

# **Bürstädter Kiebitzflieger knüpfen Freundschaften**

## **Eine Beitrag zur Völkerverständigung außerhalb der Funktionärspolitik**

„Wir fliegen nach Danzig!“ - beschlossen einige Kiebitzpiloten im Frühjahr und legten auch gleich den Termin fest. Ende Mai soll es losgehen und irgendwann nach Christi Himmelfahrt wollen wir wieder zuhause sein – also knapp eine Woche.

Hier der Bericht vom Bürstädter Kiebitzflieger Wilfried Lausecker:

Von der Geographie her – also der Geländestruktur – dürfte ein Flug nach Danzig keine großen Schwierigkeiten bereiten.

Der Norden Polens, das an der Ostsee liegt, besteht fast gänzlich aus Flachland, während die Gebirgskette der Sudeten, das sich an das Erzgebirge anschließt, gemeinsam mit den Karpaten (einschließlich der Tatra) die südliche Grenze bildet. Die Geländehöhe wird - wie in der norddeutschen Tiefebene oder bei uns im Oberrheingraben - nicht über 100 m Meereshöhe ansteigen. Die paar Hügel mit ungefähr 300 m Höhe vor Danzig und Gdingen sind von der fliegerischen Seite her nicht der Rede wert.

Als Treffpunkt war am 30. Mai der Flugplatz Kamenz –östlich von Dresden vereinbart. Gegen 13.00 wollte die aus 6 selbstgebauten Kiebitz –Doppeldeckern bestehende Staffel sich dort zusammen finden.

Das hätte bestimmt auch funktioniert, wenn mir auf der Fahrt zum Bürstädter Sonderlandeplatz nicht 2 schwarze Katzen über den Weg gelaufen wären. Obwohl nicht übermäßig abergläubig wurde der Flieger nochmals besonders sorgfältig durchgesehen, beladen und dann zum nördlichen Ende der Landebahn gerollt – Nach einer 90° Kurve ließ sich der Flieger kaum noch lenken- das Heckspornrad war platt- besser hier in Bürstadt als wie auf einem fremden Flugplatz.

## **Verspäteter Start Richtung Osten**

Innerhalb einer guten Stunde war die Sache repariert und es ging mit Ostkurs Richtung Bamberg, wo die Fliegerfreunde Oliver und Georg schon auf mich warteten. Kaum gelandet klingelten die Mobiltelefone. Heinz, Michael, Heidi, Christof und Nadine fragten nach, wo wir denn bleiben. Bedingt durch die hohen Temperaturen um die Mittagszeit war es stark turbulent und wir im Raum Bamberg haben ernsthaft überlegt, den Nachmittag im Biergarten zu verbringen und die anderen am nächsten Tag irgendwo in Polen zu treffen.

Doch wir hielten uns an die Absprache und flogen entlang des Erzgebirges an Hof, Zwickau, der Bürstädter Partnerstadt Glauchau sowie an Chemnitz vorbei Richtung Dresden. Im Raum Freiberg beginnt die Kontrollzone des Dresdener Verkehrsflugplatzes. Deswegen mit Nordkurs bis zur Autobahn A4, dann Richtung Meissen am Albertinum vorbei zur Elbe.

Diese Gegend ist uns in den letzten 20 Jahren durch viele Flüge schon sehr vertraut und wir denken immer wieder an die Zeiten der deutschen Teilung zurück. Da war ein Flug, wie wir ihn heute machen, unvorstellbar. Über dem Flugplatz Großenhain ging es dann direkt nach Kamenz wo wir gegen 16.30 sicher landeten. Von Bürstadt aus hatte ich jetzt ungefähr 4h und 45 min im Flieger gesessen.

## Treffpunkt Kamenz- ab hier geht es in den polnischen Luftraum



Flugplatz Kamenz Kiebitzdoppeldecker vor Verkehrsmaschine der Antik-Air

Ab jetzt wird es spannend. Als nächstes Ziel hatte ich Oppeln vorgeschlagen, da wir Pfarrer Koser besuchen wollten. Aber da er bis dahin nicht auf meine E-Mail reagiert hatte, wurde Posen als neues Ziel gewählt.

Ein Arbeitskollege von Christoph und Nadine hatte einen kleinen Flugplatz bei Posen empfohlen. Die Kamenz Piloten konnten uns über die fliegerischen Verfahren in Polen nichts sagen. Man meidet dort weitgehend Flüge nach Osten. An und für sich verständlich, da auf den Luftfahrtkarten nur wenige große Verkehrslandeplätze eingezeichnet sind. Auch unser Ziel-Flugplatz Biernat bei Posen im ehemaligen Warthegau in Schlesien - war in der Karte nicht verzeichnet.

Um unser Ziel Posen gibt es dafür 2 Kontrollzonen- eine davon um einen Militärplatz und mitten darin unser Zielflugplatz - und auf dem Weg dahin jede Menge gesperrte Lufträume. Nadine und Christoph waren aber gut vorbereitet und hatten mit der Polnischen Luftaufsicht abgeklärt, welche Lufträume wir benutzen können.

So wurden in Kamenz die Treibstoffvorräte ergänzt und dann startete gegen 17.00 eine beeindruckende Staffel von 6 Doppeldeckern zum Flug gen Osten.

## Flug nach Posen



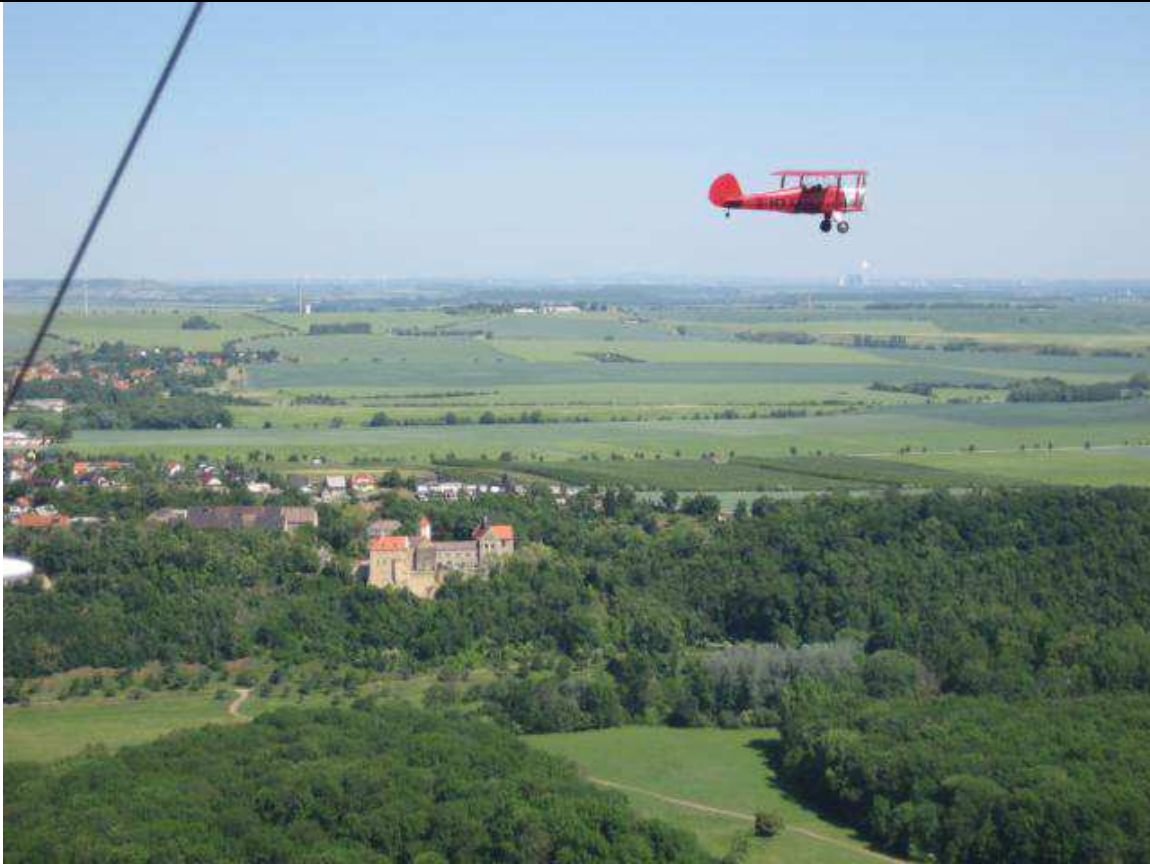
**Renaturierter Tagebau auf der Senftenberger Seenplatte östlich Dresden**

Über Braunkohleabbaugebiete, renaturierte Landschaften- Senftenberger Seenplatte ging es , an „schwarze Pumpe“ und „Weiswasser“ vorbei Richtung Cottbus zur polnischen Grenze. Über Funk wurde vergeblich versucht, mit dem polnischen Flight Information Service Kontakt aufzunehmen.

So setzten wir dann Blindmeldungen ab und flogen über das seit 1945 unter polnischer Verwaltung stehende ehemalige deutsche Schlesien.

Wir fliegen über das dünn besiedelte Polen ( 312 000 km<sup>2</sup> und 38 Mil. Einwohner— Deutschland 356 000 km<sup>2</sup> und 82 Mil. Einwohner) zur 600.000 Einwohner zählenden Großstadt Posen.

Über den Fluß Bober, die Oder, an großen Wald und Seengebieten vorbei nähern wir uns dem Funkfeuer Koscian südlich unseres Ziels Die Sicht reicht von „Pol zu Pol“- die Abendsonne lässt die Schatten unten länger werden- wir fliegen wirklich über „sonnigen Weiten“ bei ruhiger Luft mit Rückenwind und wie immer bei solchen Verbandsflügen wird wenig gesprochen. Jeder hängt seinen Gedanken, Stimmungen und Gefühlen nach, achtet darauf, nicht den Anschluß an die Kameraden zu verlieren. Die Motoren singen ihr beruhigend eintöniges Lied- Wassertemperatur, Öldruck und Ladestrom sind in Ordnung



In Sichtweite- aber nicht zu nahe!

Nadine ruft den Militärplatz Posen und wir erhalten die Genehmigung zum Einflug über „Mike“. Mit einem  $45^\circ$  Kurs schneiden wir die nach Posen führende Eisenbahnlinie und drehen auf Nordwestkurs bis wir unseren Zielflugplatz Biernat in Sicht haben. Wir melden uns beim Militärplatz ab und landen auf dem ersten polnischen Flugplatz dieser Reise.

## Historischer Rückblick

**Es erscheint hier ein kurzer historischer Rückblick auf die 1000 Jahre alte gemeinsame Siedlungsgeschichte von Deutschen und Polen notwendig:**

Nach dem ersten Weltkrieg 1918 endete die Vormachtstellung der deutschsprachigen Bevölkerung- des vormals „heiligen römischen Reiches deutscher Nation“ in Europa. Es wurden große Gebiete der österreichischen Habsburger Monarchie sowie des Deutschen Reiches abgetrennt. Es entstanden neue Staaten.

(Die folgenden Informationen wurden der Internetseite des Rundfunk Berlin-Brandenburg RBB entnommen.)

*Mit dem Versailler Vertrag entsteht nicht nur ein neuer polnischer Staat, mit der von den*

*Siegermächten dominierten Nachkriegsordnung beginnt ein Zeitalter neuer nationaler Auseinandersetzungen und Kriege.*

*Der 14-Punkte-Plan des amerikanischen Präsidenten Wilson bildet die Grundlage, auf der die alliierten Mächte in Versailles bei Paris daran gehen, Europa neu zu ordnen. Eines ihrer gemeinsamen Ziele ist die Wiederherstellung eines souveränen polnischen Staates. Besonders Frankreich wünschte ein starkes Polen als zukünftigen Verbündeten im Osten Deutschlands. Bei den Friedensverhandlungen in Paris vertritt ein Komitee die Interessen Polens, an dessen Spitze der Nationaldemokrat Roman Dmowski steht. Er tritt für eine enge Verbindung Polens an Frankreich ein. Die Gebietsforderungen der polnischen Friedensdelegationen zielen auf eine Wiederherstellung Polens in seinen historischen Grenzen von 1772 ab. Pilsudski wollte in der Hauptsache die Wiedereingliederung östlicher Gebiete auf Kosten Rußlands, Dmowskis Interesse galt dem Westen. Er forderte neben Teilen Posens und Westpreußens auch ganz Oberschlesien für Polen. Die Alliierten gehen weitgehend auf die Forderungen der Polen ein, Danzig wird jedoch zur freien Stadt unter der Aufsicht des Völkerbundes erklärt, für Oberschlesien eine Volksabstimmung anberaumt, die über die endgültige Grenzziehung entscheiden soll. Ein Verhandlungsergebnis, mit dem sich beide Nachbarvölker nicht zufrieden geben. Deutsche und polnische nationale Interessen erheben Ansprüche auf dieselben Gebiete. Oberschlesien und Danzig, sie werden die beiden großen nationalen Zankäpfel der Deutschen und Polen, eine Auseinandersetzung, die mit dem Untergang der gemeinsamen Siedlungsgeschichte enden wird. Der Versailler Vertrag schreibt die alleinige Kriegsschuld Deutschland zu. Aufgrund des sogenannten „Kriegsschuldartikels“ wird der Versailler Vertrag von der äußersten Rechten bis hin zur Sozialdemokratie grundsätzlich als ein „Diktat-“ und „Schandfrieden“ abgelehnt. In Anbetracht der alliierten Interventionsdrohung gibt es zur Vertragsunterzeichnung am 28. Juni 1919 keine politisch sinnvolle Alternative. Die Möglichkeit militärischen Widerstands wird von führenden deutschen Militärs als aussichtslos bezeichnet. Der Vertrag tritt am 10. Januar 1920 in Kraft. Gemeinsam mit der Dolchstoßlegende wird der Versailler Vertrag in den folgenden Jahren zu extremer Agitation gegen die Weimarer Republik und das Ausland genutzt. Nicht nur die extreme Rechte wirft den „neuen Männern von Weimar“ vor, mit der Befürwortung des Vertrags zu einer Demütigung des Deutschen Reiches beizutragen. Eine Flut von Bildern und Postkarten zeigen die einst stolze und kämpferische Germania gefesselt und ausgenutzt am Marterpfahl. Die „Fesseln von Versailles“ zu sprengen, ist in den Jahren der Weimarer Republik daher das große politische Thema*

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges 1945-1948 kam es zu einer Westverschiebung Polens. Russland vertrieb die polnische Bevölkerung aus dem von der Sowjetunion beanspruchten Gebietes und siedelte diese in den Gebieten an, wo man an die 15 Millionen Deutsche nach dem Kriegsende deportiert hatte.

So hat unser Flug auch eine Völker verbindende Funktion. Denn anders wie die Politiker, die dieses ganze Elend über die beiden Völker brachten und deren Berufsstand Völkerfreundschaft auf Funktionärssebene vorgaukelt, entstehen durch Reisen wie wir sie durchführen, ein echtes kennen lernen von Individuen, die sich respektieren, achten und verstehen.

## **Flugplatz Biernath bei Posen**

Der Privat- Flugplatz Biernat liegt 15 Autominuten vom Zentrum von Posen entfernt in einer attraktiven Umgebung. Auf dem Flugplatzgelände befinden sich 2 kleine Seen. An einem liegt das Wohnhaus des Besitzers. Er ist der größte Exporteur für Blumen und Zubehör in Polen.





Hangar und einer von 2 kleiner Seen auf dem Flugplatz Biernath/Posen



Freundliches und hübsches Flugplatzpersonal



Eingang zur Dakota- Bar!



Blick aus den Gästehäusern

**Wir können in flugplatzzeigenen Gästehäusern in einem kleinen Kiefernwäldchen mit Seeblick schlafen.**



**Treffpunkt der Piloten**



**Das wäre doch was für Bürstadt II**

Abends bekommen wir noch ein vorzügliches Abendessen in der „Dakota-Bar“. Mit den neuen polnischen Fliegerfreunden sitzen wir noch lange zusammen und tauschen Erfahrungen und Erlebnisse aus.

## Stadt Posen

Nach dem Frühstück fahren wir – insgesamt 8 Personen – mit 2 Taxen nach Posen.

### Wieder ein kurzer geschichtlicher Abriß:

Am 29. Mai 1944 war die damals von 28,3 %<sup>[9]</sup> Deutschen besiedelte Stadt Ziel eines alliierten Luftangriffs, unter anderem auf die Fabrikanlagen von [Focke-Wulf](#) und der [AFA](#). Am 23. Februar 1945 wurde Posen nach [schweren Kämpfen](#) durch [sowjetische Truppen](#) des Generals [Schukow](#) erobert.

Wie wir uns überzeugen können, wurde nach dem Kriege alles wieder aufgebaut und hervorragend restauriert.

	
<p>Vor dem Neptunbrunnen in der Stadtmitte</p>	<p>Hervorragend restaurierter Posener Marktplatz</p>

Sehenswert sind die Altstadt mit dem Alten Rathaus und Alten Markt sowie die [Kathedrale](#), die sich auf der Dominsel befindet. Sie ist den Heiligen Peter und Paul geweiht. Herausragend ist das Nationalmuseum (*Muzeum Narodowe*); hier befinden sich mehrere wertvolle und bekannte Werke (Triptychon „[Allegorie](#) Modell der Welt und der Danziger Gesellschaft“, „[Allegorie des Reichtums](#)“ und „[Allegorie des Hochmuts](#)“, 1600) von Anton Möller (1563–1611, berühmt als der „Maler von Danzig“). Zum Nationalmuseum gehören auch Außenstellen außerhalb der Stadt, unter anderem in den großpolnischen Schlössern [Rogalin](#), [Gołuchów](#) und [Śmiełów](#). Im Zentrum der Stadt befindet sich das [Stary Browar](#), ein 2003 eröffnetes Kultur- und Geschäftszentrum, das im Gebäude einer ehemaligen Brauerei eingerichtet wurde. Das bekannteste Charakteristikum der Stadt ist die Messe. Eines der markanten neueren Bauwerke ist das ehemalige kaiserliche Residenzschloss. Es wurde nach 1945 als Rathaus benutzt; es ist heute das Kulturzentrum „Zamek“. Es wurde 1905–1910 im Auftrag des deutschen Kaisers [Wilhelm II.](#) von dem Architekten [Franz Heinrich Schwechten](#) erbaut. Von den zahlreichen zeitgenössischen Künstlern, die das prunkvolle Innere des Schlosses gestalteten, ist der Kirchenmaler und [Mosaizist August](#)



[Oetken](#) aus [Oldenburg](#) bekannt. Er schuf die prächtige Schlosskapelle. Er ist auch Schöpfer der Elisabeth-Kemenate auf der [Wartburg](#) (Thüringen), des „Kaiserbrunnens“ (heute: Deutscher Brunnen) in [Istanbul](#) (Türkei), der Ausstattung des Melanchthon-Hauses in [Bretten](#) (Baden-Württemberg) und andere . Das „Kaiserschloss Posen / Zamek cesarski w Poznaniu“ war 2003 Gegenstand einer Doppelausstellung in Potsdam und Poznan.

Es finden gerade Kulturtage statt, die vom Kulturzentrum „Zamek“, das im ehemaligen Residenzschloß des deutschen Kaisers Wilhelm II. angesiedelt ist, initiiert wurden.

Um ehrlich zu sein: wir haben nicht alles angeschaut und haben damit einen Grund wieder hinzufiegen!

## Flug nach Jastarnia auf der Halbinsel Hela

Gegen 16.00 sind wir wieder auf dem Flugplatz und bereiten unseren Flug zum nördlichsten Punkt unserer Reise vor. Man empfiehlt uns auf der Halbinsel Hela nördlich von Danzig auf einem kleinen, der Gemeinde Jastarnia gehörenden Flugplatz zu landen. Ich rufe meinen Freund Andrzej Pozoga an und melde unsere Ankunft gegen 20.00. Andrzej will vor Ort für eine Unterkunft sorgen und wird uns am Flugplatz Jastarnia abholen.



Flugvorbereitung in Biernath

Bei starkem Seitenwind rollen wir zum Rollhalteort des Flugplatzes. Wir melden uns über Funk beim Militärplatz und erbitten eine Startfreigabe. Die Antwort : „ es sind noch 2 Kampfflugzeuge F16 im Anflug- in 10 min. können wir dann über Kilo aus der Kontrollzone ausfliegen.



Startaufstellung in Biernath



Wir fliegen mit Nordkurs und Rückenwind über Pommern Richtung Bydgoszcz- dem früheren Bromberg. Die Stadt ist die Hauptstadt der [Woiwodschaft Kujawien-Pommern](#) in [Polen](#) – an der [Weichsel](#) etwa 100 Kilometer nordöstlich der Stadt [Posen](#) und etwa 140 Kilometer südlich von [Danzig](#) gelegen. Insgesamt ist Bydgoszcz das Zentrum eines Ballungsgebiets von mehr als 700.000 Einwohnern. Die am südlichen Ende der [Brda](#) (*Brahe*) und an der Weichsel gelegene Stadt, die über den [Bromberger Kanal](#) (poln. Kanał bydgoski) und die [Netze](#) mit der [Oder](#) verbunden ist, ist eine der größten polnischen Städte, bedeutendes Industrie- und Handelszentrum einer landwirtschaftlich intensiv genutzten Umgebung und bildet in günstiger Lage einen Verkehrsknotenpunkt.



Impressionen :  
Dünn besiedeltes Land

Entlang des Flusses Brahe fliegen wir über die „Kaschubische Schweiz“ mit vielen Seen und Wäldern Richtung Funkfeuer Kartuzy am westlichen Rand der Danziger Kontrollzone. Links der Flugrichtung also westlich liegt die Kontrollzone des Flugplatzes Cewice. Die südöstliche Gemeindegrenze des ehemaligen Zewitz ist von 1919 bis 1939 die Staatsgrenze zwischen Deutschland und Polen ([Polnischer Korridor](#)) gewesen, und vormals trennte sie die preußischen Provinzen [Westpreußen](#) und [Pommern](#). Zewitz gehörte zum Kreis Lauenburg in Pommern. Der Flugplatz Cewice hieß vor 1945 Schimmerwitz. Die Nachbargemeinden von Cewice sind: [Czarna Dąbrówka](#) (*Schwarz Damerow*), [Lębork](#) (*Lauenburg*), [Linia](#) (*Linde*), [Łęczyce](#) (*Lanz*), [Nowa Wieś Lęborska](#) (*Neuendorf*), [Potęgowo](#) (*Pottangow*) und [Sierakowice](#) (*Sierakowitz*).

Wir überfliegen die ehemalige Reichsstrasse 158 und schon kommt die Ostsee in Sicht.



Ostsee im Abendlicht

### **Wie die Polen nach dem 15. Mai 2011 mit der Kernkraft umgehen:**

Direkt am Oststeestrand liegt das Pumpspeicherkraftwerk Zarnowiec.  
Die Geschichte dieses Bauwerkes ist sehr aufschlussreich:



Wir fliegen östlich am Pumpspeicherkraftwerkes Zarnowiec vorbei.

Hier in Zarnowiec sollte das erste Kernkraftwerk in [Polen](#) entstehen.. Es sollten vier Reaktoren vom Typ [WWER-440/213](#) gebaut werden.

Aufgrund von Protesten wurde das Projekt in den 1990er-Jahren jedoch aufgegeben. Nach der [Katastrophe von Tschernobyl](#) wuchs der Widerstand gegen das Projekt. Durch die veränderte wirtschaftliche Situation in Polen nach der politischen Wende 1989 wurde massiv gegen das Kraftwerk protestiert und auf Sicherheitsmängel hingewiesen. Die Regierung stoppte das Projekt im Jahre 1989 und unterzog es einer Überprüfung. Neuere Forschungsergebnisse zeigten, dass die Abwärme aus dem Kraftwerk dazu geführt hätte, dass sich das Wasser im See um über 10 °C erwärmt hätte und dadurch ökologische Schäden hätte hervorrufen können. Im Jahre 1990 wurde das Projekt aufgegeben, da der Minister für Wirtschaft der Meinung war, das Kraftwerk sei überflüssig, es seien genug Kapazitäten innerhalb Polens vorhanden. Ein wesentlicher Faktor war ein [Referendum](#) in der [Woiwodschaft Danzig](#) am 27. Mai 1990. Das Ergebnis fiel wie folgt aus:

- 44,3 % der Bürger nahmen teil
- 13,9 % der Abstimmenden waren für die Fertigstellung
- 86,1 % der Abstimmenden waren gegen einen Weiterbau<sup>[2]</sup>

Die Wahlbeteiligung für ein rechtskräftiges Referendum war zu niedrig. Trotzdem entschied sich die Regierung gegen eine Fertigstellung.<sup>[3]</sup> Darauf wurde auch das Projekt für das zweiten polnischen Kernkraftwerk in [Warta](#) aufgegeben, das sich in Planung befand.

Doch Temporis mutant – auf deutsch : Die Zeiten ändern sich:

Mit wachsender Nachfrage nach Elektrizität und der Stilllegung des [Kernkraftwerks Ignalina](#) am 31. Dezember 2009 wuchs die Umweltverschmutzung durch fossile Kraftwerke (in Polen



vor allem Kohlekraftwerke); außerdem emittieren sie viel CO<sub>2</sub>.

2004 verabschiedete die Regierung langfristige Pläne für den Bau eines Kernkraftwerkes im Jahre 2020.

Nachdem [Donald Tusk](#) im November 2007 Premierminister wurde, beschloss seine Regierung, bis 2025 zwei neue Kernkraftwerke fertig zu stellen. Dies ist Teil eines Energie-Aktionsplans, der anstrebt, Polens Abhängigkeit von Kohle zu vermindern.<sup>[4]</sup>

Im Januar 2010 gab Tusk bekannt, man stehe mit Frankreich und Südkorea in Verhandlungen über die Lieferung moderner Reaktortechnologie. Deutschland muß man nicht mehr fragen- wir dürfen das ja nicht mehr!

Im Sommer 2010 gab die Regierung bekannt, das erste Atomkraftwerk solle 2022 in Betrieb gehen, das zweite 2023.<sup>[6] [7]</sup>

Die polnische Regierung hat im März 2010 eine Rangliste von 27 potentiellen Standorten für Atomkraftwerke erstellt.<sup>[8]</sup> Als bester Standort wurde weiterhin Żarnowiec angesehen.

Am 16. Mai 2011 wurde der Neubau mit 404 Stimmen und nur zwei Gegenstimmen sowie einer Enthaltung im polnischen Parlament beschlossen.

Wir kommen zur Ostseeküste und fliegen jetzt ostwärts der Küste entlang. Breiter, einsamer Sandstrand soweit man sehen kann. Dahinter Felder und Wäder- eine richtige Idylle. Vor uns erstreckt sich die Halbinsel Hela- ein touristische Hochburg im Norden. Wie groß ist doch der Unterschied zu den Sandstränden an der französischen Mittelmeerküste mit den dahinter aufragenden Betonklötzen.



Hier die Abendstimmung von Nadine eingefangen!



Hela ist eine 40 km lange Halbinsel zwischen 0,5-2 km breit. In der Mitte ein langer Kieferwald mit kaum auffallender Eisenbahnlinie- dazwischen Ortschaften mit großzügigen Grundstücken und natürlich auf beiden Seiten der Insel Sandstrand.



Wir nähern uns in der Abendsonne unserem Ziel Jastarnia. Pünktlich um 20.00 setzen wir zur Landung an. Andrzej erwartet uns schon.



In Jastarnia sicher gelandet! Andrzej Pozoga erwartet uns schon.

Der Platz gehört der Gemeinde- Kein Flugleiter zur Stelle. Dafür 300 m weiter eine Tankstelle, an der wir uns vor dem Abflug mit normalem Superbenzin versorgen können. Wir beziehen die von Andrzej bestellte Unterkunft, machen uns frisch und lassen den Abend mit frischen Fischgerichten und einheimischem Bier ausklingen.



Bei frischem Fisch und mit guter Stimmung klingt der Abend in „Marthas Bar“ aus!



## **Christi Himmelfahrt 2011 in Danzig**

Am nächsten Morgen muß ich- damit mein Ruf nicht gefährdet wird- um 6.00 in der Ostsee schwimmen gehen. Den großen Fußzeh ins Wasser, das geht schon! 2 Einheimische stehen am Ufer- dick angezogen und schauen mir zu. Klamotten aus und rein ins Wasser. Nach 150 m geht mir das Wasser knapp übers Knie und es ist wirklich saukalt. Zum Weiterlaufen habe ich keine Lust- also tauche ich kurz unter und laufe wieder an Land. Nach dem Abtrocknen und Anziehen applaudieren mir die am Ufer stehenden Kaschuben. Bei 14<sup>0</sup> Wassertemperatur sei ich dieses Jahr als erster im Wasser gewesen.



**Die Ostsee um 6.00 Uhr früh- Wassertemperatur gefühlte 14 Grad**

Nach dem Frühstück wollen wir nach Danzig. In der Hauptsaison fährt eine Fähre vom Hafen Jastarnia direkt nach Danzig. Es ist Nebensaison- also mit Taxis nach Hel am östlichen Inselende- Bus und Züge fahren nicht so oft wie erhofft.

Für umgerechnet 5 Euro fahren wir dann knapp 2 Stunden mit der Fähre über die Danziger Bucht und legen direkt vor der Eisdiele am Krantor an. Besser kann man es nicht treffen.



Der Bus kommt nicht!



Auf der Fähre nach Danzig



## Danziger Impressionen



**Bernsteinkauf**

Wir bummeln durch Danzig, nötigen unseren Konstrukteur zum Bernsteinkauf , sehen viel Neues und auch Bekanntes und haben unseren Spaß. Mit der letzten Fähre verlassen wir Danzig und verzehren im Garten unseres Wirtes Kohnke das Abendbrot.

## Sicherheit der abgestellten Flugzeuge in Jastarnia

Keiner von uns macht sich um die ohne Bewachung abgestellten Flugzeuge sorgen. Schulklassen kommen mit Ihren Lehrern vorbei und fotografieren sich besonders gern vor der „schwarzen Sau“ – so nennen wir den schwarz lackierten Doppeldecker von Schorschi dessen Design mit Balkenkreuz und entsprechender Beschriftung einem Jagdflugzeug des 1. Weltkrieges nachempfunden ist. Die Kinder sind wohl tuend diszipliniert- vielleicht weil die Lehrer Persönlichkeit ausstrahlen. Auch der Bürgermeister von Jastarnia gibt uns die Ehre und freut sich über die Attraktion.



Mit Tyberiusz Narkowicz, Bürgermeister von Jastarnia



Am bedrohlichsten war die vielleicht die Rote Wildschweine- eine führende Bache mit an die 12 -15 Frischlingen - die sich auf dem Flugplatz herumtrieb. Durch Klatschen ließ sie sich überhaupt nicht stören. Wie wir später erfuhren, wird die Rote von den Einheimischen gefüttert und fordert auch mit Nachdruck ihr Brot ein.

## **Rückflug am Freitag**

Am nächsten Morgen geht es zum Rückflug. Wegen unterschiedlicher Tankvolumen müssen wir nach ca. 300 km einen Tankstopp einlegen. Wir wollen heute an Christi Himmelfahrt ein großes Stück Richtung Heimat schaffen, da Heinz am Samstag Flugleiterdienst hat.

Nach dem Start fliegen wir im Verband über Hela zum Leba See- dem größten Strandsee in Polen.

Zur [Ostsee](#) wird der Lebasee durch eine 800m bis 2,5 km breite und 17 km lange [Nehrung](#) abgeriegelt. Auf der Nehrung befindet sich eine ca. 1300 Meter lange und 500 Meter breite [Wanderdüne](#), die [Lontzke Düne](#). Diese bildet mit einer Höhe von 42 Metern die höchste Erhebung der Nehrung, sie wandert jährlich mehrere Meter weiter nach Osten und hat bereits einige kleine Ansiedlungen zur Aufgabe gezwungen. Der Lebasee wird von dem Fluss [Leba](#) gespeist und durchflossen; er mündet im Süden in den See und bildet im Nordosten bei der Stadt Leba den Ausfluss des Sees.

Der Lebasee war ab 1776 Gegenstand eines gescheiterten [Meliorationsprojekts](#) durch [Franz Balthasar von Brenkenhoff](#). Brenkenhoff wollte den Wasserstand des Lebasees absenken und dadurch die Trockenlegung der umliegenden Sümpfe erleichtern. Zu diesem Zweck ließ er 1776 einen Kanal vom Lebasee zur Ostsee graben, etwa auf der Mitte der Nehrung. Im November 1776 begann die Ablassung des Sees. Der Kanal wurde ferner ab Mai 1777 für die Schifffahrt als Hafen genutzt. Bald zeigte sich jedoch, dass bei Stürmen das Wasser der Ostsee in den Kanal und so in den Lebasee gedrückt wurde, der Wasserspiegel des Lebasees dadurch stieg und Überschwemmungen verursacht wurden. Bei einem Sturm im März 1779 wurde das Kanalbauwerk zerstört und es bestand die Gefahr, dass sich der Durchbruch vergrößern und der Lebasee zu einer Bucht der Ostsee werden könnte. Daher wurde der Kanal 1782/1783 wieder verschlossen und der alte Ausfluss der Leba aus dem Lebasee gereinigt und wiederhergestellt.

Der Lebasee ist heute Bestandteil des [Slowinzischen Nationalparks](#). Deshalb auch hier ein Flugbeschränkungsgebiet und wir nehmen ab Leba Kurs auf Pila!

## **Freundliche Aufnahme**

Pila- das ehemalige Schneidmühle-war zwischen 1920 und 1939 Grenzstadt des Deutschen Reiches zu Polen.

Über Seen, Wälder, Flüsse geht es Richtung Pila. Dieser Flugplatz ist in der Luftfahrtkarte nicht eingezeichnet und wir wissen nur in etwa die Lage des Platzes. Im Anflug sehen wir einen großen, ehemaligen Militärflugplatz. Pila wird gerufen- es meldet sich niemand- der Platz sieht sehr verlassen aus. Da rechts im Wald eine lange Lichtung,- kurzer gepflegter Rasen- 2 Flugzeuge und ein paar Auto stehen am Boden. Hier landen wir.



Der Wind bläst in Böen von der Seite über die 30 m hohen Bäume- es ruckelt und schüttelt- aber wir landen alle sicher : zwar nicht an unserm gewählten Ziel Pila - sondern auf dem Feuerlöschflugplatz Krepsku der Forstverwaltung.



**Die Feuerlöschbasis Krepsku**



Da der Wald ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Polen ist, müssen auch Waldbrände in dem dünn besiedelten Gebiet schnell und effektiv bekämpft werden. Dafür zuständig ist unter anderem die Mannschaft des Flugplatzes Krebsku, die hier von Anfang April bis Ende Oktober rund um die Uhr Dienst schiebt. Ein Mechaniker, 2- 3 Piloten und eine gute Infrastruktur sichern so eine effektive Waldbrandbekämpfung in einem Radius von 100 km. Das Löschflugzeug –ein Dromedar kann 2500 l Wasser in 1,8 sek über einem Brandherd versprühen. Damit ist das Feuer gleich aus- so berichten die Piloten. Wir erfahren, dass auf dem Flugplatz Pila der Strom ausgefallen sei und deshalb kein Funkkontakt zustande kam. Wir laden die Mannschaft des Flugplatzes zum Mittagessen ein und packen die Reste unseres auf Hela gekauften Frühstückes aus.



Wir erfahren , dass wir hier auf einem ehemaligen Einsatzflugplatz der deutschen Luftwaffe-ähnlich dem in Biblis in meiner Heimat im hessischen Ried - gelandet sind. Wir sollen noch bleiben- das Lokalfernsehen ist informiert und sie wollen eine Reportage über uns machen. Und es dauert nicht lange, da kommt Reporter Jacek auf seinem Motorrad an. Er spricht gut deutsch- sie nennen ihn auch Jacek den Deutschen- ein echtes Original. Kurz darauf erscheint Kameramann Marian und die Reportage beginnt. Jacek fliegt mit, der Kameramann fliegt mit- ein richtig schöner Nachmittag mit angenehmen Menschen.



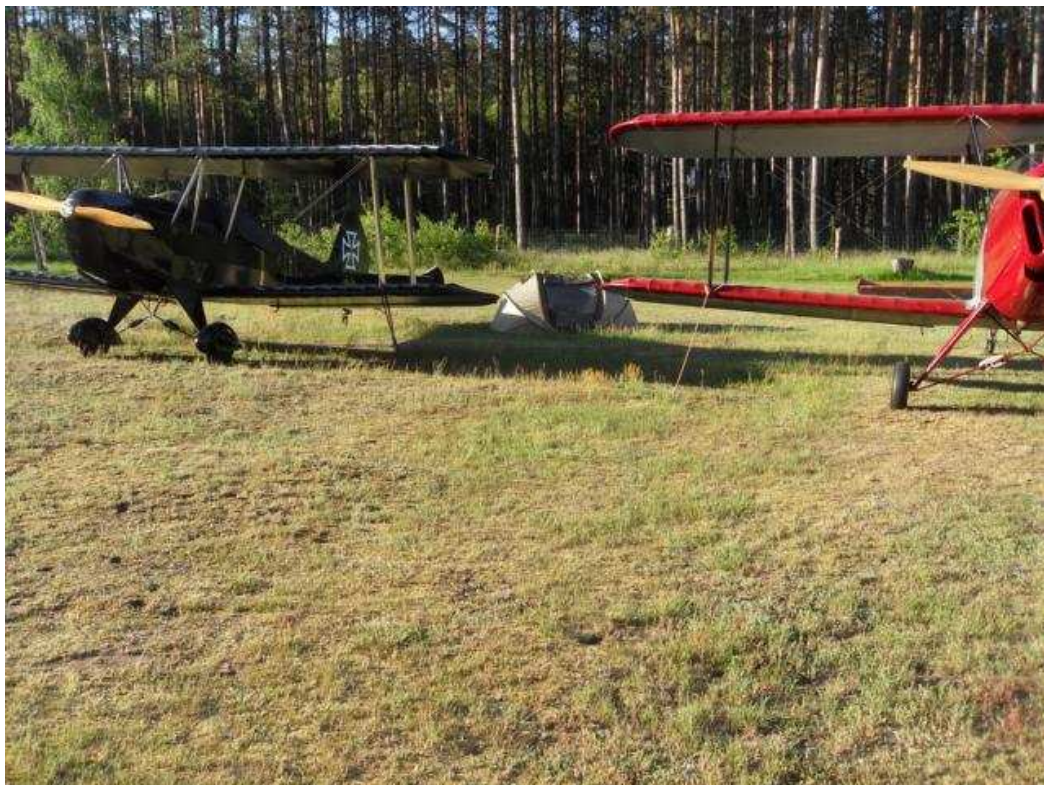
**Fernsehteam bei der Arbeit!**





Zufällig haben wir noch einen Kalender mit Luftaufnahmen unserer Heimat dabei. Er hängt jetzt in der Unterkunft der Feuerlöschstation.

Wir beschließen, wenn wir denn dürfen, heute hier zu übernachten. Ein Anruf bei der Forstverwaltung ergibt, dass man keine Probleme damit hat. Also bauen wir unsere Zelte auf.



**Stilecht und urig: Europas letzte Buschflieger unterwegs!**

Jacek bestellt uns 2 Taxen mit deutsch sprechenden Fahrern. Wir wollen nach Schneidmühle und für die Party heute abend einkaufen. Unser Taxifahrer erzählt uns einiges über Pila, das

ehemalige Schneidmühl. Dies war die erste deutsche Stadt, die von sowjetischen Streitkräften erobert wurde. 2 Monate nach Kriegsende wurde sie von den Sowjets total zerstört und anschließend von Polen im Stil des Sozialismus mit großen Wohnblöcken aufgebaut. Wir bummeln eine Stunde durch die Einkaufsstrasse und werden dann von unserem Taxifahrer zum Einkaufen gefahren. Auch hier dieselben Geschäfte wie im Westen- Aldi, Kaufland, Praktiker, Ikea u.s.,w. Wir kaufen im Kaufland Steaks, Würste, Käse, alkoholfreies Bier, natürlich alkoholfreien Wodka, Brot und sicherheitshalber eine Packung Aspirin.



### **Lagerfeuerromantik**

Am Flugplatz angekommen brennt schon das Lagerfeuer. Einen Grill gibt es nicht- da werden die Würste halt auf einen Ast gesteckt und gegrillt. Für die Steaks wird ein Stein im Feuer heiß gemacht und dann gibt es „Steak vom heißen Stein“. Viele interessante Menschen versammeln sich so um das Lagerfeuer auf dem ehemaligen deutschen Einsatzflughafen. Bogdan Likus, ehemaliger Ausbilder der Atomwaffenpiloten der polnischen Luftstreitkräfte kommt auch mit seinem Fahrer. Wir werden auf seinen Privatflugplatz eingeladen zu Kaffee und Kuchen. Sein Fahrer verspricht uns Unterstützung bei der Benzinversorgung am nächsten Tag. Wir müssen nur auf den 5 Flugminuten entfernten Flugplatz Pila kommen.





**Reporter und Förster im Kampf gegen Schnaken!**

Der für den Flugplatz verantwortliche Förster ist natürlich auch da. Er erklärt uns die Infrastruktur des Platzes. Aus dem nahe gelegenen Fluß wird der Flugplatz automatisch jede Nacht bewässert. Das Gras dort soll grün und kurz sein, damit es im Falle eines Falles auf dem Flugplatz kein Feuer gibt. Der Fluß hat eine hohe Fließgeschwindigkeit und ist sehr sauber und fischreich. Auf den morgendlichen Sprung in das naß wird allerdings verzichtet, da die Ufer sehr steil sind und man nicht so recht weiß, wie und wo man wieder herauskommt. Irgendwann kommen wir dort noch mal zum Kajakfahren hin.



**Fluß am Flugplatz Krebsku**

In den kommenden Jahren, so der Förster, steht die Holzernte an und danach das Aufforsten. Das gesamte Gebiet ist sehr wild und walddreich. Über die große Anzahl Biber ärgert sich der Forstdirektor. Hektarweise zerstören die Biber relativ junge -20 Jahre alte –Eichenkulturen.



Da auch dort die Biber unter Naturschutz stehen, muss er dem Treiben hilflos zusehen. Er kann -wie wir auch -viele Entwicklungen in der EU nicht verstehen. So verkauft er sein Holz an Firmen im 200 km entfernten Grünberg und die in Pila ansässigen holzverarbeitenden Betriebe lassen ihr Holz aus den Wäldern um Grünberg nach Pila transportieren. Mit zunehmender Dunkelheit steigt die Stimmung und gegen 24.00 Uhr liegen die letzten im Zelt.

Am Freitag morgen ist die gesamte Truppe um 8.00 am Frühstückstisch versammelt. Wir sollten doch noch bleiben- doch die Arbeit zu Hause ruft. Gegen 10.30 machen wir uns startklar und fliegen die 5 min. nach Pila. Dort erwartet uns ein „Follow me- Fahrzeug“ und wir rollen zur Haupteinfallstrasse von Pila. Die Strasse wird extra für uns gesperrt. Über die Strasse rollen wir vor eine große Halle und stellen uns dort parademäßig auf.



**Nadine wird interviewt**

Wieder kommt ein Fernsehsender und wir müssen Interviews geben. Nadine bedankt sich in klaren, einfachen und von Herzen kommenden Worten für die freundliche Aufnahme die wir auf unserer ganzen Reise erfahren durften.

**Das verbindende Element zwischen polnischen Fliegerkameraden und uns deutschen Doppeldeckerpiloten ist der Respekt und die Bewunderung für die gezeigte Leistung des jeweiligen Gegenübers. Wir haben uns bemüht, gute Gäste zu sein und die Leute, die wir getroffen haben, waren uns gute Gastgeber.**

Bleibt nur zu hoffen, dass unsere polnischen Fliegerkameraden in Deutschland, wenn sie den Weg dorthin finden, genauso respektvoll und anständig empfangen werden, wie wir das dort erleben durften.

**Wir dürfen annehmen, dass diese völkerverbindende Botschaft über TV Asta auch bei der dortigen Bevölkerung angekommen ist.**

Gegen 13.00 sind wir abflugbereit. Wieder die Strassensperrung , viele Menschen sind zugegen und schauen zu. Wir starten, machen noch einen Überflug über den Platz und fliegen Richtung Deutschland.

Der Flug geht entlang dem Fluß Netze- ein Nebenfluß der Warthe- die letztendlich in die Oder fließt. Im Raum Frankfurt/Oder erreichen wir wieder den deutschen Luftraum und fliegen nach Oehna – südwestlich von Berlin. Hier trinken wir noch mal gemeinsam eine

Tasse Kaffee, ergänzen unsere Spritvorräte und trennen uns. Heinz will heute noch nach Göppingen bei Stuttgart, Nadine und Christoph nach Wolfhagen, Heidi und Michael zieht es auf den Mosenberg bei Fritzlar. Oliver, Schorsch und ich fliegen gemeinsam nach Bamberg. Am Samstag geht es in etwas über 90 Minuten mit kräftigem Rückenwind nach Bürstadt und gegen 11.30 ist der Abenteuerflug nach Danzig mit der Landung in Bürstadt beendet.



**Was in den Kiebitz so alles reingeht! Knapp unter max. Abfluggewicht!  
Nach der Landung in Bürstadt ausladen und Flieger in den Hangar einräumen!**

Insgesamt wurden an die 2500 km in 19 Flugstunden zurück gelegt. Es traten bei allen selbstgebauten Flugzeugen – ausnahmslos mit dem Nissan K10 Motor ausgerüstet - nicht die geringste Störung auf. Wir wissen jetzt, wie man in Polen fliegen kann. Mit einer sorgfältigen Flugvorbereitung, ständigem Kontakt mit dem polnischen Flight- Information- Service ist das alles relativ problemlos. Also demnächst nach Oppeln zu Pfarrer Koser.