

## Eine Ostalpen-Überquerung bis hinunter nach Montenegro

Nein, der Wettergott hatte es mit uns nach dem Gordon-Bennett-Rennen seit Ende September nicht gut gemeint. Keine Fahrtmöglichkeit ergab sich bis zum Weihnachtstermin. Dafür immer wieder Schnee und Schmelze.

Endlich schien sich zumindest eine Fahrtmöglichkeit kurz nach den Feiertagen zu ergeben. Ein Tief-Druckgebiet über Tschechien, dessen Weg nach Rumänien und dann hinauf nach Polen in den Wetterkarten verzeichnet war, machte Hoffnung auf eine Alpenüberquerung. Je näher der 27.12. rückte umso mehr zeichnete sich ab, daß teilweise heftige Höhenwinde aus Nord-West von der Nordsee über uns hinwegzögen. Der Trog über Ungarn und Serbien bot die Chance auf eine Weiterfahrt in Richtung Küstengebirge an der Adriatischen See. Aber das Startfenster würde nicht lange dauern und eventuell einen Nachtstart erfordern.



Ballon startklar



Georg und Bepperl vor dem Start

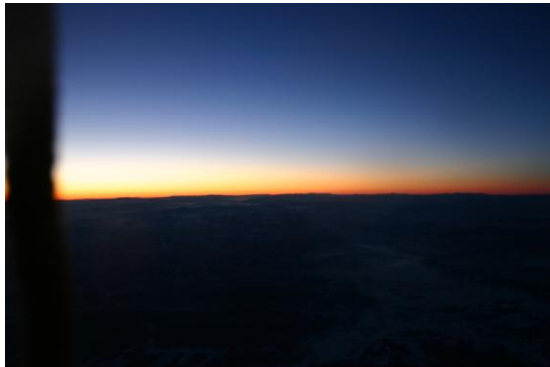
Georg und ich organisierten alles um Wasserstoff zu bekommen und baten Mike um frühzeitige Genehmigungen von Österreich, Slowenien, Kroatien, Bosnien-Herzegovina, Montenegro, Serbien, Albanien, Griechenland, Türkei und Bulgarien einzuholen! Wir glaubten fest daran, diese zu erhalten. Bei prognostizierten 65 kn Windgeschwindigkeit in 4.500 m Höhe sollten wir in der Lage sein, bis an die Schwarzmeer-Küste zwischen Istanbul/Türkei und Burgas/Bulgarien zu gelangen.

Die vorgesehene Fahrtzeit sollte bei ca. 17-18 Stunden liegen und mit Geschwindigkeiten von 65 kn bis 30 kn ausgefüllt sein. Dies hätte eine Fahrtstrecke von 1.190 km bedeutet und uns die Chance geboten, zu dem frühen Sonnenuntergangszeitpunkt von 15:45 Uhr Ortszeit irgendwo dort unten zu landen, falls wir es mit dem Ballast bis dorthin schaffen würden!

So schoben wir in Absprache mit Petra, unserer Metereologin, den Start von 01:00 morgens zurück auf 22 Uhr. Wir hatten gemeinsam festgelegt, den Ballon um 14:30 Uhr auszulegen und zu füllen. Dann wollten wir uns nochmal bei Georg zuhause hinlegen, Tee kochen und zum Startplatz fahren. Gegen 17 Uhr stand der D-OWBI fertig bis auf die Gerätschaften, ausgewogen mit 46 Sack zum Einsteigen, auf der Aufrüstplatte am Platz in Bruck/Burgkirchen bereit. Wir fuhren nach Marktl, holten noch einmal alle Informationen ein, gingen zum Essen und fuhren in aller Ruhe bei Sternenhimmel und Halbmond zurück zum Ballon. Schnell war der Korb mit den Gerätschaften gefüllt, leider versagte unser Satelliten-Telefon, und es hatte 12° Grad Minus. Fünf nach 22 Uhr starteten wir unprall mit 42 Säcken, von denen wir bis auf 13.400 Fuß innerhalb von 2 Stunden noch 26 Sack abgaben. Zur Vorsicht hatten wir noch einen Hammer dabei, der bei gefrorenem Sand helfen könnte. Trotz einer Temperatur des Nachts oben von minus 27° Grad, hatten wir keine Probleme mit unserem ausgesuchten Sand, Gott sei Dank.

Zwei Minuten nach dem Start nehmen wir sofort mit Wien Radar Verbindung auf und werden sehr herzlich begrüßt. Die Fahrtrichtung dreht von Beginn mit 030° über 150° auf ca 130°. Wir sehen un-

ter uns die Chemie-Werke von Burghausen und Gendorf und nehmen Fahrt auf in Richtung Mattsee und Fuschl, nach Süden blickend links von Salzburg. Ein grandioses Panorama in eiskalter Nacht von Ried/Innkreis bis Salzburg ist der Lohn für diese Fahrt. Wir erkennen die zugefrorenen Seen von der Gegend um Fuschl (Attersee, Mondsee, Wolfgangsee) und überqueren die Bischofsmütze und den Dachstein. Radstadt und Schladming leuchten hell herauf, während wir oben den Orion am Sternenhimmel bewundern. Unser Zelt Dach leistet großartige Hilfe und wir haben es innerhalb „gemütlich“ warm. Dabei beschlägt nicht nur von außen die Ballonhülle mit Eiskristallen, sondern auch durch unseren Atem die Zeltinnenwände.



...über Regenbogenfarben kündigt



sich im Südosten der Sonnenaufgang an

Seit unserer Polenfahrt vor einem Jahr, wußten wir, daß wir Elektronik-Geräte wie Foto, GPS und Telefon direkt innerhalb unserer Anzüge/Kleidung am Körper tragen müssen, um deren Funktion zu gewährleisten. Bei solchen Fahrten vertrauen wir eh mehr auf unser mechanisches Vario und den Höhenmesser in der Ecke des Korbes. Alle halbe Stunde tragen wir ins Bordbuch unsere relevanten Daten und Position ein und als der Kugelschreiber, trotzdem ich ihn im Hemd immer wieder unterbrachte seinen Geist aufgibt, schreibe ich mit Bleistift, den ich extra noch mitgenommen hatte weiter. Der kälteste Zeitpunkt war gegen 06 Uhr morgens.

Als wir gegen 01 Uhr morgens unter uns links Klagenfurt und rechts Villach sehen, wissen wir, dass der Hauptkamm der Ostalpen hinter uns liegt und wir über dem Katschberg-Pass nach Slowenien einfahren. Ich rufe den Wiener Controller, um auf den bevorstehenden Grenzübertritt hinzuweisen, er sagt uns, dass er ein hervorragendes Transponder-Signal empfängt und auch der Sprechfunk klar und deutlich ist. An seinem Radio-Check für alle Luftfahrzeuge des Nachts hatten wir ebenso teilgenommen. Der Luft-Verkehr über den Alpen in der Nacht ist faszinierend. Herzlich werden wir von dem Controller in Ljubljana/Slowenien empfangen. Gleiche Prozedur wie vor her; gegen 03:45 Uhr übergibt uns dieser nach Zagreb. Wir sehen unter uns die schneebedeckte Landschaft von der Höhe zurückweichend und lassen den Aerostat sich selbst regelnd weiterlaufen. Noch bei Dunkelheit gegen 07:00 Uhr morgens geben wir nacheinander 6 Sack Ballast ab, um wieder auf die schnellere Schicht in 12.500 ft Höhe zu gelangen.

Endlich kündigt sich ein herrlicher Morgen im Südosten an und über Regenbogenfarben erscheint gegen 8 Uhr auch rotglühend die Sonne. Wo wir hinschauen, nur weiße Flächen, also schneebedeckt und völlig kalt anzusehen. Mittlerweile sind wir über Bosnien-Herzegowina, Zagreb leitet uns immer noch, und es glitzern die eisbedeckten Straßen goldgelb herauf. Der Flughafen von Sarajewo ist aufgrund der Winterverhältnisse geschlossen. Mostar grüßt aus dem tief eingeschnittenen engen



Hinter Ljubljana



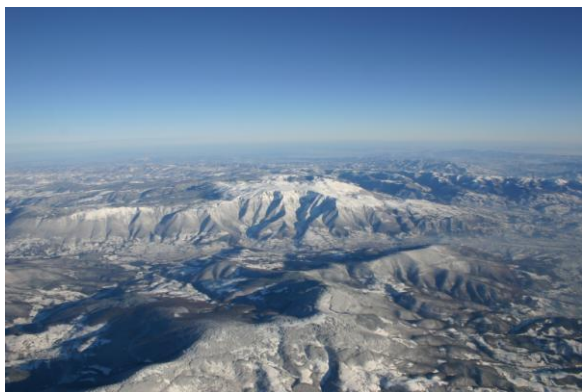
Über Bosnien-Herzegowina Blick nach Süden

Flußtal mit seinen wieder aufgebauten Brücken herauf. Wir ziehen über die Gata ´cko Polje (Hoch-ebene) hinauf in Richtung Niksic. Die Berge rechts und links der Fahrtrichtung haben immer noch eine Höhe von bis zu 2.100 m und vor uns sehen wir zwei riesige Stauseen. Es ist das wunderschöne Grenzgebiet hinüber nach Montenegro, dessen Tal des Flußes Zeta bereits grün und dunstig aus dieser Entfernung und zu unserer Höhe von 4.500 m herauf leuchtet. Gegen 12 Uhr überschreiten wir die Grenze hinüber.

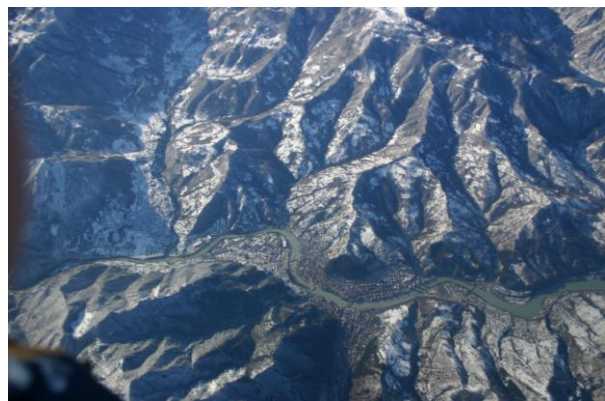
Der Controller von Podgorica empfängt uns und will unsere Absichten erfahren. Wir geben ihm die Telefonnummer von Mike durch und warten auf seinen Rückruf. Als wir uns gegen 13 Uhr melden, ist er überrascht, daß wir den Landeentschluß gefaßt haben.



Wir hatten für uns überlegt, daß wir bei der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 30 kn, bis Sonnenuntergang etwa 100 nm, rund 150 km weiter in dieser Richtung kommen . Dies würde bedeuten, im Grenzgebieten-Dreieck hoch in den tief verschneiten Albanischen Bergen rund um die Orte Skopje/Mazedonien, Prizren/Kosovo und Tirana/Albanien zu sein. Eine eventuelle Landung bei Nacht würde nur Probleme bereiten und auch eine Bergung unmöglich machen.



Links der Talkessel von Sarajewo



Tief unten die Stadt Mostar





Blick auf die albanischen Berge im Süden



Links unter den Stauseen liegt Niksic

So ziehen wir Ventil und steigen aus der Höhe ab. Wir prüften den Wind unter uns und sind guter Dinge, in Richtung Talmitte getrieben zu werden. Auf einer Höhe von ca. 600 m sind wir in einem kleinen Tal am Bergabhang in ca. 10 m über den Krüppelbäumen, die kahl und kalttrocken unter uns stehen. Wir wollen nicht mehr steigen und lassen uns in diesem „Tälchen“ am Hang entlang nach SW ziehen. Als wir unter uns eine Schlucht herannahen sehen, die ca. 80 Höhenmeter Felsabsturz bedeutete, landen wir sanft auf einem Felsplateau. Ein Baum trennte uns von dieser Schlucht, über den sich auch noch die entleerende Hülle legte. Wir melden dem Tower von Podgorica unsere Endlandung und teilen mit, daß wir unversehrt sind, jedoch einen Helicopter zum Abtransport von Ballon und Hülle benötigen werden.



der Landeort in Bildmitte



Im Zimmer des Polizeikommandanten

Aufgrund unserer Satelliten-Übertragung war die Landung in diesem Gelände nicht verborgen geblieben und Mike, unser guter Geist, hatte sofort in Podgorica angerufen und einen Heli ausgesandt. Nach zweimaligem Umkreisen, bei der die Hubschrauber-Besatzung erkennen konnte, daß wir unverletzt waren, glaubten sie es jedoch erst, als sie zusammen mit einem Polizeioffizier und einem Einheimischen bei uns am Korb, nach ihrer Landung vor der Schlucht am letzten Haus, eingetroffen waren. Dies war etwa eine Stunde nach unserer Landung. Ein einheimischer Hirte war jedoch schon nach 10 Minuten bei uns und dieser ca. 75 Jahre alte Mann begrüßte die von ihm schnell erkannten deutschen Fremdlinge mit Umarmung und „Abbuseln“ mit einer Herzlichkeit.

Ich war in der Zwischenzeit neben der Hülle in die Schluchtwände geklettert und hatte dabei gesehen, daß der Ballon unbeschädigt war, jedoch ein Heraufziehen der Hülle über die Baumkrone mit dem Restwasserstoff so gut wie unmöglich war. Wir sicherten den Korb und die Hülle mit unserem „Kuh-Seil“ und liessen schweren Herzens unser gutes Stück oben zurück, als wir von der Hubschrau-

ber-Besatzung zum Marsch ins Tal aufgefordert wurden, da die Dunkelheit nahte. Zu allem Überfluß ließ ich auch noch mein Handy zurück, mit dem ich nach der Landung sofort mit Mike telefoniert hatte.



der Korb als Erstes und dann



auch die Hülle wird abtransportiert

Sehr herzlich wurden wir auch von den Hausleuten in der Nähe des Hubschrauberlandeplatzes begrüßt und erst nach reichlich getrunkenem köstlichen Saft und Georg bekam zusätzlich einen Slivovitz. bestiegen wir den Heli und wurden zur „Vernehmung“ in die Polizeiakademie von Danilograd gebracht. Im dortigen Büro des Polizeikommandanten versorgte uns dieser mit Getränken und Schokolade. Dann wurden wir vernommen und unter Hinzunahme eines jungen Dolmetschers befragt. „Waffen... Nein.. wir sind froh um jedes Brösel Sand als Ballast bei solch einer Fahrt!. War das eine Notlandung, nein, wir sind sanft gelandet und nichts ist bis dato beschädigt!“ Dann hatten wir dieses Protokoll zu unterzeichnen und gleichzeitig fragte man mich, wie sich eine Bergung gestalten könnte und wir betonten, daß dazu ein Militär-Helikopter notwendig sei, der den Ballon herausheben könnte. So verließen wir gegen 21 Uhr die Akademie und gingen mit den beiden Piloten mit. Wir dachten, sie würden jetzt mit einem Auto wegfahren. Wir stiegen jedoch wieder in den Helicopter, eine Bell, und flogen hinaus in die Nacht hinüber nach Podgorica zum Flughafen. Nachdem wir mitgeholfen haben, den Heli in die Halle zu schieben, setzen uns die beiden Piloten in ihr Auto und fuhren uns in ein Restaurant, um mit uns gemeinsam Abendzuessen. Ihr Bodenpersonal war ebenfalls mit anwesend. Eine Fleischplatte, deren Ausmaß den Normalstandard sprengt, diente uns wieder aufzurichten. Gegen 23 Uhr wurden wir in ein nahegelegenes Hotel, ca. 500 m vom Flughafen Podgorica entfernt gebracht und einquartiert. Auch dort wurden wir sehr herzlich empfangen und auf unser Zimmer gebracht. Der Chefpilot Slavko Ili'c, Head of Avio-Helicopter Department, verabschiedete sich und versprach uns am Morgen gegen 8 Uhr anzurufen. Dies tat er auch und teilte uns mit, dass seine Hubschrauber nicht geeignet seien, Lasten zu transportieren, nur Überwachungs-dienste durchführen usw. .



die Landezeugen, Besitzer des Bauernhauses



mit den Firmenleitern von Veletex AD

Das Innenministerium und das Verteidigungsministerium würden entscheiden, wer dies tun werde. So warteten wir vom Frühstück gegen 06:45 Uhr den ganzen Tag im Foyer des Hotels, dass etwas passieren würde. Aufgrund meines zurückgelassenen Telefons hatten wir nur die Nr. von Mike im Kopf und natürlich von den Familien daheim, mit denen wir über Georgs Handy telefonierten, jedoch nichts über einen Transport unseres Ballons, Korbs und der Ausrüstung sagen konnten, geschweige denn, wann eine Rückkehr nach Hause stattfinden würde. Als es dunkel wurde, war uns klar, eine weitere Nacht bzw. zwei Nächte noch hier zu verbringen, bis eine Rückkehr möglich war.

Das Hotel ARIA, erst am 21. Dez. d.J. eröffnet, verwöhnte uns in einer Weise, die einfach unvorstellbar war. Unaufgefordert erhielten wir eine hergerichtete Obstplatte vom Feinsten, bereits geschält mit einer Auswahl von frischen Früchten um ein Mittagessen zu haben. Währenddessen telefonierte die Rezeption immer wieder mit „Gott und der Welt“, um etwas in Erfahrung zu bringen. Endlich, es war 16:45 Uhr, erhielten wir die Auskunft, dass sich die militärische Seite um den Vorgang annahm und uns ein Angestellter der ACV (Zivil-Luftfahrt-Agentur), Savo Mandić am Morgen gegen 09:30 Uhr abholen würde. Wir verlängerten unsere Zimmerbuchung um zwei Tage, und orderten für 18 Uhr ein Abendessen. Der Küchenchef servierte uns einen Karpfen in Scheiben, gebraten in einer Sonnenblumenölmarinade auf heißem Stahl, übersprüht mit Lemon und das Haus spendierte uns je eine Flasche Rotwein und Wasser 0,25 l.



links vom Hügel in Bildmitte der Landeort



das am 21.12.2010 eröffnete Hotel ARIA

Wir saßen in einem Speisesaal für ca. 120 Personen und außer uns, gegenüber war eine Firmen-Gruppe von etwa 35 Personen, die eine Mitarbeiterin in den Ruhestand verabschiedeten. Dabei sangen sie Volkslieder und Schlager aus Montenegro, die interessant anzuhören und teilweise auch bekannte Weisen für uns waren. Plötzlich brachte uns der Ober eine weitere Flasche Wein und Wasser für jeden von uns, mit Empfehlung des Chefs dieser Gruppe. Nach Rücksprache mit Georg gingen wir zur Gruppe, bedankten uns mit einem Prost und ich sang einen Jodler und ein Lied. Frenetisch umarmte uns dann der Firmenchef und stieß mit uns an und ließ Fotos von uns mit beiden Chefs machen. Dann wurden wir aufgefordert, uns zur Gruppe zu setzen und mit zu feiern. Dabei bot die Firma ihre Hilfe an, dass wir nach Deutschland zurück kämen. Wir sollten sie morgen verständigen, sobald der Ballon geborgen war. Wir versprachen Nicola Pajovic, dem Direktor für Import und Export, dies sofort zu tun. Der Herrgott muß seine Hand im Spiel gehabt haben für diese Begebenheiten.

Am nächsten Morgen wurden wir von Savo Mandić pünktlich abgeholt und vor dem Hotel warteten wir auf das Militär. In der Zwischenzeit wurden wir immer wieder angerufen und befragt, wie

die Ausmasse des Ballons und das Gewicht jeweils seien. Dies war seit dem Frühstück um 7 Uhr Thema.

Auch das Militär erschien gegen 09:45 Uhr mit einem Mercedes G Puch, in dem der Colonel und weiteres höheres Dienstpersonal saßen, und einem Lastwagen, auf dem ein Gitterkorb stand und 5 Soldaten mitfuhren. So fuhren wir gemeinsam nach Danilograd und weiter den Berghang aufwärts bis unter die letzte Siedlung. Dort wurde eine Trockenwiese für den Hubschrauber-Landeort ausgewählt und der LKW abgestellt. Dann fuhren wir hinauf, bis zu dem letzten Haus vor der Schlucht, wobei der weisse Warsteiner Ballon von weitem deutlich sichtbar über dem Abhang hing. Dort angekommen, machte ich mich sofort auf den Weg hinauf und erreichte nach 20 Minuten den Landeort; Georg blieb unten, um die Bergung zu fotografieren.

Sofort fing ich an, den Korbring vom Korb abzuknebeln und ließ sicherheitshalber einen Knebel noch befestigt. Als die Soldaten kamen, schauten sie erst in den Korb, ob tatsächlich nichts anderes darin enthalten war. Dann zeigte ich ihnen, ob der Heli nicht am Ring die Hülle hinaufheben könnte!? Man befürchtete jedoch, dass der Sog der Rotorblätter die Hülle, die nun gänzlich entleert war hinaufziehen könnte und den Hubschrauber zum Absturz bringen würde. Sie schlugen vor, den Gitterkorb vom LKW bringen zu lassen und dort die Hülle hineinzulegen. Unser Korb würde aus Gewichtsgründen zu schwer sein, mit allen Ausrüstungsgegenständen und der Hülle darin. Als ich ihnen mitteilte und zeigte, daß wir die Hüllenplane mit dabei hatten und diese für den Abtransport dienen könnte, waren sie überglücklich und wir machten uns daran, die Hülle über die Baumkrone heraufzuziehen, was für mich bedeutete, dass eine Hüllenbeschädigung daraus resultieren könnte und in Kauf genommen werden mußte. So geschah denn auch das Abziehen der Hülle und wir lagerten diese wie einen Schlauch auf dem Felsband seitlich des Korbes.

Dann legten wir neben dem Korb die Plane aus und hoben die Hülle darauf, wie eine Heißluftkugel. Die Ecken der Plane gekreuzt und das Paket verschnürt, legen wir die Hülle abholbereit.

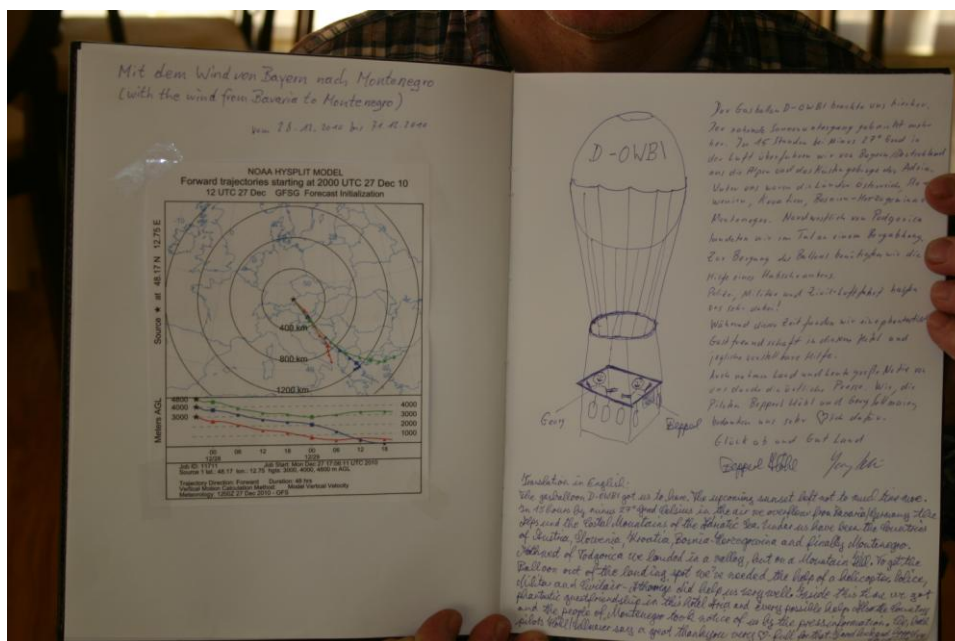
Während die Soldaten im Umkreis von 15 m um Korb und Hülle alle Bäumchen fällen und in die Schlucht werfen, präpariere ich alles im Korb und wir befestigen die mitgebrachten Trageband-Schlaufen an den Korbstahlseilen und der Plane.

Endlich wird das Kommando für den Heli gegeben und bald darauf erscheint dieser aus Richtung Podgorica. Es ist ein Bölkow und zuerst findet ein Probeanflug statt, bei dem der Co-Pilot aus der Kanzel fünf Getränke-Flaschen je 2 ltr. abwirft, wobei er mit dem Heli in ca. 5 m über dem Korb schwebte. Dann flog er seine Abtransport-Route hinunter zur Wiese und begann mit dem eigentlichen Anflug. Gekonnt schwebte der Heli ein und blieb 2 m über dem Korb stehen, geschickte Soldatenhände hingen die Bänder des Korbs ein und schon schwebte dieser ins Tal. Georg fotografierte von unten diese Einsätze. Danach kam die Hülle dran und innerhalb von 30 Minuten war die gesamte Ballonausstattung auf der Wiese.

Wir marschierten sofort ab und verabschiedeten uns von den Bauern am letzten Haus voller Dank. Wir fuhren hinunter zur Landwiese und fanden Korb und Hülle sauber abgestellt vor. Der Heli hatte sich von uns durch einen Flug im Kreis über den Köpfen am Landeort bereits wieder verabschiedet. Ich bat den Colonel um Hilfe beim richtigen Verpacken der Hülle und innerhalb von 10 Minuten war Entwirren, Abhängen des Korbrings und Zusammenfalten der Hülle mit Verpacken erledigt. Rechts und links von mir legten je vier Soldaten Hand an die Hülle und folgten meinem Kommando. Das Militär staunte nunmehr ob der kleinen Verpackungsgröße. Dann hoben wir Hülle und Korb auf den LKW und fuhren zurück zum Hotel, wo wir beides auf dem Parkplatz abluden. Alle verabschiedeten sich von uns und wir schenkten ihnen noch GB-Pins. Endlich allein und zusammen wieder mit dem Ballon entleerten wir den Korb, schütteten Sand etc. heraus und luden das Material, welches wir zum Rückflug nicht mitnehmen konnten, wieder in den Korb. Dann banden wir die Korbplane darüber und



brachten Hülle und Korb in die Hotelgarage, die derzeit noch als Lager dient! Transponder und Funk, sowie GPS, PLB etc. verpackten wir in unsere Rucksäcke und Ballon-Taschen und genossen anschließend die warme Dusche im Zimmer. Eine Steakmahlzeit vom Feinsten rundete diesen Tag ab und wir freuten uns auf den Heimflug, den die Hotelrezeption uns in der Zwischenzeit gebucht hatte. Am Telefon wurde uns von der Fa. Veletex AD mit Hilfe von Nikola Pajovi'c die Versendung des Ballons per Spedition zugesagt und versichert, sich darum zu kümmern. Dies ist aber erst aufgrund des Neujahrsfests und des orthodoxen Weihnachtsfests nach dem 10. Januar möglich. So konnten wir beruhigt unseren Heimflug von Podgorica über Belgrad nach München am Silvestertag antreten. Unser Dank, der nach dem Erlebten aus tiefstem Herzen kommt, ist mit Worten nicht auszudrücken, gilt nachfolgend allen Beteiligten, die wir hoffen, noch einmal zu treffen und mit Ihnen sein zu können:



Der erste Eintrag in das Gästebuch des neu eröffneten Hotels ARIA

Michael Reichert (Chefcontroller), Petra Koch (Wetterfrosch), Matthias Höhl (leidgeprüfter Verfolger etc.), unseren beiden Ehegattinnen, dem DFSV und der WIDI, der Warsteiner Brauerei m. A.Cramer u. H.Loeser, dem Ballonverein Burgkirchen FBC SI, der Vinolyt mit Klaus Baier, den beteiligten Controllern der Flugkontroll-Stationen Wien, Ljubljana, Zagreb und Podgorica, den Hubschrauber-Piloten der Avio-Helicopter Dep. Slavko Ilic und Igor ?, dem Polizei-Chef Blazo Pavicevic mit seinen Kollegen, Savo Mandic vom ACV Podgorica, den Soldaten mit Ihren Colonel vom Militärkommando Podgorica, der Militär-Hubschrauberbesatzung, dem Verteidigungsministerium von Montenegro und dem Innenministerium von Montenegro, sowie der beteiligten Presse von Vijesti (Nachrichten) etc. und der Spedition montenomax mit Dragovic Drago.

Nicht zuletzt und ganz besonders der Fa. Veletex AD mit ihrem Chef und Direktor sowie Mitarbeitern, insbesondere Herrn Nikola Pajovic und dem Hotel ARIA mit seinem Chef Slavko Vukcevic und allen aus dem Personal von der Rezeption bis hin zur Küche, Ihr alle wart wunderbar und grandios. Wir sehen uns wieder. Herzlichen Dank.

Glück ab und Gut Land, die Piloten  
Bepperl Höhl und Georg Sellmaier