu erkennen.

ordentlich durchgeschüttelt. Hoppla, denke ich, das war unangenehm stärker als gedacht. Kurz darauf wird es im windzugewandten Talverlauf kurzzeitig etwas ruhiger. Trotzdem bin ich nun vorsichtig wachsam und gleiche die Daten meines Fluginstrumentes mit meinem Bauchgefühl ab. Die grasbewachsenen Bergflanken des Laitenkopfes liefern mir Dank ihrer ideal ausgerichteten Hanglage im Anschluss die stärksten Thermiken des Tages. Im Geradeausflug schiebt es mich hier mit über sechs Metern Steigen pro Sekunde wie in einem Expresslift und nicht ganz turbulenzfrei zurück auf 3.200 Meter an die Wolkenbasis.

Unter mir erstreckt sich jetzt das gesamte Mölltal. Zu meiner Linken ragen die Berge der Kreuzeckgruppe in den Himmel, auf dessen Rückseite ich vor fast 20 Jahren meine ersten Höhenflüge absolviert habe. Nostalgie kommt auf beim Gedanken an die lange vergangenen Zeiten. Zu meiner Rechten windet sich das Gradental durch die wilde Bergwelt, an dessen Ende der Nationalpark Hohe Tauern mit seinem wohl bekanntesten Berg, dem Großglockner, auftaucht. Ich genieße die Aussicht auf Lienz, das als Knotenpunkt von Drau-, Puster- und Tauerntal das von mir anvisierte Tagesziel darstellt. Auf der gegenüberliegenden Seite ragen am Rande der Lienz Dolomiten die





Wolken bereits gefährlich hoch in den Himmel und weisen auf die im Wetterbericht angedeutete Gewittergefahr hin. Auf meinem Flugweg hingegen lösen sich alle Wolken nach und nach auf, was auf einen immer stärker werdenden Westwind schließen lässt, der die Thermiken sprichwörtlich zerbläst.

Mit der Wettervorhersage im Hinterkopf, den Daten meines Fluginstrumentes vor der Nase und allen voran meinem Bauchgefühl entschlief ich mich, mein Glück nicht länger heraus zu fordern und landen zu gehen. Zu schön und beeindruckend war der Morgen und anschließende Flug bislang, als dass ich ihn mir in ruppig-turbulenten Bedingungen kaputt machen lassen möchte. Im immer stärker werdenden Gegenwind versuche ich noch so weit wie möglich bis Lienz vor zu fliegen und lande schließlich nahezu stehend auf einer kleinen Wiese neben einer Bushaltestelle im kleinen Örtchen Winklern im Mölltal fünf Kilometer vor Lienz.



Im Schatten eines großen Findlings liegen zwei schwedische Jungs völlig erschlagen und nur noch mit ihren Unterhosen bekleidet im Gras. Sie sind mit ihren schwer bepackten Mountainbikes vor über einem Monat von ihrem Zuhause im hohen Norden aus aufgebrochen und bislang jeden Tag 100 Kilometer weit gefahren. In den letzten





rigkeit sehr bequem und ich genieße die traumhafte Wiesen- und Hügellandschaft um mich herum. Beim Spazieren beobachte ich gespannt einen weiteren Gleitschirmflieger, der kurz nach meiner Landung am Thurntaler gestartet war. Vom Wind ebenso gebeutelt tritt er bald den Rückzug an und gondelt etwas planlos hinaus in Richtung Talmitte. Mal wieder alles richtig gemacht, denke ich mir.

Oberhalb von Innichen erreiche ich nach etwas mehr als drei Stunden Wanderung das Toblacher Pfannhorn, welches mit seinen 2663 Metern das markante Ende der Villgratner Berge darstellt. Es braucht einige Zeit, bis ich mein zuvor etwas hastig und unkonventionell zusammengestopftes Material unterhalb des Gipfels startbereit habe. Dafür werde ich im Anschluss mit guter Abendthermik und einem 10 Kilometer langen Gleitflug bis tief hinein in das Gsieser Tal bei Sankt Magdalena belohnt. Meine sonst eher spärlich-funktionale Landeplatzwahl fällt dieses Mal bedeutend größer aus, da ich elegant wie eine Boing-747 direkt auf der frisch gemähten Landebahn eines privaten Segelflugplatzes aufsetze. Welch feudales Gefühl.

Die drei Kilometer bis Welsberg sind schnell absolviert und ich begeben mich zum ersten Mal gezielt auf die Suche nach einer überdachten Unterkunft. In den doch recht dicht besiedelten Vororten Brunecks traue ich mich nämlich nicht so richtig, meine Biwakausrüstung einfach so wild aufzuschlagen.

Nach einem ausgiebigen Abendessen, bestehend aus einem großen Teller Spaghetti und



Gute Abendthermik beim Einflug ins Gsieser Tal unterhalb von Sankt Magdalena, jedoch immer noch mit viel Wind durchsetzt. Die Entscheidung, die windigen Bedingungen am Nachmittag wandernd zu verbringen, ist Dank meines Bauchgefühls mal wieder richtig gewesen.

zwei Gläsern Parmesankäse, falle ich müde, aber glücklich und zufrieden in mein quietschendes Doppelbett. Mein am Morgen anvisiertes Tagesziel bei Sillian habe ich um 30 Kilometer überboten, sodass am Abend trotz mauer Wettervorhersagen eine Gesamtstrecke von beachtlichen 50 Kilometern zusammen gekommen ist.

Ein richtiger Hike-and-Fly-Tag geht zu Ende. Wandern, fliegen, wandern, fliegen...

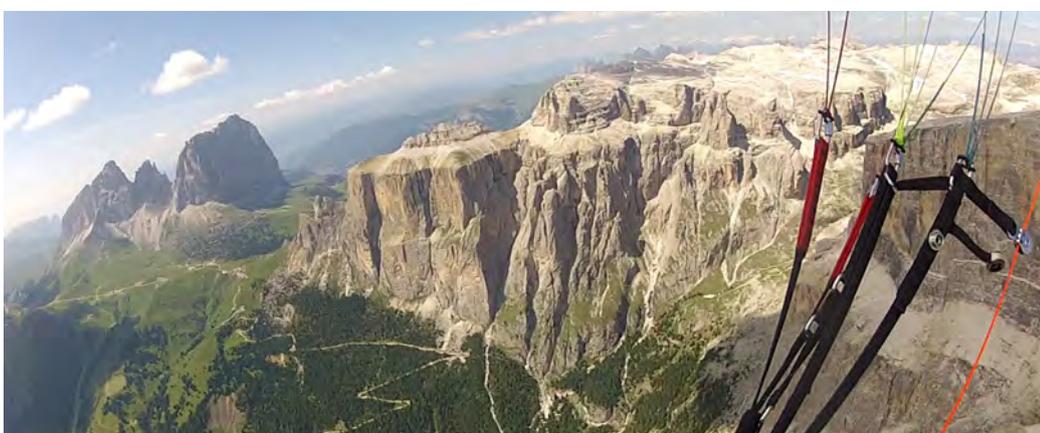


Imposante Abendstimmung in den Sextener Dolomiten mit den Tre Cime (Drei Zinnen) in der Bildmitte.



Toller Rückblick aus der Vogelperspektive auf die **Pordoispitze** sowie den **Piz Boé**. Im Hintergrund winkt der **Heiligkreuzkofel** zum Abschied. Am rechten Bildrand liegt der **Lago di Fedai**a am Fuße der **Marmolada** mit seinem türkisgrünen Wasser.





Von links nach rechts: Plattkofel, Grohmannspitze, Langkofel, Sellajoch, Torri del Sella und der Brunecker Turm. Im Hintergrund geht der Blick hinunter in Richtung Bozen und Meran.

keitsbereich nahezu stehend auf dem Erdboden aufsetze. Die Autofahrer der benachbarten Schnellstraße staunen nicht schlecht, welches Geschöpf hier neben ihrer Seitenscheibe gerade vom Himmel gefallen ist.

Kurz nach der Landung hält mich zum wiederholten Male ein beträchtlicher Schwall an Nasenblut vom schnellen Einpacken ab und es bedarf erneut den gesamten lauwarmen Rest meiner Wasservorräte, um nicht völlig blutverschmiert die Weiterreise anzutreten. Meinen Landeplatz hätte ich mir dabei nicht schlechter auswählen können, da ich genau zwischen einem Tunnel und einer Schnellstraße stehe. Beide sind für Fußgänger gesperrt und so muss mir ein italienischer Lastwagenfahrer mit afrikanischen Wurzeln aus der Patsche helfen und mich die 700 Meter bis zur nächsten Ortschaft auf dem Beifahrersitz seines LKW mitnehmen. Ich bedanke mich vielmals und erkunde zu Fuß die Ortschaft Molina di Fiemme. Eine am Gartenzaun stehende Frau spricht mich auf gebrochenem Englisch an, wohin ich denn unterwegs sei. Als ich ihr mit meinem fließenden Italienisch mit Händen und Füßen zu verstehen gebe, dass ich auf den Passo Manghen hoch wolle, erklärt sie mir, dass ich auf dem Pass zwar wandern dürfe, aber vorher nicht über die große Schnellstraße komme. Keine fünf Minuten später sitze ich ohne