club52

Die club52-Reise 2010 an die Ostsee

Bericht von Walter Dürig
Bilder: Walter Dürig, Anne-Catherine Marquardt, Peter Thut

Vom 9. – 13. Juni 2010 führte der club52 eine Reise an die Ostsee durch. An dieser 10. Clubreise nahmen 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer unter der Reiseleitung von Monika Janusch teil. Die Piloten Kurt Waldmeier und Peter Rychener legten mit dem Flugzeug Ju-52 HB-HOS in sechs unvergesslichen Flügen in der Gesamtdauer von 10 Stunden und 57 Minuten 2194 km zurück. Der erste Reisetag führte nach Pirna und von dort mit dem Dampfschiff nach Dresden. Am zweiten Tag wurde die Bastei in der sächsischen Schweiz «erklommen». Ein ganz spezieller Ju-52-Flug über Berlin endete in Anklam an der Ostsee. Der dritte Reisetag galt der Erkundung der Insel Rügen. Gewitter mit Regen und Nebel waren die Begleiter auf dieser Bus- und Schiffstour. Am vierten Tag wurden ein Besuch in Peenemünde, ein Flug an die Müritz und eine Schifffahrt auf diesem grössten Binnensee Deutschlands durchgeführt. Am letzten Reisetag erfolgte dann der Rückflug nach Dübendorf mit einem Zwischenstopp in Eisenach. Tief beeindruckt von der erlebnisreichen Reise verabschiedeten sich die Fluggäste im Flieger Flab Museum Dübendorf dankbar von der Organisatorin der Reise und von den Piloten. Die Reise war geprägt von der guten Stimmung, den eindrücklichen Landschaftserlebnissen und einem ausgesprochen hohen kulinarischen Niveau.

Inhalt Seite

Von Dübendorf via Pirna nach Dresden 2
Die Bastei in der sächsischen Schweiz 5
Von Pirna nach Anklam und Stolpe 7
Die Insel Rügen 10
Von Anklam nach Peenemünde 14
Von Peenemünde an die Müritz 16
Von Klink nach Eisenach 19
Das Fazit der Reise 21

Teilnehmerinnen, Teilnehmer, Crew, Tante Ju HB-HOS

Von Dübendorf via Pirna nach Dresden

Am Mittwoch, 9. Juni 2010 besammelten sich die 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der 10. Club-52-Reise um 07.30 Uhr im Restaurant Holding des Flieger Flab Museums Dübendorf. Die zwei Piloten, Kurt Waldmeier und Peter Rychener und die Reiseleiterin, Monika Janusch, begrüssten ihre erwartungsfreudigen Passagiere bei Kaffee und Gipfeli. Die geplante Startzeit verzögerte sich etwas, weil in der Abflugrichtung eine Nebelbank lag. Nach der Einsteigeprozedur in das Flugzeug Ju-52 HB-HOS erfolgte dann der Start um 8.31 Uhr in Richtung Osten. Bei schönem Wetter mit einigen hohen Wolken führte der Flug über die grüne Landschaft der Ostschweiz, Bregenz, Oberstdorf in Bayern mit der obligaten Kurve um das Schloss Neuschwanstein, der Burg des bayrischen «Märchenkönigs» Ludwig II., in nördlicher Richtung nach München. Der Flug über die Stadt und über das Gelände des Franz Josef Strauss-Flughafens war beeindruckend. Man hätte gerne angehalten, um alles genauer zu betrachten.

Flug über München …

… und über Regensburg

Dann ging die Reise nach Norden weiter über Regensburg und dann über schöne Landschaften entlang der tschechischen Grenze zum Bundesland Sachsen. Die Ausblicke auf die Wälder des Erzgebirges mit den wenigen Dörfern machten den langen Flug kurzweilig. Dann kamen die Elbe und das Flugfeld von Pratzschwitz-Pirna in Sicht. Nach einem Flug von drei Stunden und 21 Minuten landete Kurt Waldmeier das Flugzeug um 11.52 Uhr sanft auf der Graspiste. Ein so langer Flug mit einem Flugzeug Ju-52 ist für Passagiere und Besatzung ziemlich anstrengend. Das Flugerlebnis über die Städte, Dörfer, Wälder, Auen und Felder ist aber unbeschreiblich faszinierend und wiegt die Strapazen bei Weitem auf.

HB-HOS auf der grünen Wiese

Mittagessen im Schlosshotel Pillnitz

Nachdem die Piloten das Flugzeug auf der grünen Wiese parkiert hatten, erfolgte eine Zollkontrolle durch zwei deutsche Beamte mit einer Chefin. Ein Reisebus stand bereit und fuhr zum nahe gelegenen Schloss Pillnitz am rechten Elbufer.

Die Schlossanlage mit einem grossen Park wurde vom sächsischen Kurfürsten Friedrich August I.[1] als Lustschloss im Barockstil erbaut. Auf der Terrasse des Schlosshotels, mit Blick auf den schönen Schlosshof, wurde ein feines Mittagsmahl serviert: Spargelcrèmesuppe mit Rauchlachsstreifen, gebackene Gockelstelze mit Gemüsegarnitur und Rosmarinkartoffeln, Zitronen-Griessflammerie mit Erdbeer-Pfeffersalat.

Nach dem Essen führte ein kurzer Spaziergang entlang dem Schlosshof zur Anlegestelle der «sächsischen Dampfschifffahrt». Mit neun historischen Raddampfern, die zwischen 80 und 130 Jahre alt sind, verfügt diese Schifffahrtsgesellschaft über die älteste und grösste Raddampferflotte der Welt. Zwei Salonschiffe und zwei kleine Motorschiffe komplettieren diese einzigartige Flotte.

Auf ihrem Einsatzgebiet zwischen Seusslitz bei Meissen und Bad Schandau in der sächsischen Schweiz durchquert die traditionelle «sächsischen Dampfschifffahrt» nicht nur eine der schönsten Flusslandschaften Europas, sondern auch das Dresdner Elbtal.

Das gut besetzte Dampfschiff «Dresden» (Baujahr 1926, Länge 68.6 m, Breite 6.9 m, 610 Passagiere) verliess Pillnitz um 13.45 Uhr und fuhr, mit einem Halt in Blasewitz, gemütlich elbabwärts nach Dresden. Auf der einstündigen Fahrt bei sehr angenehmem Wetter konnten die Schlösser, Burgen und Kirchen am rechten Elbufer und der Betrieb auf dem Fluss in aller Ruhe betrachtet werden.

Dampfschiff «Dresden»

Elbfahrt mit dem «Blauen Wunder»

Bei der Einfahrt zur Anlegestelle des Dampfers «Dresden» um 14.40 Uhr konnten die imposanten historischen Bauten der Stadt an der Elbe bestaunt werden. Die Stadtführerin Kristina Kaden erwartete die Reisegesellschaft zu einer Besichtigungstour per Bus durch Dresden. Vorbei an der Semperoper[2] galt der erste Halt dem Zwinger[3].

Durch das Kronentor im Glockenturmpavillon gelangt man zum Innenhof des Zwingers, der von der Gemäldegalerie und Rüstkammer (von Gottfried Semper) und von der Langgalerie flankiert wird. Kristina erläuterte die wechselvolle Geschichte der barocken Anlage aus dem 18. Jahrhundert, die von Kurfürst August dem Starken an der Stelle des früheren Zwingergartens geplant wurde.

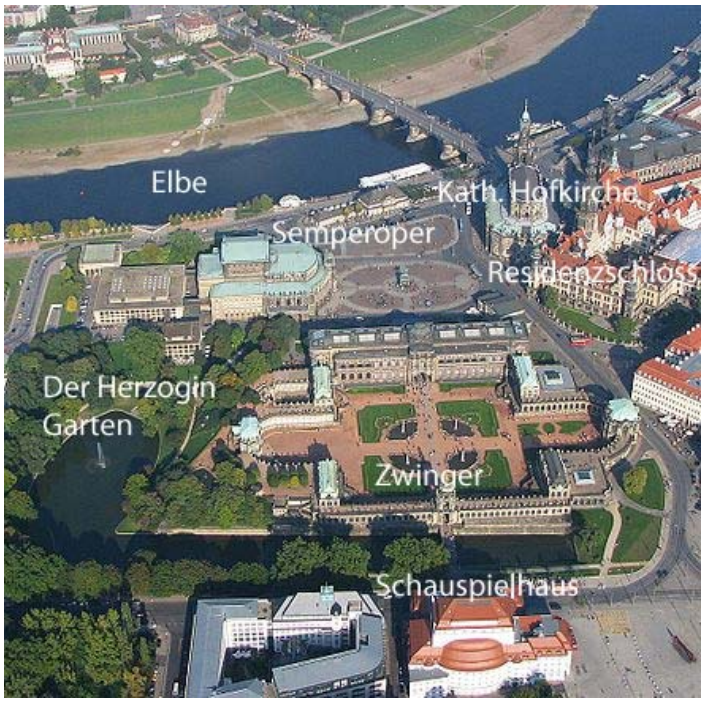
---

[1] Friedrich August I. von Sachsen, häufig genannt August der Starke (* 12. Mai 1670 in Dresden; † 1. Februar 1733 in Warschau) war ein aus der albertinischen Linie des Fürstengeschlechts der Wettiner stammender Kurfürst von Sachsen (als Friedrich August I.) sowie später König von Polen und Grossfürst von Litauen (als August II.) in Personalunion.

[2] Gottfried Semper (* 29. November 1803 in Hamburg; † 15. Mai 1879 in Rom) war ein deutscher Architekt in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Er wirkte von 1834 bis 1849 in Dresden und baute dort das Hoftheater und entwarf die Zwingergalerie. Von 1855 bis 1871 wirkte und lehrte er in Zürich. Das ETH-Hauptgebäude in Zürich und das Stadthaus Winterthur sind seine Werke.

[3] Die Bezeichnung «Zwinger» ist übernommen von der im Mittelalter üblichen Bezeichnung für einen Festungsteil zwischen der äußeren und inneren Festungsmauer.

Auf der zweistündigen Fahrt kreuz und quer durch Dresden erzählte Kristina alles Wissenswerte über Geschichte und Gegenwart der Hauptstadt des Bundeslandes «Freistaat Sachsen» und der drittgrössten Metropole Deutschlands mit 517 000 Einwohnern (2009).



Die grossartigen Visionen von August des Starken waren es, die Dresden zu einer Perle des Barocks werden liessen. Er hatte den Wunsch, seine Paläste und Schlösser auf dem Wasserweg erreichbar zu machen. Heute schlängelt sich der Elbbogen sanft und in vollkommener Harmonie an barocken Meisterwerken vorbei, was der Residenzstadt Dresden den schönen Beinamen «Elbflorenz» verleiht. August der Starke war ein grosser Liebhaber der Kunst. Mit den augustinischen Sammlungen vielfältigster Kulturgüter entstanden unter anderem die Gemäldegalerie, das Grüne Gewölbe und die Porzellansammlung Dresden. Die prachtvollen barocken Reichtümer und ihre Schätze an Kunst und Kultur machten Dresden überall in der Welt bekannt. Kristina machte besonders auf das ehemalige Palais der Gräfin Cosel, der einstige Mätresse Augusts des Starken, aufmerksam. Dieses Rokokogebäude am Neumarkt neben der Frauenkirche wurde nach der vollständigen Zerstörung am Ende des Zweiten Weltkriegs erst im Jahr 2000 im ursprünglichen Stil wieder fertiggestellt.

Stadtführerin Kristina

Im Zwinger

Dresden ist heute eine moderne Stadt mit einem schön renovierten historischen Kern und 63 % Grün- und Waldflächen. Sie verfügt über eine differenzierte Bebauung, die von Villenvierteln in Blasewitz bis zu grossen Plattenbau-Quartieren reicht.

Die Dresdener-Elbbrücken waren auf der Besichtigungstour ein Thema. Die Brücke zwischen Blasewitz und Loschwitz ist eine Sehenswürdigkeit der sächsischen Hauptstadt. Sie steht seit 1893 im Betrieb und wird als «Blaues Wunder» bezeichnet. Die Stahlgitterkonstruktion kommt trotz einer Flussbreite von über 100 Metern ohne einen Brückenpfeiler in der Elbe aus. So erklärt sich auch der Namensteil «Wunder». Durch die hellblaue Verfärbung des einst grünen Anstrichs manifestierte sich die Brücke im Volksmund schnell als «Blaues Wunder».

Panoramaansicht der Altstadt Dresden (Bild: Wikipedia.org)

Das Projekt einer weiteren Elbbrücke eskalierte zum «Dresdener Brückenstreit». Die Auseinandersetzung betrifft die vierspurige innerstädtische «Waldschlösschenbrücke», welche in den Jahren1996/97 beschlossen und projektiert wurde und sich seit 2007 im Bau befindet. Die Baustelle konnte vom Bus aus zweimal beobachtet werden. Ein Bürgerentscheid im Jahr 2005 ergab eine $^2/_3$-Mehrheit zugunsten des Vorhabens, konnte den Brückenstreit aber nicht beilegen. Dieser ging weiter und gipfelte 2009 in der europaweit bisher einmaligen Aberkennung des UNESCO-Welterbetitels. Es handle sich angesichts der 15-jährigen Projektierungs- und Bauzeit um die «längste Brücke Europas».

Apéro im Hotelgarten

Feines Mahl im Hotel Pattis

Um 17 Uhr fand die Besichtigungstour durch Dresden beim schönen, in einem Park gelegenen Hotel Pattis ihr Ende. Nach einem Apéro im schattigen Hotelgarten wurden die Zimmer bezogen und um 19.15 Uhr versammelte sich die Reisegesellschaft zum Fünfgang-Nachtmahl: Lachs mit Kaviar, Crème fraiche, kleiner Rösti und Salat; Geflügelessenz mit Kräutercrèperöllchen, dazwischen eine Bouillon mit Klösschen, knusprige Zander auf Räucheraalgraupen, Kalbssaltimbocca und eine «Dessertinspiration». Der erste Reisetag erfuhr mit diesem wirklich hervorragenden Essen gegen 22 Uhr einen würdigen Abschluss.

Die Bastei in der sächsischen Schweiz

Donnerstag, 10. Juni 2010. Nach einem gemütlichen Frühstück im Hotelgarten wartete um 9.40 Uhr ein freundlicher Chauffeur mit einem schönen Reisebus vor dem Hotel auf die Fahrgäste. Die Fahrt führte erneut durch die Strassen von Dresden, die Altstadt, die Quartiere von Blasewitz und weiter über das «Blaue Wunder» ans rechte Elbufer. Dann ging die Fahrt weiter elbaufwärts durch gepflegte Dörfer mit einer Schlaufe durch die Stadt Pirna. Bei der Vorbeifahrt konnte die Tante Ju auf der grünen Wiese entdeckt werden. Um 11 Uhr erreichte der Bus nach einer Fahrstrecke von 45 km den Parkplatz der Bastei auf einer Höhe von etwa 300 m über Normalnull. (Der Pegel der Elbe liegt bei etwa 100 m ü. NN). Der Buschauffeur verfügte, wie am Vortag die Stadtführerin Kristina, über ein unendliches Repertoire an Wissen und Informationen über Dresden.

Vom Busparkplatz erreichte die Reisegruppe nach einem viertelstündigen Spaziergang das Zentrum auf dem Basteiplateau mit Hotel, verschiedenen Restaurants, einem Biergarten und Souvenirshops. Dieser Ort ist schon seit 190 Jahren ein Besuchermagnet.

Es gab genügend Zeit, das sehr gut erschlossene Gelände rund um die Sandsteinformationen der Bastei zu erkunden.

Die Basteibrücke

Blick von der Bastei auf Elbe und Königstein

Die Bastei ist die älteste und berühmteste Attraktion der sächsischen Schweiz[4]. Der Name sächsische Schweiz entstand im 18. Jahrhundert. Die beiden Schweizer Künstler Adrian Zingg und Anton Graff waren 1766 an die Dresdner Kunstakademie berufen worden. «Von ihrer neuen Wahlheimat aus sahen sie ostwärts, etwa einen Tagesmarsch entfernt, ein Gebirge liegen. Es zeigte ein merkwürdig abgeflachtes Panorama, ohne eigentliche Gipfel». Sie fühlten sich von der Landschaft an ihre Heimat, den Schweizer Jura, erinnert und berichteten in ihrem Briefwechsel zur Unterscheidung von ihrer Heimat von der «sächsischen Schweiz».

Weltbekannt ist der Blick von der Bastei über das Elbtal auf die Tafelberge. In einer Höhe von 194 m über dem Elbspiegel bietet sich dem Betrachter auf dem Sandsteinplateau ein unvergesslicher Blick. Die heute bestehende Sandsteinbrücke wurde 1851 erbaut. Sie hat eine Länge von 76.50 m und überspannt mit 7 Bögen die 40 m tiefe Schlucht, Mardertelle genannt.

Frühe Artillerie der Festung Neurathen

Panoramarestaurant Bastei

Der am weitesten zur Elbe vorspringende schmale Felsrücken ist die eigentliche Bastei. Auf dem Basteiaussichtsfelsen stehend blickt man hinunter auf die Elbe zwischen Lilienstein und Königstein. Der unterhalb der Bastei liegende Kurort Rathen ist als Ausgangspunkt für viele Wander- und Klettertouren bekannt. Links blickend sieht man die Basteibrücke mit ihrem Felsmassiv. Im Süden ist links vom Königstein der Pfaffenstein zu erkennen, dahinter die bewaldeten Kammlinien des Erzgebirges.

[4] Der Nationalpark sächsische Schweiz ist der einzige Nationalpark in Sachsen und der einzige Felsennationalpark Deutschlands. Er wurde im Jahr 1990 gegründet und umfasst eine Fläche von 93 km^2 mit einem Waldanteil von 92 % und 400 km Wanderwege. Im Parkgebiet leben nur etwa 100 Einwohner.

Gleich neben der eigentlichen Bastei befindet sich die Felsenburg Neurathen, eine Natursteinfestung, die Mitte des 14. Jahrhunderts von böhmischen Rittern angelegt wurde. Das Felsentor am Ende der Basteibrücke war das Eingangstor zur Felsenburg.

Nach dem Begehen der verschlungenen Wege durch die Sandsteinformationen mit dem Genuss der überraschenden Ausblicke auf immer neue Felsen und in die Tiefe des Elbtales war um 12 Uhr Zeit zum Mittagsmahl im Panoramarestaurant der Bastei. Sulzterrine mit Poulardenbrust, Erbsen-Birnensüppchen, Schweinemedaillon im Speckmantel mit Macairekartoffeln, Kokos-Zitroneneisdessert auf Yoghurt lautete das Menü als erneute Gaumenfreude.

Von Pirna nach Anklam und Stolpe

Bei angenehm warmem Wetter mit einem etwas diesigen Himmel erfolgte dann der Rückmarsch zum Parkplatz und um 14 Uhr die halbstündige Busfahrt zum Flugplatz Pirna. Dort wartete das treue Flugzeug HB-HOS auf Crew und Passagiere.

Die Crew vor dem Abflug in Pirna

Vorbeiflug an der Bastei

Kurt Waldmeier hatte schon am Vorabend mit dem Kommandanten der Patrouille Suisse eine Vereinbarung getroffen. Auf dem Flugplatz Berlin-Schönefeld fand an diesem Tag im Rahmen der internationalen Luftfahrtausstellung ILA mit Beginn um 16.52 eine Vorführung der Patrouille Suisse statt. Unmittelbar vorher wurde ein Überflug der zwei Traditionsflugzeuge Ju-52 D-AQUI der Lufthansa und HB-HOS der JU-AIR vereinbart. Der Abflug in Pirna richtete sich nach diesem Ereignis.

Die Wartezeit wurde mit Flugvorbereitungen, einem Besuch der einfachen Flugplatzbaracken, Gesprächen mit den anwesenden «Schlachtenbummlern» und Fotoshootings verkürzt. Ein Kameramann und ein Reporter der Lokaltelevision von Pirna machten Interviews mit den Piloten.

Flugzeug HB-HOS über Berlin (Bild: Stoll)

Patrouillenflug mit Flugzeug D-AQUI

Um 15.33. Uhr war es soweit. Peter Rychener gab Vollgas und hob von der Graspiste von Pirna ab. Nach dem Überflug des Elbtals und der Sandsteintürme am Rande der sächsischen Schweiz ging es dann nordwärts in Richtung Berlin. Wunderschöne Ausblicke auf Dörfer, Wälder und Felder im flachen Land von Nordsachsen und auf den Spreewald von Südbrandenburg erfreuten die Passagiere. Um 16.50 Uhr kam das Flugzeug Ju-52 der Lufthansa in Sichtweite. Peter Rychener vollführte dann während 10 Minuten zur grossen Freude der Passagiere beider Oldtimer einen perfekten Patrouillenflug hinter dem deutschen Flugzeug über den Grossraum Berlin. Aus irgendwelchen bürokratischen Gründen wurde der Überflug über den Flugplatz Berlin-Schönefeld verweigert. Schade für die Zuschauer am Boden. Für die Ju-52-Passagiere war dieser Teil des Fluges ein ganz besonderes Erlebnis.

Die Flugreise ging danach in nördlicher Richtung weiter zum deutschen Bundesland Mecklenburg Vorpommern. Eindrücklich an diesem Teil der Flugreise waren die ausgedehnten bewirtschafteten Felder und der riesige leere Raum zwischen den Dörfern.

Unterwegs mit Flugzeug HB-HOS

Freundlicher Empfang in Anklam

Um 17.58 Uhr erfolgte nach einer Flugzeit von zwei Stunden und 25 Minuten der Touchdown auf dem Flugplatz von Anklam, der Geburtsstadt des Flugpioniers Otto Lilienthal. Der Flugplatz liegt in Ostvorpommern und direkt vor den Toren der Ferieninsel Usedom[5], ist Verkehrslandeplatz für den allgemeinen Luftverkehr, zugelassen für Luftfahrzeuge bis 5,7 t Gesamtmasse, mit Sondergenehmigung bis 60 t.

Der Platz wurde 1936 als Militärflugplatz angelegt. Es fand auch Segelflugbetrieb statt. 1945 wurden die umfangreichen Flugplatzanlagen gesprengt. In den 1950er-Jahren erfolgte eine Wiederbelebung des Platzes im Dienste des Agrarfluges. Anklam wurde zentraler Stützpunkt für den Nordosten der DDR mit Werftbetrieb. Nach Auflösung des Betriebes Agrarflug der Interflug wurde der Flugplatz auf Betreiben der Stadt in einen Verkehrslandeplatz umgewandelt.

Als Überraschung wurde die Landung des Flugzeugs Ju-52 von einer Delegation der Stadt Anklam erwartet. Der stellvertretende Bürgermeister der Hansestadt, Detlef Butzke, begrüsste Crew und Fluggäste mit einer freundschaftlichen Grussadresse. Er gab der Freude der Stadt über die Ankunft einer «Tante Ju» Ausdruck. In einem kurzen Gespräch äusserte er sich besorgt über die Situation in Anklam. Die Einwohnerzahl sei von 21 000 im Jahr 1989 auf 13 000 zurückgegangen. Insbesondere junge Frauen hätten Anklam in Richtung Westen verlassen. Zurück blieben arbeitslose Männer mit Alkoholproblemen. Die Arbeitslosenrate beträgt zurzeit über 20 %. Der Anreiz für Investitionen sei gering.

---

[5] Usedom ist eine Insel in der Ostsee vor dem Stettiner Haff, welche zum grösseren Teil zum deutschen Land Mecklenburg-Vorpommern gehört. Der östliche Teil der Insel ist polnisches Staatsgebiet. Fläche: 445 km² (deutscher Anteil 373 km², polnischer Anteil 72 km²) Einwohnerzahl: 76 500 (deutscher Anteil 31 500, polnischer Anteil 45 000). Mit den Ostseebädern Karlshagen, Trassenheide, Zinnowitz, Zempin, Koserow, Kölpinsee, Ückeritz und den drei Kaiserbädern Heringsdorf, Bansin und Ahlbeck auf deutscher Seite sowie Swinemünde (polnisch *Świnoujście*) in Polen besitzt die Insel eine grosse Bedeutung für den Fremdenverkehr beider Länder. Neben den Sandstränden an der Ostsee lockt vor allem auch die Bäderarchitektur viele Besucher an die Küste.

Dafür sei auch die ungenügende verkehrsmässige Erschliessung verantwortlich. Der nächste Autobahnanschluss liegt in 25 km Entfernung.

Ausgerüstet mit den besten Wünschen des Vizebürgermeisters und mit roten Einkaufstaschen samt Informationsmaterial über Anklam zogen die Ankömmlinge in Richtung Reisebus davon.

Über die Ankunft des Flugzeugs Ju-52 erschien am nächsten Tag eine Titelgeschichte in der Anklamer Zeitung. Dabei wurde in der Bildlegende der geschätzte Reiseteilnehmer und Club-52-Freund Ernst Marquardt zum Vizebürgermeister von Anklam befördert.

FREITAG, 11. JUNI 2010, SEITE 13 ZEITUNG FÜR DIE STADT ANKLAM UND DEN LANDKREIS OSTVORPOMMERN

Anklamer Zeitung

„Tante Ju" legt sanfte Landung hin

ANKLAM (JFK). Mit einer weichen Landung auf dem Anklamer Flugplatz stellte sich „Tante Ju" gestern Abend in der Peenestadt vor. Das dreimotorige Passagierflugzeug vom Typ Junkers (Ju) 52 der schweizerischen Ju-Air brachte rund 20 Passagiere aus der Alpenrepublik nach Vorpommern, die in den kommenden Tagen Peenemünde und die Insel Rügen erkunden wollen. Begrüßt wurden sie vom stellvertretenden Anklamer Bürgermeister Detlef Butzke, der für die Gäste auch Info-Material über die Region dabei hatte.

Die Maschine, gebaut vor mehr als sieben Jahrzehnten in Deutschland, ist Star des Anklamer Flugplatzfestes, das am Sonnabend von 10 bis 18 Uhr gefeiert wird. Die Besucher können sich auf ein vielfältiges Programm rund um den Luftsport freuen. Dabei sind auch Rundflüge über der Peenestadt mit Flugzeugen und Hubschraubern geplant. Wer allerdings mit „Tante Ju" in die Luft gehen möchte, sollte sich dafür am heutigen Freitag ab 17 Uhr Zeit nehmen. Möglich ist dies aber nur mit Voranmeldung bei der Anklamer Flugplatz GmbH unter der Rufnummer 03971 210051.

Der stellvertretende Bürgermeister Anklams, Detlef Butzke (links) begrüßt die schweizerische Reisegruppe, die mit der dreimotorigen „Tante Ju" gestern Abend auf dem Flugplatz der Peenestadt landete. FOTO: J. FOETZKE

Die Busfahrt führte durch die etwa drei Kilometer vom Flugplatz entfernte, am Fluss Peene gelegene Stadt Anklam. Seit der Wende von 1989 wurden das Stadtzentrum[6] und die Plattenbau-Wohnsiedlungen Südstadt mithilfe der deutschen Städtebauförderung gründlich und schön saniert.

Auf der Busfahrt nach Stolpe bestätigte der Chauffeur die Aussagen des Vizebürgermeisters aus der Sicht eines Werktätigen. Nach einer halben Stunde erreichte der Bus um 18.45 Uhr das «Gutshaus» als Tagesziel der Reise.

Inmitten einer denkmalgeschützten Gutsanlage und einem Park mit einem herrlichen alten Baumbestand liegt das Gutshaus Stolpe. Das weitläufige in Privatbesitz befindliche Gelände grenzt direkt an den Fluss Peene, der in die nahegelegene Ostsee mündet. Die Liegenschaft ist 1994 von Kurt Stürken, dessen Eltern bis 1945 Gutsbesitzer waren, zusammen mit 150 Hektar Wald und Wiesen zurückerworben worden.

[6] Am Tage der Besetzung von Anklam durch die sowjetische Armee am 29. April 1945 wurden 80 % der Innenstadt durch die deutsche Luftwaffe zerstört. Ausser Anklam ist dieses Schicksal in Deutschland nur Freiburg im Breisgau und Eberswalde widerfahren. Etwa achtzig Prozent der Innenstadt wurden zerstört. Vom historisch vielfältigen Bauensemble mit Giebelhäusern der Backsteingotik und des Barock sowie von den Fachwerkbauten blieb beinahe nichts erhalten.

Zwei Jahre lang wurde das Gutshaus mit hohem Aufwand und Liebe zum Detail renoviert, restauriert und in ein Hotel und Restaurant umgebaut. Für Kurt Stürken ist sein Konzept das besondere am Gutshaus Stolpe. Bei der Gestaltung des Hauses waren kleine Landhotels, wie man sie hauptsächlich in England oder Frankreich findet, wegleitend. Der Hotelier ist mehr freundschaftlicher Gastgeber als profitorientierter Dienstleister.

Gutshaus Stolpe

Nachtessen im «Fährkrug»

Nach dem Bezug der gediegenen Zimmer und einer Ruhepause besammelten sich die Reiseteilnehmerinnen und –Teilnehmer um 20 Uhr im nahen an der Peene gelegenen Restaurant Fährkrug[7] zum Nachtessen. Das rustikale Menü umfasste als Vorspeise gebeizten Lachs, danach ein gratiniertes Rumpsteak und als Dessert Panna Cotta. Während der Bedienung mit einer Bierladung stolperte der Kellner, was zu einer unfreiwilligen Einlage und Belustigung führte. Nach dem sehr gut zubereiteten Nachtmahl war gegen 22 Uhr die Nachtruhe angesagt.

Die Insel Rügen

Freitag, 11. Juni 2010. Nach einer absolut ruhigen und ungestörten Nacht wurde um 8 Uhr ein gediegenes Frühstück serviert. Für einmal war es nicht das obligate Buffet, sondern eine Morgenmahlzeit nach Bestellung. Die Sonnenstrahlen im Frühstücksraum liessen auf einen schönen Tag hoffen.

Um 9 Uhr startete der gleiche Buschauffeur wie am Vortag zur Fahrt nach Stralsund[8], einer Stadt mit 57 000 Einwohnern. Auch Stralsund hat seit 1990 einen Einwohnerrückgang um 20 % erlitten. Mit dem Zustieg der Führerin Ursula Friedenstab um 10 Uhr begann die eigentliche Rügenrundfahrt.

Rügen ist die grösste deutsche Insel. Sie liegt vor der pommerschen Ostseeküste und gehört zu Mecklenburg-Vorpommern. Stralsund ist das «Tor» zur Insel Rügen. Die Insel, durch Rügendamm und Rügenbrücke über den zwei Kilometer breiten Strelasund mit dem Festland verbunden, hat eine maximale Länge von 52 km (von Süd nach Nord), eine maximale Breite von 41 km im Süden und eine Fläche von 926 km². Die Küste ist durch zahlreiche Meeresbuchten (Bodden oder Wieken) sowie vorspringende Halbinseln und Landzungen äusserst stark zergliedert. Rügen gehörte zusammen mit der dänischen Insel Møn auf der Rügen gegenüberliegenden Seite der Ostsee einst zu einem grösseren Plateau aus Kreidekalk, das durch tektonische Bewegungen an die Erdoberfläche gedrückt worden war. Der weitaus

[7] Der über 300 Jahre alte, denkmalgeschützte Fährkrug von Stolpe wurde von Kurt Stürken im Jahr 1997 erworben und danach sorgfältig renoviert. Es wurde zum Teil aus Abbruchsteinen aus der nahe gelegenen Klosterruine gebaut. Die besonders grossen Ziegelsteine aus dem Mittelalter sind erst während der Restaurierung des Gebäudes Anfang 1998 wieder zum Vorschein gekommen.

[8] Die Hansestadt Stralsund liegt am Strelasund, einer Meerenge der Ostsee, und wird aufgrund ihrer Lage als Tor zur Insel Rügen bezeichnet. 1234 erhielt Stralsund das Stadtrecht. Die Altstadt gehört seit 2002 mit dem Titel «Historische Altstädte Stralsund und Wismar» zum UNESCO-Welterbe. Quelle: Wikipedia

grösste Teil dieser Landmasse ist durch Erosion und Verwerfungen wieder verschwunden, übrig blieben die beiden Inseln mit ihren charakteristischen Kreidefelsen.

Bei der Abfahrt in Stralsund waren Wolken aufgezogen und bei der Fahrt über die imposante Rügenbrücke war das Gewitter schon voll aktiv. Bei starkem Regen, begleitet von Blitz und Donner, konnten auf der Fahrt nach Sassnitz die schönen Landschaften der Insel trotzdem beobachtet werden. Die Führerin Ursula erklärte alles Wissenswerte über die Insel.

Seefahrt vor Rügen

Das wäre der Königstuhl (Bild Wikipedia)

Rügen ist eine der touristischen Hochburgen Deutschlands. Die Insel verzeichnet etwa ein Viertel aller Übernachtungen in Mecklenburg-Vorpommern. Die meisten Gäste besuchen Rügen zwischen April und Oktober; die Hauptsaison liegt zwischen Juni und August, aber auch die ruhige Atmosphäre des Winters zieht Urlauber an. Die wichtigsten Ferienorte für den Bade- und Kurtourismus sind Binz, Sellin und Göhren, sowie Sassnitz als staatlich anerkannter Erholungsort. Aber auch Rügens einzigartige Natur- und Kulturlandschaft zieht Touristen an, die die Insel mit dem Fahrrad, zu Fuss oder mit dem Segelboot erkunden. Neben den klassischen Sehenswürdigkeiten wie Kap Arkona, den Kreidefelsen, Seebad Prora, Jagdschloss Granitz oder den klassizistischen Bauwerken von Putbus erfreuen sich seit einigen Jahren die Störtebeker-Festspiele von Ralswiek grosser Beliebtheit.

Auf der Halbinsel Jasmund befindet sich der Nationalpark Jasmund, der den Buchenwald der Stubnitz und den berühmten Rügener Kreidefelsen umfasst. Direkt am Königsstuhl befindet sich das Nationalparkzentrum Königsstuhl, das in einer Ausstellung mit Multivisionskino Informationen über den Nationalpark bietet.

Hungrig von der Seefahrt

Feine Fischmahlzeit

Bei ziemlich starkem Regen erreichte der Bus um 10.30 Uhr den Küstenort Sassnitz. Die Stadt liegt auf der Halbinsel Jasmund am Rande eines Buchenwaldes, ist eine Hafenstadt und lebt vom Tourismus und von der Fischerei. Der Stadtkern ist schön renoviert.

Die Reiseleitung traf den von Allen akzeptierten Entscheid, anstelle einer Busfahrt zum Königsstuhl eine Fahrt mit dem Schiff «Nordwind» entlang der Küste der Halbinsel Jasmund zu unternehmen. Diese dauerte von 11.40 bis 13.40 Uhr.

Die Küste war von tief hängenden Wolken halb verdeckt. Der 119 Meter hohe Kreidefels «Königstuhl» konnte bei der Wende der Schifffahrt nur schemenhaft erkannt werden. Die schon seit Langem geplante Club-52-Jassrunde wurde vom Reisespeaker der Schiffsgesellschaft, der unablässig schnorrte, auf «Stumm» geschaltet.

Insel Rügen mit Bus- und Schiffsroute

Bei der Rückkehr in den Hafen von Sassnitz hatte der Regen aufgehört. Nach einem Spaziergang zu einer schönen Häuserzeile am Jachthafen von Sassnitz wurde kurz vor 14 Uhr das Hotel «Gastmahl des Meeres» ziemlich hungrig erreicht. Dort konnte ein Mittagsmahl nach den Wünschen der Reiseteilnehmerinnen und -Teilnehmer genossen werden: feine Fischspeisen in vielen Variationen.

Busfahrt durch Binz: Hotelstrasse …

… renovierter Plattenbau

Um 15.30 ging dann die Busfahrt weiter, zuerst durch den renovierten alten Teil von Sassnitz und dann in Richtung Süden. Durch die Programmänderung entstand etwas Zeitdruck.

Vom bekannten Badeort Binz konnte ein Eindruck auf der Busfahrt durch den Ort gewonnen werden. Die Häuser und Hotels sehen im Allgemeinen gepflegt aus. Die Plattenbauten aus der DDR-Zeit wurden einer umfassenden Renovation unterzogen. Es sind nur noch wenige Brachen und Ruinen aus der Zeit vor der Wende zu beobachten. Eine Ausnahme davon macht die monströse Siedlung Prora, die nicht besichtigt wurde, aber von der die Führerin Ursula auf der Fahrt nach Binz viel erzählte.

Albtraum Prora, Seeseite (Bild: Google)

Reiseleiterin Monika, Rügenführerin Ursula

Prora ist ein Projekt aus der Zeit des Dritten Reiches. Es handelt sich um ein gigantisches Vorhaben der Organisation «Kraft durch Freude», welche ideologisch die abgeschafften Gewerkschaften ersetzen sollte. Auf acht Kilometern Küstenlänge wurde nördlich von Binz eine schreckliche Häuserzeile mit insgesamt 10 000 Zweierzimmern und Gemeinschaftsräumen gebaut. Nach dem Kriegsausbruch von 1939 wurde der halb fertige Bau eingestellt. Einige Anlageteile wurden nach dem Kriegsende 1945 von den sowjetischen Truppen zerstört. Heute ist die Anlage als Wahrzeichen der grössenwahnsinnigen Politik des Hitlerregimes hauptsächlich als Bauruine erhalten.

Um 17.30 Uhr endete die Rügenrundfahrt, die trotz des Wetterpechs einen guten Eindruck der bekannten Ostseeinsel Rügen hinterliess, in Stralsund. Die Reisegruppe wurde von der Führerin Ursula verlassen und fuhr mit dem Bus nach Stolpe zurück. Das Gutshaus wurde um 18.50 Uhr erreicht. Eine Stunde später traf man sich bei angenehmer Temperatur im Garten zum Apéro. Eine etwas diesige Sonne war zurückgekehrt.

Zurück im Gutshaus Stolpe

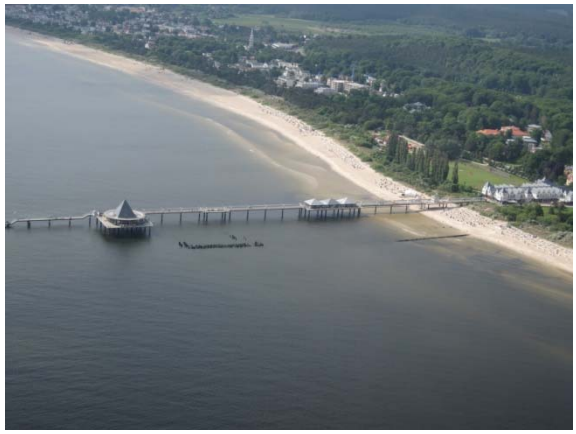
Gediegenes Nachtmahl

Um 20.30 Uhr wurde im Speisesaal an einer gediegen geschmückten Tafel ein wahres Festmahl aufgetragen: Nach einem Amuse-Bouche, gegrillte Jakobsmuscheln auf Mangozitronell mit Limonenbutter und Hummerschaum, ein Beelitzerspargelsüppchen mit gebratener Riesengarnele, dazwischen zwei Sorbetkugeln, als Hauptgang in Spätburgunder geschmorte Kalbsbäckchen auf Karotteningwerpüree mit sautierten Shi-Take-Pilzen, dann als weiteren Zwischengang ein kaltes Süppchen mit Erdbeereis und zum Abschluss fünf Dessertvariationen «Gutshaus Stolpe». Gegen 23.30 Uhr ging der dritte Tag der Club-52-Reise zu Ende.

Von Anklam nach Peenemünde

Samstag, 12. Juni 2010. Das Frühstück im Gutshof Stolpe war diesmal als reichhaltiges Buffet organisiert. Um 8.30 verliess der Bus den schönen Ort Stolpe und erreichte den Flugplatz Anklam 25 Minuten später. Nach der üblichen Vorbereitungs- und Einsteigeprozedur war das Flugzeug Ju-52 um 9 Uhr startbereit. Ein enges Tor in der Flugplatzumzäunung hatte zur Folge, dass alle Passagiere wieder aussteigen und das Flugzeug zurückschieben mussten. Nachdem die Torpassage von Kurt Waldmeier schadenfrei bewältigt wurde, erfolgte der Start in Richtung Peenemünde um 9.19 Uhr. Nach dem Start konnten die Auswirkungen des kürzlichen Hochwassers der Peene beobachtet werden. Dann erfolgte ein sehr schöner halbstündiger Flug über die Küsten der Insel Usedom mit der Besichtigung der Sandstrände und des Seebades Ahlbeck.

Flugzeugschieben in Anklam



Usedom: Seebrücke und Strand von Heringsdorf

Die Landung erfolgte um 9.50 Uhr auf dem Flugplatz Peenemünde. Er wurde am 1. April 1938 als Flugplatz für die Erprobungsstelle der deutschen Luftwaffe eröffnet und verfügte damals schon über eine betonierte Piste. Am nordöstlichen Rand des Flugplatzes befanden sich Startstellen für V1-Fernwaffen. Von hier aus starteten Aufklärungsflüge, welche den Einschlagsort der Fernwaffen auffinden mussten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Flugplatz von der sowjetischen Armee übernommen. 1956 erhielt er eine 2 465 Meter lange Betonpiste. 1961 wurde der Flugplatz an die DDR-Luftwaffe (Jagdfliegergeschwader 9) übergeben, welche ihn bis 1989 nutzte. Nach 1989 wurde der Flugplatz unter anderem als Abstellplatz ehemaliger Militärfahrzeuge der DDR genutzt. Heute finden vom Flugplatz Peenemünde aus Rundflüge mit Kleinflugzeugen statt. Daneben werden auch Bustouren durchgeführt, bei denen man die einstigen Bunker der DDR-Luftwaffe und Überreste der Abschussrampen der V1-Fernwaffen besichtigen kann. Wegen seiner für Kleinflugzeuge überdimensionierten Piste ist der Flugplatz Peenemünde auch ein Standort für Flugschulen.

Museumsgelände Peenemünde: Kraftwerk

Im Kraftwerk: Grosse Informationsdichte

Nach einer kurzen Busfahrt erreichte die Reisegesellschaft um 10.15 Uhr den Eingang des historisch-technischen Museums von Peenemünde. Eine grössere Gruppe besuchte danach das Museum und eine kleinere Gruppe das Pier von Karlshagen.

Das Museum informiert auf 5 000 m² Innen- und 120 000 m² Aussenfläche über einen der spektakulärsten, gleichzeitig aber auch gefährlichsten technischen Durchbrüche des 20. Jahrhunderts. Mit einem Audiogerät kann man «das Kraftwerk» und die Aussenanlagen individuell begehen. Die grosse Vielfalt der Räume und Exponate werden dem Besucher sehr sachlich und mit vielen kritischen Vermerken zur Zeit des Naziregimes erklärt.

Die Heeresversuchsanstalt Peenemünde war zwischen 1936 und 1945 eines der modernsten Technologiezentren der Welt. Im Oktober 1942 gelang von hier aus der weltweit erste Start einer Rakete ins All. Dieses historische Ereignis vollzog sich am 3. Oktober 1942 um 15.40 Uhr von der Nordspitze der Insel Usedom aus. Die Rakete, die vom «Prüfstand VII» startete, erreichte mit einer Beschleunigung von 1 340 m/s eine Höhe von 85 Kilometern und ging in einer Entfernung von 190,5 km vor der pommerschen Küste nieder.

Fernwaffe V1 mit Abschussrampe

Nachbau der Fernwaffe V2

Fieseler Fi 103 "Kirschkern" (V1)

Die Erprobung der Flügelbombe Fi 103 wurde ab Herbst 1942 in der Erprobungsstelle der Luftwaffe Peenemünde-West durchgeführt. Der erster Start der Fi 103 von der Rampe erfolgte am 24.12.1942. Ab Juni 1944 kam die Flügelbombe als Terrorwaffe V1 gegen Grossstädte in Westeuropa zum Einsatz. Es wurden rund 22 000 V1 gegen diese Ziele gestartet.

Hersteller:	Fieseler Werke
Länge:	7.74 m
Spannweite:	4.90 m
Triebwerk:	Argus-Schmidt AS 014
Nutzlast (Sprengstoff):	830 kg
Geschwindigkeit:	max. 700 km/h
Flughöhe:	3 000 m
Reichweite:	bis 300 km

Flüssigkeitsrakete Aggregat 4 (A4) Versuchsmuster 4

Baujahr 1942, Peenemünde
Nachbau mit Originalteilen, Massstab 1:1
Der erste erfolgreiche Start erfolgte am 3. Oktober 1942. Die V2 wurde in grossen Stückzahlen hergestellt und auf englische Städte und danach auf andere europäische Ortschaften eingesetzt.
In einer Flugzeit von 4 Minuten und 56 Sekunden wurde eine Reichweite von 190.6 km bei einer Gipfelhöhe von 84,5 km erreicht.

Länge:	14.036 m
Durchmesser (Kaliber):	1.651 m
Abhebegewicht:	25 700 kg
Schub:	12 900 kg
Fluggeschwindigkeit:	4 824 km/h
Treibstoff:	ca. 4 t 75 % Methylalkohol und 4 t flüssiger Sauerstoff

In der benachbarten Erprobungsstelle der Luftwaffe wurden Flugkörper mit revolutionärer Technik getestet. Die Forschung diente jedoch von Anbeginn nur einem Ziel: Die Hochtechnologie sollte militärische Überlegenheit schaffen. Nur durch den massiven Einsatz von Zwangsarbeitern, KZ-Häftlingen und Kriegsgefangenen waren die Errichtung der Versuchsanstalten und die spätere Massenproduktion der Fernwaffen, die Goebbels zynisch «Vergeltungswaffen» nannte, in so kurzer Zeit möglich.

Die Flügelbombe Fieseler 103 «Kirschkern» (die sogenannte Vergeltungswaffe V1) und die Rakete «Aggregat 4» (Vergeltungswaffe V2) kamen im Kriege mit schlimmen Folgen für die Zivilbevölkerung zum Einsatz. 1945 griffen Amerikaner und Russen auf die Wissenschaftler, Techniker, technischen Dokumentationen und technischen Anlagen zu und schufen damit die Grundlage für alle nachfolgenden Raketenprojekte der USA, der ehemaligen UdSSR und weiterer Staaten. Wernher von Braun, ehemaliger technischer Leiter von Peenemünde, war in den USA zusammen mit weiteren Wissenschaftlern massgebend an der Entwicklung der Saturnrakete beteiligt, welche die Apollokapsel am 21. Juli 1969, mit Neil A. Armstrong an Bord, auf den Mond brachte.

Mit den ersten Schritten eines Menschen auf dem Mond erfüllte sich ein alter Traum der Forscher und Wissenschaftler. Wernher von Braun wurde nach diesem Erfolg Direktor der US-Weltraumbehörde NASA.

Im Peenemünder-Informationszentrum sind in der Ausstellung im Kraftwerk und auf dem Ausstellungsgelände Originalteile der Rakete A-4 und der Flügelbombe Fi-103 zu besichtigen. Ein Modell des «Prüfstandes VII» zeigt dem Besucher detailgetreu eine der Test- und Startanlagen der A-4-Rakete (siehe Kasten). Gleichzeitig erinnern Dokumente an die Menschen, die in Peenemünde als Fremdarbeiter und KZ-Häftlinge arbeiten mussten, wobei bei der Entwicklung, Fertigung und beim Einsatz dieser Waffensysteme Tausende ihr Leben verloren.

Karlshagen: Restaurant Veermaster

Fideles Trio im «Veermaster»

Nach dem sehr interessanten zweistündigen Museumsbesuch der einen und nach dem Bummel in Karlshagen der andern vereinigten sich die zwei Fraktionen wieder und fuhren mit dem Bus zum Restaurant Veermaster (Viermaster) im nahe gelegenen Karlshagen. Das Restaurant liegt am Jachthafen von Karlshagen am Fluss Peene und hat eine traditionelle Inneneinrichtung mit vielen Bezügen zu Schiffen und zur Schifffahrt. Dort wurde um 12.30 Uhr eine feine Fischmahlzeit mit Lachs, Zander und Rotzunge serviert. Kurz vor 14 Uhr begann die kurze Busfahrt zum Flugplatz Peenemünde mit Take-off des Flugzeugs HB-HOS um 14.23 Uhr.

Von Peenemünde an die Müritz

Der zweite Flug vom Samstag, 12. Juni 2010 führte von Peenemünde zum Flugplatz Rechlin-Lärz an der Müritz und hatte eine Dauer von 45 Minuten. Der kurze und kurzweilige Flug führte über eine ebene Landschaft, über die grossen, für Vorpommern typischen Felder, über Dörfer und Waldgebiete an die Müritz und dann weiter zum ausgedehnten Gelände des Zielflugplatzes.

Die Müritz in Sicht

Ankunft auf dem Müritzflugplatz Rechlin-Lärz

Um 1917/18 wurden erste Flugplatzanlagen des kaiserlichen Heeres im Rahmen der Flieger-Versuchs- und Lehranstalt an der Müritz erstellt. Von 1933 bis 1945 befand sich auf dem Flugplatz eine Erprobungsstelle der deutschen Luftwaffe. Nach dem 2. Weltkrieg wurde Rechlin zu einer sowjetischen Garnison und zum Standort eines sowjetischen Divisionsstabes der Luftstreitkräfte. Da der Flugplatz Lärz über Betonbahnen verfügte, wurde dort zunächst ein Jagdbombergeschwader und später zusätzlich ein Hubschraubergeschwader stationiert. Die Offiziere und ihre Familien wurden in der Siedlung Vietzen (heutiges Rechlin) untergebracht und die Soldaten in den ehemaligen Kasernen der Erprobungsstelle kaserniert. Im März 1993 verliess das 19. Jagdbomberregiment der russischen Luftwaffe nach 48 Jahren Besatzungszeit endgültig den Flugplatz Lärz und im Herbst auch den bisher ausgegrenzten Wohnbereich und die Kasernen in Rechlin. Am 23 April 1994 wurde der Müritzflugplatz Rechlin-Lärz für die zivile Nutzung eröffnet.

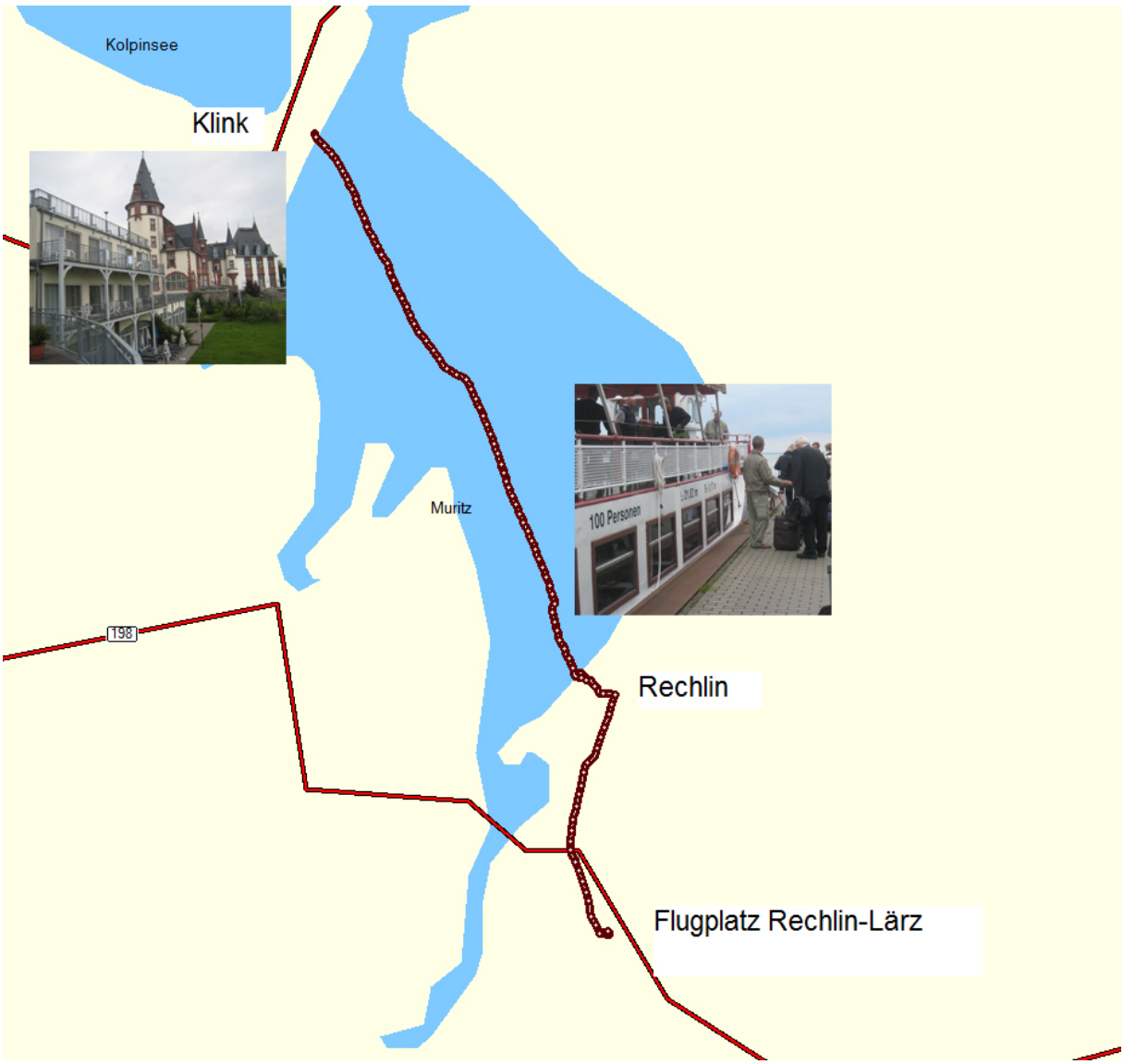
Flugplatz Rechlin-Lärz: Auftanken …

… und wieder Flugzeugschieben

Um 15.08 war der Touch-down auf der 2080 m langen und 50 m breiten Piste. Landebahn, Rollstrassen und Abstellplätze bestehen aus Betonplatten, die sich in einem ziemlich schlechten Zustand befinden. Pilot Peter Rychener hielt sein Flugzeug vor einer Betankungsstelle an und spielte dann den Tankwart. Die Tanks wurden für den Rückflug nach Dübendorf gefüllt. Dann war erneut die Stosskraft der Fluggäste gefragt. Nach dem Rückschieben des Flugzeugs wurde dieses mit der Kraft von zwei Motoren auf den Parkplatz für die Nacht gerollt.

Nach einer kurzen Busfahrt wurde die Bootsanlegestelle Bolter Kanal von Rechlin erreicht. Ein Motorschiff der «Weissen Flotte Müritz» wartete auf die Reisegruppe. Das Gepäck wurde auf das Schiff verladen, das um 16.30 Uhr zur Überfahrt über die Müritz nach Klink startete.

Die Müritz (von slawisch *morcze* = «kleines Meer») ist ein See innerhalb der mecklenburgischen Seenplatte in Mecklenburg-Vorpommern. Nach dem Bodensee, an dem auch Österreich und die Schweiz Anteile haben, bildet die Fläche der Müritz den zweitgrössten See Deutschlands. Die Müritz ist jedoch der grösste See, der vollständig innerhalb Deutschlands liegt. Sie ist ein sehr interessantes Gewässer, das während der letzten Eiszeit zwischen dem Pommerschen und dem Frankfurter Stadium entstand. Ursprünglich war die gesamte mecklenburgische Seenplatte ein grosser See, der sich infolge der Seespiegelabsenkung in mehrere kleinere, miteinander verbundene Seen gliederte.
Die Wasserspiegelhöhe der Müritz wurde in den vergangenen Jahrhunderten mehrfach durch menschliche Eingriffe verändert. Sie lag im 12. Jahrhundert bei 60.5 Meter über NN. Das Gewässer war im Jahr 1737 für den Betrieb von Mühlen bis auf 64.35 Meter aufgestaut. Im Zuge weiterer Veränderungen des Mühlenstaus befindet sich der Wasserspiegel seit 1836 auf dem heutigen Niveau von 62 m ü. NN. Die grösste Tiefe von 31 Metern befindet sich im Norden des Sees bei der Stadt Waren. Die Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung beträgt etwa 29 km, in Ost-West-Richtung etwa 13 km. Die Müritz hat ein Einzugsgebiet von 663 km². Das Flüsschen Elde, welche seine Quelle auf einer Höhe von 90 m ü. NN hat, ist der einzige Zufluss zur Müritz. Der See mündet im Norden und im Süden in schiffbare Kanäle.



Die Route vom Flugplatz Lärz mit Bus und Schiff zum Schlosshotel Klink

Bei der Fahrt auf der Müritz war der Himmel bedeckt und ein steifer Wind blies über den See. Die Jassrunde unter Deck wurde durch den Abruf von Pips unterbrochen. Ihr wurde von der Reiseleitung die Aufgabe gestellt, im Bootshaus das Schiff zu steuern. Sie lernte schnell. Nach einem anfänglichen Zickzackkurs wurde die Ortschaft Klink am Westufer gradlinig angesteuert.

Fahrt auf der Müritz, Blick nach Rechlin

Das Schlosshotel Klink in Sicht

Um 17.35 Uhr legte das Motorschiff nach einer ruhigen Fahrt am Landesteg des Schlosshotels Klink an. Die Reisegruppe wanderte mit Gepäck vom Schiffssteg zur Hotelrezeption.

Nach dem Bezug der schönen Zimmer in der Orangerie des Schlosses war eine Ruhezeit angesagt.

Das Schlosshotel Klink liegt direkt an der Müritz, in einer 35 000 m² grossen Parkanlage mit weissem Sandstrand und angrenzendem Jachthafen. Es umfasst 30 stilvoll eingerichtete Zimmer und Suiten im Schloss und 76 Zimmer und Suiten in der anliegenden Orangerie.

Das Schloss Klink wurde 1898 von Arthur und Hedwig von Schnitzler in Anlehnung an die französischen Loire-Schlösser nach den Plänen des Architekten Grisebach aus Berlin erbaut. Im Jahre 1912 erfolgte der Anbau eines Bankettsaales. Bis 1945 blieb das Schloss im Besitz der Familie von Schnitzler. In der Nachkriegszeit wurden im Schloss Flüchtlinge untergebracht. Am 2. Juni 1971 wurde das volkseigene Schulungs- und Erholungsobjekt Schloss Klink mit 40 Zimmern für 103 Urlauber eröffnet. Nach der Wende wurde das Schloss 1992 verkauft. Der Käufer konnte seine Verpflichtungen nicht erfüllen. Das Schloss erlitt erhebliche Vandalismusschäden und wurde immer mehr zum Ärgernis. Am 30. März 1996 erhielt die Familie Walloschke den Zuschlag für ein Hotelprojekt. Das Schlosshotel konnte im Juli 1998 im neuen Glanz eröffnet werden.

Orangerie, Schlosshotel Klink

Nachtessen im Schloss

Um 19.30 Uhr wurden die Plätze am sehr schön dekorierten Tisch in einem Schlossspeisesaal eingenommen. Das ausgezeichnete Mahl umfasste: Getrüffelte Tomatenbutter und Orangencurrybutter, Spinatschaumsuppe mit Gorgonzolaklösschen, Kalbstafelspitz aus dem Aromasud in Meerrettichrahm auf glasiertem Spitzkohl mit gebackenen Kartoffelpralinen, Mousse von Schattenmorellen auf Waldbeeren in Karamellgelée. Um 21 Uhr endete der vierte Reisetag für Einige bei einem kurzen Schlummertrunk in der Schlossbar,

Von Klink nach Eisenach

Sonntag, 13. Juni 2010. Nach einem reichhaltigen Frühstück in der Orangerie hiess es um 7.45 Uhr vom Schlosshotel Klink Abschied nehmen.

Flug von Lärz nach Kindel; Windkraftwerk …

… Magdeburg

Um 8.25 Uhr konnte auf dem Flugplatz Lärz direkt vom Bus ins Flugzeug HB-HOS umgestiegen werden. Um 8.50 Uhr gab Pilot Kurt Waldmeier bei bewölktem Himmel Vollgas zum Flug nach Eisenach. Nach einem letzten Blick auf die Müritz führte der Flugweg südwärts über die Bundesländer Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Wechselnde Ausblicke auf grosse Felder, Wälder und Dörfer, auf die Flusslandschaft der Elbe, die immer noch Hochwasser führte und auf die Stadt Magdeburg erfreute die Ju-52-Passagiere. Nach einer Flugzeit von einer Stunde und 39 Minuten setzte Kurt Waldmeier das Flugzeug um 10.29 Uhr auf der Piste des Flugplatzes Eisenach-Kindel auf. Das Wetter hatte sich mit ersten Wolkenlücken gebessert.

Die Luftfahrtgeschichte des Kindels begann 1934. Von Beginn des 2. Weltkrieges an bis zum März 1945 nutzte die Reichsluftwaffe den Flugplatz. Am 2. April1945 landeten beim Vormarsch der amerikanischen Streitkräfte Lastensegler auf dem Kindel. Im Jahr 1946 trafen die ersten Einheiten der sowjetischen Streitkräfte ein. Das Übungsgelände wurde erweitert und diente als Panzerschiessplatz. Ende der 1950er-Jahre erfolgte die Einbindung des Flugplatzes in das militärische Übungsgelände der russischen Streitkräfte am Kindel. Der ehemalige Flugplatz entsprach jedoch nicht mehr den Anforderungen moderner Militärflugzeuge. Unmittelbar neben dem alten Platz entstand ein neuer Militärflugplatz. Dieser wurde mit einer 2 200 m langen und 60 m breiten betonierten Start- und Landebahn und mit 14 m breiten Rollwegen und Abstellflächen von insgesamt 27 000 m² gebaut. Ab 1960 breitete sich der sowjetische Truppenübungsplatz auf einer Fläche von ca. 2 400 ha aus. Es wurden militärische und zivile Anlagen errichtet. Riesige Bunker, ein ganzes Dorf mit Unterkünften, Kindergarten, Heizwerk, Kino, Schweineställen und ein Sportplatz wurden gebaut. Man versorgte sich selbst mit Obst und Gemüse. Das Leben der Sowjets spielte sich innerhalb des von Zäunen und Mauern umgebenen Geländes ab.
Nach der politischen Wende von 1989 wurde der Kindel im Zuge der Rückführung der gesamten sowjetischen Streitkräfte aus Deutschland am 27. Dezember 1991 geräumt. Am 30. Juni 1992 erfolgte die Freigabe des ehemaligen Truppenübungsplatzes Kindel durch das Bundesverteidigungsministerium für zivile Zwecke. Inzwischen haben sich renommierte Firmen wie Opel–Eisenach, Bosch und andere im Gewerbegebiet Kindel und im Umfeld von Eisenach angesiedelt. Der Flugplatz ist dabei ein wichtiges Bindeglied sowohl für den Geschäfts- und Frachtflug als auch für den touristischen Gelegenheitsverkehr. Im Dezember 2000 erhielt die Flugplatzgesellschaft Eisenach eine Betriebsgenehmigung für Luftfahrzeuge bis 20 t Abflugmasse. Für die kommenden Jahre ist die Erschliessung von Flächen für das luftfahrttechnische Gewerbe am Flugplatz geplant.

Um 10.45 Uhr begann auf dem Flugplatz die Busfahrt nach Eisenach, die dann bei ganz angenehmem und sonnigem Wetter kreuz und quer durch die Stadt fortgesetzt wurde.

Eisenach: Gepflegte Innenstadt

Das gehört (noch) zu Ostdeutschland

Die Innenstadt ist sauber und schön herausgeputzt. Einige verlassene und zerfallene Gebäudekomplexe an der Peripherie erinnern daran, dass die Wende noch nicht so lange zurückliegt. Die Wartburg konnte nur aus Distanz kurz gesehen werden. Für einen Besuch reichte die Zeit nicht aus. Infolge einer Sperrzone war auch ein Überflug nicht möglich.

Eisenach ist eine Stadt mit 43 000 Einwohnern. Sie liegt im Westen Thüringens an der Hörsel und am Nordrand des Thüringer Waldes. Bekanntheit erlangte Eisenach durch die über der Stadt gelegene Wartburg, die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört und im Mittelalter Sitz der Landgrafen von Thüringen war. Hier übersetzte Martin Luther 1522 als «Junker Jörg» das Neue Testament vom Griechischen ins Deutsche. Der Komponist Johann Sebastian Bach wurde im Jahr 1685 in Eisenach geboren.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte in Eisenach die Industrialisierung ein. So wurde 1896 das Automobilwerk Eisenach gegründet, das ab 1928 zu BMW gehörte und später das Modell «Wartburg» baute. Die Tradition des Automobilbaus wurde nach der Wiedervereinigung durch die Adam Opel AG fortgeführt. Die Werke der Automobilindustrie (wie Opel und Bosch) haben heute über 4 000 Mitarbeitende, was Eisenach zu einem Industriezentrum Thüringens macht.

Eisenach: Lutherstuben

Schlemmern wie im Mittelalter

Das Endziel der Busfahrt, die «Lutherstuben» an der Katharinenstrasse, wurde um 11.25 Uhr erreicht. Das finstere Restaurant ist im Stil des Mittelalters gestaltet. Strohballen liegen herum. Die Speisen werden auf dem offenen Feuer zubereitet und von feschen Frauen mit frechen Sprüchen serviert. Das originelle Mittagessen wurde wie folgt angekündigt: Ein Horn gefüllt mit Met als Umtrunk, hausgemachtes Lutherbrot mit Gribenschmalz, frisch gerupftes Grünzeug aus dem Klostergarten, rustikale Erdapfelsuppe oder Fleischsuppe aus dem Steintopf, Fleischsorten jeglicher Art vom Grill soviel Euch wohl mundet, dazu sei gereicht allerlei Gemüs und Zugemüs, flambierter Bratapfel oder Fruchtspiess. Und das alles wird zum Preis von 19.50 € angeboten. Der Aufenthalt in den «Lutherstuben» war insgesamt ein richtiges Erlebnis und ein Gaudium dazu. Die Speisen mundeten wirklich gut.

Das Fazit der Reise

Um 14.30 Uhr wurde wohlgenährt der Bus bestiegen und um 15 Uhr war auf dem Flugplatz Kindel Zeit für das Gruppenbild mit dem Flugzeug Ju-52 im Hintergrund.

Flugplatz Kindel: Fototermin

Flug über das weite Land

Um 15.09 gab Pilot Peter Rychener Vollgas zum letzten Erlebnis dieser Reise zurück nach Dübendorf. Der Flug führte über eine abwechslungsreiche Landschaft mit deutlich mehr Dörfern als noch weiter im Norden. Würzburg wurde überflogen. Nach Ulm verschlechterte sich das Wetter zunehmend. Der letzte Teil des Fluges war richtig spannend. Peter Rychener suchte mit dem Flugzeug HB-HOS zwischen den Wolkenfetzen, den Hügeln und den Tälchen seinen Weg nach Überlingen und dann via Winterthur nach Dübendorf. Dort setzte er um 17.28 Uhr das Flugzeug nach einer Flugzeit von 2 Stunden und 16 Minuten sanft und sicher auf der Piste ab.

Alle Passagiere waren von diesem erlebnisreichen Tag und nach dem letzten Flug ziemlich benommen. Im Restaurant Holding wurde bei einem Umtrunk der Dank an Monika Janusch und an die Piloten Kurt Waldmeier und Peter Rychener ausgesprochen und dann Abschied genommen.

Diese 10. und letzte Club-52-Reise war sehr gut vorbereitet und verlief erneut harmonisch und problemlos. Das Erleben von fast elf Flugstunden mit dem Oldtimer Ju-52 ist für die Beteiligten natürlich grandios. Der Flug über Deutschland ist allerdings nicht so atemberaubend wie etwa die Flüge nach Marokko oder nach Kroatien. Aber die Betrachtung der Dörfer, Städte, Flüsse Seen und Landschaften aus einer Höhe von 300 bis 400 Metern ist immer und in hohem Masse ein ästhetisches Ereignis.

Das Flugzeug absolvierte die sechs Flüge ohne technische Probleme. Das ist dem Qualitätsunterhalt durch das technische Personal zu verdanken.

Die Ausflüge waren gut geführt und kommentiert. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten umfassende Informationen über doch weniger bekannte Gegenden Ostdeutschlands. Der Besuch des Museums in Peenemünde war sehr geschichtsträchtig und hochinteressant.

Die Gruppe mit 18 Beteiligten harmonierte bestens und friktionslos. Dies ist natürlich eine wichtige Voraussetzung zum Erfolg einer solchen Reise.

Der Dank gebührt Monika Janusch für die tadellose Vorbereitung und Durchführung der Reise. Verdankt wird aber auch der Einsatz der zwei Piloten Kurt Waldmeier und Peter Rychener für die kompetente Abwicklung der Flüge, aber auch für die gute Kameradschaft und die stets gute Laune.

Bitte nicht vergessen: Das brave Flugzeug Ju-52 HB-HOS!