

An aerial photograph of a landscape. In the foreground, there are rolling green hills and fields. A large city is visible in the middle ground, with a prominent tall tower. The sky is filled with large, white, fluffy clouds against a blue background. The text 'Die Ostsee ruft' is written in a handwritten style across the middle of the image.

Die Ostsee ruft

2./3. Juli 2005
Veit Günl

Die Ostsee ruft

Irgendwann im Frühjahr haben wir uns in der Flugschule getroffen. Wir, das sind Bernd und ich. Bernd hat frisch seinen Schein und wir haben gerade einen Erzgebirgsrundflug gemacht. Ich saß als Security neben ihm. Bei einem Bier anschließend haben wir uns unterhalten, was wir fliegerisch noch für Ziele in Deutschland haben.

Ich sagte ihm, dass ich dieses Jahr noch an die Ostsee will. Voriges Jahr hat es damit nicht geklappt, aber Peenemünde würde mich reizen, wegen der Geschichte und dem Strand in Flugplatznähe.

Sofort ist Bernd dabei, denn er will seine neu gewonnene Freiheit maximal ausnutzen. Spontan schlägt er einen Termin Ende Mai vor. Ich bin dafür.

Doch wenige Tage vor dem geplanten Abflug ist das Wetter schlecht. Und es ist absehbar, dass es auch mit einem symbolischen Gang in das Ostseewasser nichts werden wird. Wir verschieben auf Anfang Juli, denn irgendwann muss es ja mal warm werden.

Nun ist der Termin herangerückt und das Wetter ist immer noch schlecht. Doch jetzt ist es ebendieses, was mich wegtreibt.

Schlicht gesagt, ich habe den Kanal voll von Regen.

In der Woche vor dem Abflug ruft mich nun Bernd zweifelnd an, ob ich immer noch fliegen wolle. Draußen schüttet es, was nur runter geht.

Hm, ich will schon, also studiere ich die Wettervorhersage und sehe Licht am Horizont. Die Ostsee soll am Wochenende unter Hochdruckeinfluss liegen und das Wetter schön werden.

Bernd hat immer noch so seine Zweifel, aber ich bestelle schon mal Zimmer. Dabei hat mir der Tower von Peenemünde sehr geholfen, indem er mich einer Pension vermittelte.

Leider scheidet seine Frau aus, weil sie ihr Bein in Gips hat. Ich nutze den Vorwand unseres Hochzeitsjubiläums, um meine Frau zu überreden. So richtig begeistert ist sie nicht, macht aber mit.

Am Freitag, es schüttet, treffen wir uns in der Flugschule um die Route zu besprechen.

Ursprünglich wollte ich hinwärts durch Berlin, das verkneifen wir uns aber wegen der Wetteraussichten und verlegen das Vorhaben auf den Rückflug.

Der Wetterbericht verspricht für den Raum südlich von Berlin marginales Wetter, aber oberhalb Oskar für den Samstag. Am Sonntag soll es dann so richtig schön sein.

Am Samstag wollen wir uns 9:00 Uhr treffen. Bernd ist schon da, als wir, meine Frau und ich, leicht verspätet ankommen. Das passiert mir immer, wenn ich mit meiner Holden weg will. Aber wir haben keine Eile, denn es ist immer noch mies. Quer von Nord nach Süd durch Deutschland zieht



sich ein Regenband wie in den letzten Tagen, wenn auch abgeschwächt. Es staut am Erzgebirge.

Wir holen unsere Cessna aus der Halle und laden ein. Tanken müssen wir auch noch. Da Bernd zwar schon eine Einweisung auf der Cessna hat, aber ansonsten wenig Erfahrung mit der Maschine, fliegt er links und ich rechts und schaue ihm auf die Finger.

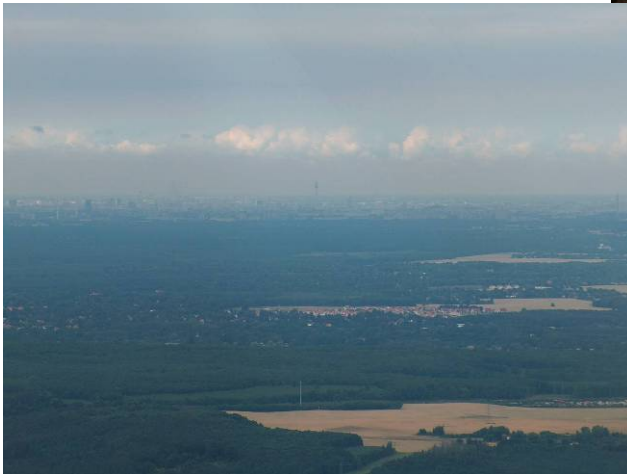
Endlich kann es losgehen. Obwohl kein Mensch fliegt, ist wie üblich trotzdem die Kontrollzone von Altenburg aktiv. Die Herren von der DFS wollen ja ihre Daseinsberechtigung unter Beweis stellen. Nach der Abflugstrecke befragt, erbitten wir

Direktausflug in Richtung Norden, was wir auch bewilligt bekommen.

Mit 1500 Fuß schleichen wir uns von dannen. Höher geht nicht, da sind schon die Wolken. Ich würde ja gerne drüber gehen, aber Bernd ist der PIC und auch ansonsten Sichtflieger, will heißen, er will alle Tümpel und Flussläufe sehen. Also bleiben wir darunter.

Unser Kurs führt uns zunächst nach Falkenberg. Wir schrammen an der Kontrollzone Holzdorf vorbei zum Klasdorf-VOR.

Endlich scheinen wir das Wolkenband hinter uns zu lassen, das Wetter bessert sich etwas. Wir müssen nicht mehr so im Trüben fischen.



Wir fliegen so dicht an der Cargohalle vorbei, dass wir uns glatt noch eine Umkreisung gönnen, um das größte Investortviasko von Brandenburg in seiner ganzen Pracht zu genießen. Und da gibt es schon wieder Pläne, in dieser Gegend Luftschiffe zu bauen – unglaublich.

Ich habe ein Radial eingestellt, welches uns knapp an der Kontrollzone von Berlin vorbei bringt. Bernd interessiert das weniger, er verlässt sich lieber auf sein GPS. Was soll's, ich passe schon auf und letztlich sagt sein Gerät auch die Wahrheit, wir bleiben frei und tief unter Charlie.

Obwohl Wochenende, ist doch wenig Verkehr, so dass der Flug recht entspannt ist.

Links können wir im Dunst die Skyline von Berlin entdecken, bevor wir unser nächstes Ziel Strausberg erreichen. Das Wetter ist nun endgültig schön.

Bei Stausberg kann man noch gut die Anlagen des Oberkommandos der ehemaligen NVA erkennen. Die



Landschaft ist schön, das muss man schon sagen. Bei Eberswalde überfliegen wir das Schiffshebewerk, imposant.

Am Parsteiner See sehen wir einen Wasserflieger in etwas unorthodoxer Weise auf dem See schwimmen. Er hatte wohl bei der Landung weniger Glück und liegt auf dem Rücken. Das Flugzeug hängt an einer Boje und ein Boot ist dabei, so dass zum Glück für uns kein Handlungsbedarf besteht.



Der Unfall ereignete sich bereits am Mittwoch, wie später über das Internet bekannt wurde. Der Flieger war aus Finnland gekommen die drei Insassen

und auf dem See notgelandet. Zum Glück blieben unverletzt.

Weiter geht es an Prenzlau vorbei zu Sierra von Kontrollzone ist nicht aktiv und wir fliegen direkt um an der Küste von Usedom entlang nach gelangen. Jetzt bin ich es, der tiefer fliegen will um das Panorama aus der Nähe betrachten zu können. In 500 Fuß fliegen wir neben dem Strand über dem Wasser, es ist herrlich.

Heringsdorf. Die nach Heringsdorf, Peenemünde zu



Bei Zinnowitz will ich dann über Funk Peenemünde von unserem Kommen unterrichten, erhalte aber noch keine Antwort. Ein anderer Flieger sagt mir, ich solle es später versuchen, die Peener hören etwas schwer...



Bald darauf sehen wir den Platz vor uns, wir sind in direktem Anflug auf die Piste 32, endlich Funkkontakt. Da die 14 in Betrieb ist, fliegen wir in den rechten Gegenanflug über die Peenemündung, links das Atomkraftwerk Lubmin. Alarmrotte schon in den Fliegern? Binnen einer oder zwei Minuten könnten wir dort einschlagen, was wir natürlich nicht wollen und so knapp an dem witzlosen Sperrgebiet vorbei fliegen. Kaum jemals solchen Blödsinn gesehen...

Der Anflug über den Hafen ist schön, wir drehen ein und haben 2400 Meter Piste vor uns, fürstlich...

Eine Klappe gesetzt geht es gemütlich runter. Nur beim Ausschweben hat Bernd etwas zu sehr gezogen, so dass die Maschine wieder etwas steigt, aber alles in Grenzen. Eben Cessna, gebaut wie eine Schrankwand, aber fliegt wie....

Die Landung wird doch noch weich, man kann sich Zeit lassen...

Als wir die Maschine abstellen, haben wir 2,5 Stunden Flug hinter uns. Die Hälfte der Zeit, die wir mit einem guten Auto bräuchten, wenn auch nicht so billig, dafür extravagant.

Der Flugplatz ist so groß, dass nebenher noch ein Fahrertraining stattfand, bei dem



Organspender versuchten auf zwei Rädern zu fahren. Da lobe ich mir das Fliegen. Manche setzten ihr Training dann auf der Straße fort, wie wir uns überzeugen konnten.

Wir können uns einen Platz zum Parken aussuchen, viele Flieger sind nicht da. Der Tower ist äußerst hilfsbereit. Wir sind angekündigt und man weist uns den Weg zur Pension. Da es doch einige Kilometerchen sind, bietet man uns Fortbewegungsmittel wie Fahrrad (nichts für mich), Taxi (zu unflexibel) oder Mietauto an. Wir entscheiden uns für Letzteres, denn dann können wir noch auf Erkundungstour gehen. Wenn schon fliegen, dann können wir uns das auch leisten...

Da unterdessen die Mittagszeit angebrochen ist, entschließen wir uns für einen Imbiss am Flughafen. Der ist aber wirklich verbesserungsbedürftig. Wenn der Koch sein Handwerk verstehen würde, wäre der





auch "Museumsdirektor" ist, mit seinen fundierten Erklärungen gut. Er gibt sich wirklich Mühe, aus Nichts noch etwas zu machen. Lehrreich ist es allemal.

Erstaunt waren wir von den vielen Rundfluggästen. Das wünschten wir uns für Altenburg auch. Aber das Wetter war unterdessen auch absolut super, strahlend blauer Himmel. Da die Ostsee dieses Jahr noch sehr kalt ist, suchen sich die Touristen eben andere Attraktionen. Und im Urlaub sitzt das Geld ja bekanntlich auch lockerer.

Nach der Tour besichtigen wir noch die zurückgelassenen Beutestücke aus NVA-Zeiten, bevor wir wieder in das Auto steigen und in den Hafen fahren.



So sehen auch die Häuser aus, leer und verkommen. Zwischen den Altbauten findet man vereinzelt neue Einfamilienhäuser, aber ich vermute fast, dass das nur Urlaubsresidenzen sind.

So schön wie die Landschaft auch ist, sie alleine macht nicht satt. Ein Kumpel würde sagen: "Hier möchte ich nicht tot über dem Zaun hängen!"

Nun ist der Hafen aber sehr überschaubar, so dass wir uns entschließen zu Strand zu fahren und einen Spaziergang zu machen. Der Strand ist sehr schön. Über den Gemischwarenladen - mit und ohne - muss man einfach hinweg sehen.

Man kann kilometerweit wandern, nur vor Gestrüpp sollte man sich in Acht nehmen, es soll massenhaft Schlangen geben. Vor allem im Bereich des ehemaligen Testgeländes - arme Soldaten, die dort früher Wache schieben mussten. Jetzt ist alles Naturschutzgebiet. Das wissen auch die Kormorane, die sich massenhaft vermehren und am Tag mehr Fisch vertilgen, als die Fischer fangen..

Ein Gast aus Jägerskreisen soll einmal geäußert haben, mit genügend Schrot ließe sich das Problem lösen. Doch wohin mit dem "Sondermüll", die Vögel sind ungenießbar. Damit war das Thema vom Tisch.

Platz kaum zu übertreffen, so aber lohnt es sich nicht, wegen dem Essen dort hin zu fliegen (was wir aber auch nicht wollten). Jedenfalls bekomme ich in Sachsen besseren Brathering und weniger verbrannte Bratkartoffeln...

Um 15:00 Uhr sollte wieder ein Bus mit einer Führung abfahren. Wir haben also noch genügend Zeit um unser Gepäck zur Pension am Teich zu bringen.

Die Bustour führt über das gesamte Gelände des Flugplatzes und damaligen Raketenversuchsgeländes. Leider gibt es absolut nichts mehr zu sehen, alles wurde zerstört und weggeräumt. Diesen Mangel an Ausstellungsgut macht aber der Fahrer, der gleichzeitig



Na ja, das Auto, ein Suzuki, kann man eigentlich nicht als solches bezeichnen, eher als Fortbewegungsmittel, aber es bewegt sich doch..

Im Hafen wird es wieder interessant. Dort liegt ein altes Diesel-UBoot mit rotem Stern. Kaum zu glauben, dass auf dem U-461 bis zu 80 Seeleute gehaust haben. Es steht zur Besichtigung frei und man sollte da schon mal durchgehen.

Überhaupt gibt es in Peenemünde viele Museen. Von was sollen die Leute auch sonst leben, es ist ja nichts mehr da. Keine Industrie, keine Marine, nur noch etwas magerer Fischfang und die Strahlenbüchse nebenan.

Der Marinestützpunkt wurde wegen der Nähe zu Polen aufgegeben!?

Auf dem Rückweg vom Strand halten wir noch an einem Restaurant (den Italiener verschmähen wir) und genießen letztlich noch exzellenten Fisch. Bei Rotwein lassen wir den Abend ausklingen. Da der aber nicht unbedingt mein Fall ist, übernehme ich die Rolle des Fahrers. Wo Bernd sich vorher abgequält hat mit Kupplung und Lenkung, muss ich nun leiden.

Nach dem Frühstück am nächsten Morgen checken wir aus. Wir fahren noch einmal zum Strand.

Die Männer wagen sich in die kalten Fluten. Das Wasser ist sehr flach, so dass die Beine genügend Gänsehaut ansetzen können, bevor eine schwimmbare Tiefe erreicht ist. Aber - wat mut dat mut. So bin ich zu meinem symbolischen Ostseebad



gekommen - wenn auch nur kurz. Noch eine Stunde am Strand dösen, dann geht es zum Flugplatz. Meine Frau hat sich abends köstlich über meine Badehosengrenzen amüsiert....

Auf dem Flugplatz lassen wir das "Restaurant" links liegen, wir wollen uns nicht den Nachgeschmack vom letzten Abendessen verderben. Das Mittagessen fällt aus, denn das Frühstück in der Pension war gut und reichlich.

Bernd gibt das Auto zurück, ich mache die Maschine klar. Das Gepäck muss rein, die Verseilung gelöst und der Vorflugcheck abgewickelt werden. Wir tanken noch auf, dann geht es zur Kasse. Angenehm überrascht bin ich von den Gebühren. Für Landung und Abstellen 14 Euro. Über die Spritpreise rede ich lieber

nicht, die sind im Moment überall exorbitant.

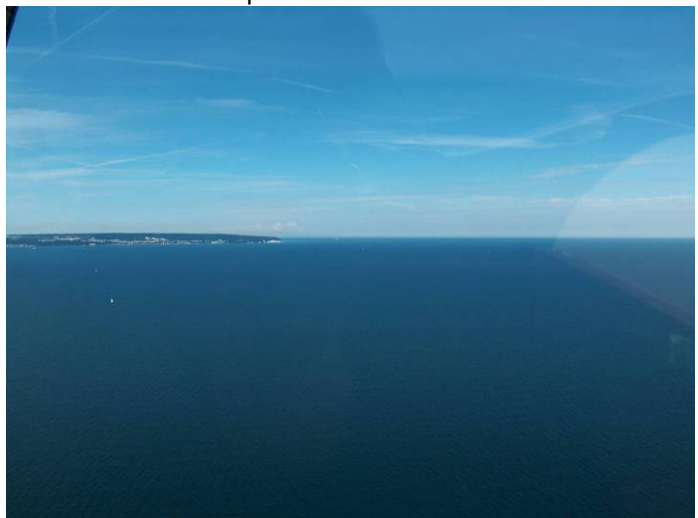
Ich beuge mich gerade über mein Steuerhorn, als mir Rauchschwaden in die Nase steigen. Blitzschnell ziehe ich den Stecker von Bernds Navi aus der Steckdose - zu spät. Das Navi ist hin. Fast wollte ich sagen: "So, nun musst du auch mal nach Uhren fliegen", da packt er sein Ersatzgerät aus....

Seine Stimmung war natürlich - und verständlicher Weise - versaut.

Ich will bestimmt nicht schadenfroh sein, aber für meine Ansicht verlässt er sich viel zu viel auf das GPS.

Ich fliege auch mit so einem Ding rum, aber zuerst gilt meine Leidenschaft den Instrumenten, denn allzu oft habe ich es erlebt, dass es mal nicht funktionierte - und dann wird es brenzlich, wenn man nicht weiter weiß.

Unser Plan sieht vor, zunächst noch über den Greifswalder Bodden nach Thiessow und Saßnitz zu fliegen. Doch zunächst geht es

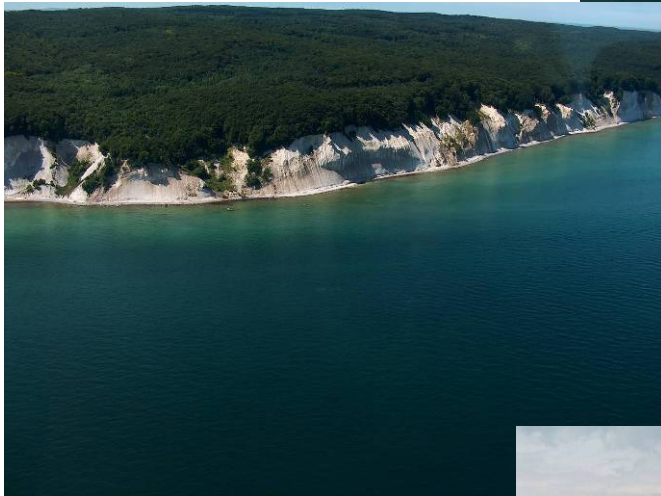




zum Rollhalt Bravo. Die Rundflugmaschine geht noch vor uns raus mit Backtrack, wir lassen uns Zeit mit dem Runup und den Checklisten. Als wir fertig sind, befindet sich die nächste Maschine im Final 14. Der Tower bietet uns an sofort am Bravo zu starten, bevor die Maschine aufsetzt. Das tun wir, es sind ja noch 1000 Meter Bahn da. Kurz nachdem wir Airborn sind, setzt die andere Maschine an der Schwelle 14 auf. Kein

Problem bei 2400 Metern..

Durch den Abflug in Richtung Land können wir in der Platzrunde noch einmal den Hafen überfliegen, bevor es auf das Wasser geht. Da wir keine Schwimmwesten an Bord haben, steigen wir bis zur Mitte so hoch es geht, um im Gleitflug notfalls zum Rügener Strand zu kommen. Ich bin mir nicht sicher, ob die



Cessna als Boot funktionieren würde und so enden wie der Kollege beim Herflug wollte ich auch nicht.

Aber der Motor schnurrt. Kaum wieder unter Land geht es tief an der Küste weiter über Sellin, Binz nach Saßnitz. Wir können den Fährhafen aus nächster Nähe betrachten und erkennen wieder ein U-Boot im Saßnitzer Hafen. Die Dinger will wohl keiner mehr haben. Wir umrunden die Kreidefelsen am Königsstuhl, bevor es dann endgültig über den Jasmunder Bodden wieder Richtung Süden

geht. Den Flugplatz "Rügen" - EDCG - lassen wir rechts liegen. Vorbei an Reinberg sind wir wieder auf dem Kontinent.

Vor uns liegt die wunderschöne Mecklenburger Seenplatte. Wir überfliegen den Kummerower See und die Müritz, bevor wir in Rechlin einen vorsorglichen Tankstopp einlegen. Rechlin war früher Testgebiet der Deutschen Luftwaffe. Aber davon ist außer einer riesigen Piste nicht mehr viel übrig.

Der Lotse bittet uns eine lange Landung zu machen, damit wir die anwesenden Gäste nicht erschrecken. Zum Zeitpunkt





Midfieldcrossing aller Plätze. Da muss Bernd noch etwas über, aber dafür hat er die Maschine jetzt sehr gut in Griff. Frühzeitig geben ich meinen Wunsch bekannt, um gegebenenfalls ausweichen zu können. Aber das haben wir nicht nötig. Info verabschiedet sich von uns und gibt uns an den Tower von Tegel. Der Durchflug wird genehmigt, obwohl eine Maschine startet und eine landet, wir melden "Verkehr in Sicht". Einflug war Tango, direkt weiter zum Tegel-VOR - jetzt achte ich darauf, nach den Uhren zu fliegen. Nachdem wir Tegel passiert haben geht es sofort in Richtung Tempelhof-VOR.

Auch dort keine Probleme, weil kein Verkehr.

Wir können den Ausblick auf Berlin in vollen Zügen genießen.

Auch meine Frau, die über Mecklenburg eingeschlafen war und die ich vor der Kontrollzone geweckt habe, ist begeistert. Was hat die Frau ein Vertrauen in uns!

Nach Tegel erwartet uns die Lotsin von Schönefeld schon. Ein Airbus ist im Anflug, wir sollen "Verkehr in Sicht" melden, können aber den Vogel nicht sehen, also



nicht aktiv.

Jetzt will ich den Flugplatz aber auch sehen, an dem ich sonst immer vorbei fliegen muss. Also geht es rüber.

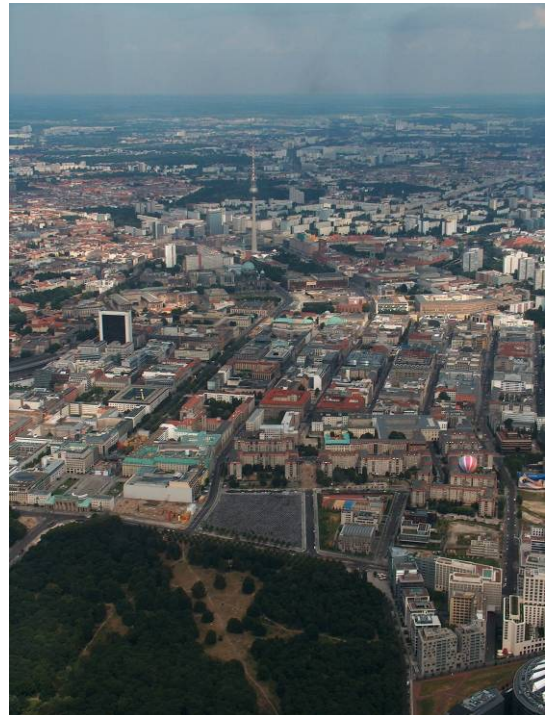
Das wäre mal was für einen GCA-Anflug, ich muss da glatt mal anrufen.

unserer Landung fand dort das alljährige Kulturevent statt, mit über fünfundzwanzigtausend Gästen. Es sah aus wie ein Indianerlager und überall Musik.

Nach dem Start geht es auf 2000 Fuß.

Jetzt ist es auch Zeit, sich bei Berlin zu melden. Und der Typ war echt gut, bewahrte er uns (und andere auch) vor Kollisionen. Kam uns doch glatt eine Maschine auf gleicher Höhe entgegen - danke!

Ich übernehme den Funk, damit es etwas professioneller klingt, denn wir wollen nun quer durch die Kontrollzonen von Berlin -



schickt sie uns in einen Vollkreis. Just in dem Moment erblicke ich den Flieger. Ich melde "in Sicht", da zeigen wir ihm aber auch schon unsere Kehrseite. Als wir wieder zur Bahn sehen können, ist er gerade über der Schwelle, was ich melde und wir dürfen kreuzen.

So einfach kann es sein, wenn der Verkehr nicht zu dicht ist. Dieses Crossing kann man nur empfehlen, die Aussicht ist phänomenal.

Wir verlassen Berlin über Sierra und melden uns wieder bei Berlin-Information. Ich frage, ob Holzdorf aktiv ist. Der Lotse sagt: "Das weiß ich nicht, aber ich werde es erkunden".

Wie zu erwarten, es ist Sonntag, da brechen keine Kriege aus, sind die Gewehrträger im wohlverdienten Wochenende und Holzdorf ist



Wir kommen nun nach Torgau. Ich muss dabei an die historische Brücke denken, an der sich die Russen und die Ami's getroffen haben und die in einer Nacht-und-Nebel-Aktion gesprengt wurde. Die Elbe ist schön, bei einer anderen Gelegenheit werde ich die mal abfliegen, wie es vor mir schon andere Piloten getan haben. Wir erhaschen noch einen schönen Blick auf Schloß von Torgau, dann beginnt schon der letzte Teil unseres Fluges.

Unser Kurs führt uns direkt auf das ILS von Altenburg, so dass ich Bernd einen simulierten ILS-Anflug vorschlage.

Ich gebe ihm einen Kurs zum Intercepten und stelle die Uhren ein.

Danach rufe ich Tower - die Kontrollzone ist wie immer aktiv - und teile unsere Absicht mit. Der Direkteinflug wird genehmigt.

Nachdem das ILS established ist, sage ich Bernd, er solle immer auf das Kreuzzeigerinstrument schauen - er hat geschummelt. Aber dafür klappte die Landung hervorragend.

Wir sind wieder zu Hause, alle waren zufrieden, meine Frau begeistert, nur das Wochenende war viel zu kurz....

Obwohl der Flug eigentlich nicht anspruchsvoll war, merken wir im Büro doch die Anstrengung der letzten vier Stunden.



Wir lehnen uns zurück und wissen, das machen wir wieder...

