



ZWEVEN OVER ZWITSERLAND

Backpacken à la Op Pad

Vliegen boven de Brienzner Rotsee.

Foto: F. Wölk

Backpacken à la Op Pad is op reis gaan met gevoel voor avontuur. Per trein of bus door een gebied, maar nooit lang. Eruit, en verder te voet, op de fiets, per kameel, kano, zweefscherm, paard of desnoods ezel. Als eerste: met trein en parapente door Zwitserland.

Avontuurlijk backpacken? Dan is keurig Zwitserland misschien wel het laatste land waaraan je denkt. Ik in ieder geval wel. Totdat ik in een Zwitsers restaurant onder mijn bord spaghetti een placemat met daarop een landkaart vond. Steden, meren én bergen bleken uitstekend bereikbaar per trein, bus en boot. Als parapenter zoek je dan meteen naar de bereikbare vliegstekken. Ik trok wat lijnen op het dunne papier en automatisch ontstond een route. Van het Meer van Genève via bergen en meren naar Braunwald.

Veel te groot

Ik zit in de trein, op weg naar het beginpunt van de reis. Passagiers kijken nieuwsgierig naar mijn bagage: een veel te grote rugzak met daarin de parapente en de vlieguitrusting, samen een kilo of zeventien. En daarnaast nog een dagrugzakje met een extra paar schoenen, toiletpullen en wat lichte reservekleding. En natuurlijk heb ik een foto-toestel bij me, en een kaart van het openbaar vervoer, wat van internet geplukte informatie over de vlieggebieden, mijn vliegbrevet en telefoonnummers om het weerbericht op te vragen. In de trein past het dagrugzakje in mijn rugzak, als ik vlieg hangt het onder mijn zitje. *Villeneuve* meldt het bord op het perron. Ik stap uit en wandel naar mijn eerste adres met *petit déjeuner*, hôtel l'Aigle. Ontbijten met een adelaar.

Alles in orde

Met de veel te grote rugzak probeer ik mijn weg te vinden in het Centraal Station van Montreux. Ik ga met de berg-trein Montreux – Rocher de Naye naar de Col de Jaman. De trein wurmt zich omhoog, langzaam krimpen het Meer van Genève en Montreux ineen tot miniaturen. Bij halte *Buffet de Jaman* stap ik uit. De startplaats, een korte maar mooie grashelling met windvaan, ligt op een steenworp afstand van het stationnetje. Mooier had ik het niet kun-



Carla Beekman. Ruim 1400 bergvluchten.

nen wensen! Het weerbericht belooft voor de komende week een hogedrukgebied boven de Alpen, toch is er op grote hoogte een lichte *bise-tendens* zichtbaar, noordoosten-wind, die het zweven weleens lastig zou kunnen maken: niet te lang wachten dus! Binnen een paar minuten heb ik het scherm, de lijntjes en de vlieguitrusting voorbereid en sta ik met mijn *A-risers*¹⁾ en remmetjes in de hand startklaar. Ik zet het scherm op tot boven mijn hoofd, rem een beetje, controleer of alles in orde is, doe een paar dynamische passen en... weg ben ik. Geluidloos, met alleen een beetje wind in mijn gezicht, zweef ik boven Montreux en het Meer van Genève. *Wauw*, wat lekker, een onstuimig gevoel van vrijheid. Ik cirkel nog even boven het kasteel van Chillon, en stuur dan naar het officiële landingsveld bij Villeneuve. Volgens de regels bouw ik mijn hoogte af. De landing is zacht.

Pieptoontjes

De bisewind neemt toe en een vluchtje van Les Pléiades, bij Vevey, zit er niet meer in. Ik trein verder en loer door de grote panorama-ramen van de Montreux Oberland Bahn naar het schilderachtige berggebied. Zo'n raam en zo'n uit-

Karakteristiek van de tocht

Gevlogen/gereden route: Acht dagen door Zwitserland met parapente en trein, hemelsbreed 300 km.

Zwaarte/moeilijkheidsgraad: Veel ervaring vereist; internationaal erkend brevet verplicht.

Overnachten: Hotels, pensions.



Geluidloos, met alleen een beetje wind in mijn gezicht, zweef ik boven Montreux en het Meer van Genève



1) Drie of vier banden waarop alle lijnen van de parapente uitkomen en die aan de andere kant middels een karabiner verbonden zijn met het zitje.



Op weg naar de landing bij het casino van Interlaken.

Foto: Carol Binder

De zon staat al laag, de twee meren fonkelen als reusachtige splinters glas



Avondvlucht.

zicht, het lijkt wel een film. Het vliegebied van Grindelwald ligt enigszins afgeschermd voor de bise, dus dat is voorlopig de beste bestemming. Zodra ik uit de trein stap, kijk ik naar boven, typisch iets voor parapenters. Rondom Grindelwald liggen steile rotswanden, gletsjers en hoge bergen met alpenweiden en besneeuwde toppen. Er wordt gevlogen. Op de startplaats is het gezellig. Geleund tegen hun pakzak zitten piloten te zonnen. Anderen controleren hun vlieguitrusting of praten over het weer. Ik kijk goed waar de vliegende collega's thermometer vinden. De meesten vliegen met een *vario*, een instrumentje waarop je de hoogte afleest en dat met tonen aangeeft of je stijgt of daalt. Ik vlieg zonder pieptootjes, alleen met een hoogtemeter. Als de lucht onrustiger wordt, besluit ik te landen.

Opdringerige wolken

Ik tuur uit het raam van de trein. Een reusachtige piramidevormige berg trekt de aandacht. Het is de Niesen. Als een koning waakt hij over het landschap. De schuine stand van de zitbanken in de bergtrein verraad een steile

rit omhoog, het spoor lijkt soms loodrecht de hemel in te verdwijnen. Hoe hebben ze dit ooit aangelegd? Het stijgingspercentage is hier en daar 68%.

De wind rond de Niesen kan gevaarlijk zijn. Vandaag is er gelukkig amper wind, al trekken wel de karakteristieke dampende wolken opdringerig richting startplaats. Nu niet wachten totdat de top van de Niesen helemaal is ingepakt! Ik vertrek vanaf de zuidhelling en het is adembenemend. Minuscule wolkenflarden om me heen. In de diepte de trein die als een mier de berg op kruipt. Ik vlieg langs de flanken van de berg en bovenlangs steile rotswanden. Door het windstille weer kan ik de berg blijven volgen, alsof ik óm de piramide vlieg. Zachtjes glijd ik, met een prachtig uitzicht over de Thuner See, richting Spiez, naar het landingsveld. Nog een extra bocht, hoog in de lucht, en ik land op tien minuten loopafstand van het grote Centraal Station. Het kon niet beter.

Kijk nou!

De trein raakt voller en voller met rugzakken. Backpackers op weg naar een betaalbare slaapplek in Interlaken. Parapenten is *hot* en in de lucht wemelt het van de duoschermen, vooral rond de Beatenberg. Er schuin tegenover ligt de Schynige Platte, de lievelingsberg van lokale piloten omdat hij ook 's avonds vaak nog goed is voor een mooie vlucht. Handig: de bergtrein stopt middenin het parapenttraject, twintig minuten van de starthelling vandaan. Maar *hemeltje*, die twintig minuten gaat het wel flink omhoog en ook de starthelling is akelig steil.

Als de eerste thermiek inzet, vlieg ik weg. Nog maar net los en ik voel aan mijn parapente dat ik in een opwaartse luchtstroom zit. Daardoor kan ik – vooral met mijn gewicht sturend – efficiënt omhoog cirkelen. Dat komt goed uit, want 'bovenin' heb je er geen last van dat het alsmaar drukker wordt. Langzaam kruip ik omhoog, voorbij de boomgrens, langs rotswanden, het is fantastisch. Ik zie de Jungfrau, de Thuner See, de Briener See en Interlaken. Bijna twee uur lang vlieg ik langs en boven de berg en met de mooie hoogte die ik heb zou het zonde zijn de oversteek naar Interlaken niet te wagen. De zon staat al laag, de twee meren fonkelen als reusachtige splinters glas. Bij Interlaken heb ik nog wat hoogte over zodat ik de straatjes met de oude huizen van het centrum op mijn gemak kan bekijken. Je mag middenin de stad landen, op het grote veld bij het casino. Vlakbij een fontein zet ik voet op vaste bodem, met grote ogen aangestaard door de toeristen op de parkbankjes. *Look! Mira! Kijk nou!*

Lucht vrienden

Mooi is 't, dat Zwitserse landschap dat vanuit de vertrouwde huiskamer die de treincoupé inmiddels is geworden, aan me voorbijtrekt. Telkens openen zich nieuwe vlieggebieden, *zfffff*, het éne nog mooier dan het andere. Zoals



Grindelwald. Zweven met uitzicht op de gletsjers.

de Briener Rothorn – de startplaats kijkt uit over het meer en aan weerszijden liggen langgerekte bergkammen waar je langs kunt vliegen. Ik ontmoet er twee Zwitserse parapenters. We moeten wachten – tot twaalf uur is het luchtruim voor militairen – en filosoferen wat over het vliegen, over reizen en over de bergen. Zucht, wat een pech voor een Noord-Europeaan: tien uur reizen om in een beetje vlieggebied te komen!

Twaalf uur. Met Zwitserse precisie loopt het luchtruim leeg. We zetten koers langs de Brienergrat richting Wilerhorn en keren via een andere route terug naar Brienz. Tot vier uur, dan sluit het luchtruim opnieuw en verruilen we onze parapentzittjes voor terrasstoelen.

Even maar, want de dag is nog niet om. Nog een laatste gezamenlijke vlucht vanaf de Axalp, die we per postbus bereiken. Dan neem ik op het station afscheid van mijn vlieggenoten. *Au revoir*, tot ziens op een berg of in de lucht.

Nietig vogeltje

Met de Panoramatrein gaat het verder over de Brünigpass, richting Luzern. Ik slaap in Alpnachstad tegenover de Pilatus, de steilste tandradtrein ter wereld die gemiddeld 42% stijgt! Het laatste deel van de rit gaat langs steile en ruige rotswanden en regelmatig verdwijnt de trein zelfs in die steile wanden. De 'top' van de Pilatus is een kraterachtige kom met rondom spitse bergen. Daar moet je overheen om naar Luzern of Alpnachstad te vliegen. Verraderlijke winden kunnen zo'n plan dwarsbomen, maar gelukkig is het windstil. Ik vlieg door een ruig landschap. De steile rotswanden en de bergtoppen die rondom op me neerkijken geven het gevoel alsof ik in de Pilatus vlieg. Een nietig vogeltje dat toestemming heeft even rond te kijken. Vol ontzag vlieg ik zo lang mogelijk in de kom en uiteindelijk naar het middenstation en de boomgrens. De morgenzon heeft de oostkant al van zoveel thermiek voorzien, dat ik de vlucht kan verlengen en een subliem uitzicht heb over de Vierwaldstättersee en de bergen.

Het lukt!

In het Engelberger Tal zijn vele privé-liften die startplekken en vliegmogelijkheden ontsluiten die je zelf niet eens zou bedenken. Ik vermaak me er een tijdje en keer dan terug naar de Vierwaldstättersee. In Hergiswil verwissel ik de treincoupé voor een plaats aan boord van één van de vele schepen die de oeverplaatsen met elkaar verbinden. Terwijl het ene vlieggebied achter me kleiner wordt, doemt in de verte de volgende vliegberg op: de Rigi. In Vitznau neem ik de Rigi-bahn tot halte 'Staffelhöhe'. Vlakbij ligt de weststart en – schietgebedje – hopelijk is er wat thermiek. Maar nee, het is nog te weinig. Tot mijn ergernis vlieg ik in een kansloze positie een paar honderd meter onder de start, met het landingsveld veel te goed in zicht. Niets is mooier dan dat het op zo'n moment toch lukt weer omhoog te cirkelen richting start. *Yep!* Een onverwachte thermiekbol brengt me zelfs tot 500 meter boven de start, in de avondzon en helemaal alleen. Ik bedenk me dat ik al mijn reisbagage bij me heb en dat ik kan kiezen welke kant ik op zal vliegen om naar een overnachting te zoeken. Wat een vrijheid!

Dreun

Ik ben neergestreken in het autovrije dorp Braunwald. Vanachter mijn ontbijt op 2000 meter hoogte heb ik uitzicht op bergtoppen die in de opkomende zon roze-rood gloeien. Met een Duitse piloot vlieg ik in de buurt van



Een paar honderd meter boven de Rigi.

Braunwald nog een laatste rondje. Een uur, dan zijn de wolken zo groot geworden dat we moeten landen. In het parapentetrefpunt Rütihof praten we nog wat na, totdat een dreun ons gesprek overstemt. Als ik in de trein stap, schuiven dikke onweerswolken door het luchtruim. Regendruppels spatten uiteen tegen het raam. De bergen zijn verdwenen. <

