

Reise nach Potsdam

12. – 14.03.2016

Monika und ich hatten schon vor längerer Zeit darüber gesprochen, dass wir uns mal ein schönes Wochenende gönnen wollen anstatt immer nur zu arbeiten.

Ein paar Tage später fiel mir ein Prospekt mit folgendem Angebot vom Citti – Markt in die Hände.

"Citti Arrangement Tropisches Potsdam"

im

arcona Hotel am Havelufer

Es enthielt folgende Leistungen:

- 2 Übernachtungen im komfortablen Doppelzimmer
- 2x Frühstück vom Buffet
- 1x Abendessen als 2 Gänge – Menue im Restaurant "Weinwirtschaft"
- 1x Eintritt in die tropische Erlebniswelt "Biosphäre Potsdam" und
- kostenfreies W-Lan im gesamten Hotel

Das Ganze für 99,00€ pro Person plus 10€/Tag Parkgebühren auf dem hoteleigenen Parkplatz am Hotel.

Nachdem Monika und ich uns einig waren, buchte ich am 21.02.2016 das Arrangement via internet. Es klappte hervorragend. Noch am gleichen Abend erhielt ich eine e-mail mit der Buchungsbestätigung.

Nun begann meine "Feinplanung". Ich hatte im internet vom "Militärhistorisches Museum Berlin Gatow" gelesen. Dort sind viele Flugzeuge und sonstiges Großgerät aus den Beständen der Bundesluftwaffe und der Luftwaffe der NVA ausgestellt. Im internet konnte ich mir schon vorab die Exponate ansehen und entdeckte die Phantom II RF4-E mit dem taktischen Kennzeichen 35-62 vom AG 52 (Aufklärungsgeschwader 52) aus Leck (Nordfriesland). Ich traute meinen Augen nicht. Das war "meine" Maschine, an der ich jahrelang als 1. Wart meinen Dienst getan habe. Dieser Dienst umfasste in der Hauptsache das "flugklar" machen der Maschine. Weiterhin die nötigen Zwischenflug- und Nachflugkontrollen, das Auffüllen von Kraftstoff, Öl, LOX (flüssig Sauerstoff) für die Atemanlage, die Cockpit – Kontrolle und den Einbau des Bremsschirms.

Ich zeigte Monika die Bilder im internet. Da musste ich hin!!!

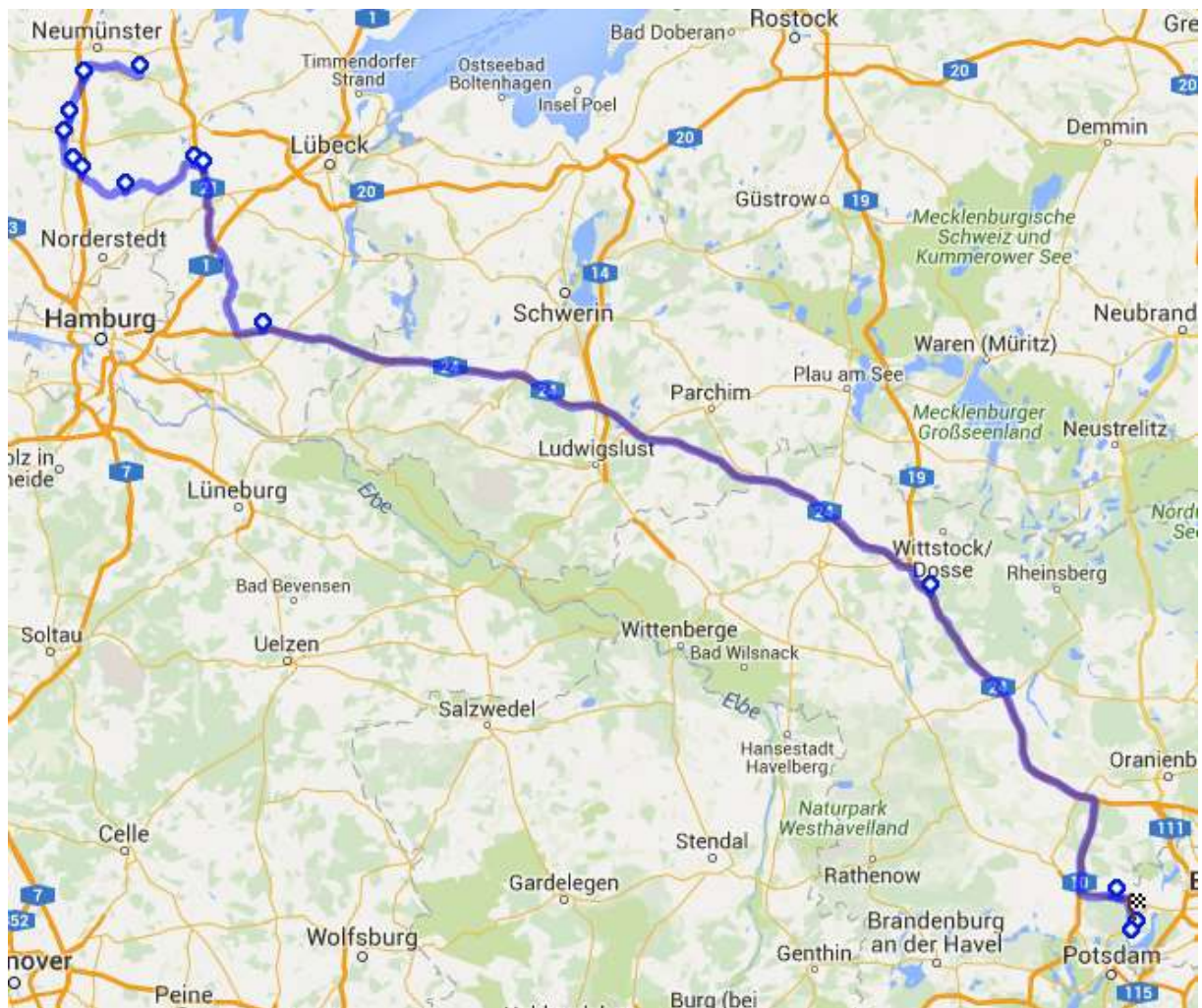
So kamen wir überein, dass wir am Anreisetag gleich zum ehem. britischen Militärflugplatz nach Gatow fahren. Um 14:00 Uhr findet dort eine kostenlose Führung statt; der Eintritt ist ebenfalls kostenlos.

Sonnabend, den 12. März 2016:

Am 12.03. ging es los. Auftakt war ein schönes Frühstück bei Dodenhof in Kaltenkirchen. Es ist schön; man steht nach dem Frühstück auf, räumt sein Geschirr zur Seite und startet in den Urlaub.

Die Fahrt im E 220 CDI war angenehm. Mit angemessenem Tempo ging es in Richtung Berlin. Dank Navi erreichten wir nach einer kleinen Schleife den ehem. Flugplatz.

Wir fanden uns kurz vor 14 Uhr am Tower ein. Nach ein paar Minuten begann die Führung. Ein jüngerer Mann erläuterte uns die Geschichte zum Flugplatz. Ich konnte einiges zum Thema AG 52 und Phantom beitragen was der jüngere Mann, der die Führung durchführte, auch noch nicht wusste; woher denn auch. Ich habe jahrelang zuerst an dem Starfighter RF 104 –G und dann an der Phantom RF4-E gearbeitet.



Willingrade – Kaltenkirchen – Berlin Gatow : 359 km,
Fahrzeit: 3,5 Stunden

Militär Historisches Museum der Bundeswehr Flugplatz Berlin – Gatow

Der Flugplatz:

Ab 1934 wurde der Flugplatz im Rahmen der geheimen Aufrüstung Deutschlands gebaut. Er beherbergte zur Zeit des Dritten Reiches einen größeren Ausbildungskomplex der Luftwaffe.

Im April 1945 besetzten sowjetische Truppen Berlin – Gatow. Im Juli 1945 wurde der Platz an die britische Besatzungsmacht übergeben. Besondere Bedeutung erlangte der Platz während der Berliner Luftbrücke da hier rund ein Drittel aller alliierten Flugzeuge landeten und starteten. Während der "Kalten Kriegen" diente der Platz Großbritannien als Militärflugplatz in Berlin.

1994 wurde der Platz an die Bundeswehr übergeben, die seit 1995 das **Luftwaffenmuseum** der Bundeswehr (heute MHM Flugplatz Berlin – Gatow) betreibt.

Ausstellungen:

Hangar 3:

Im Hangar 3 bekommt der Besucher einen Überblick über die Geschichte der mil. Luftfahrt in Deutschland seit 1884. Flugzeuge, Hubschrauber, Flakgeschütze, Triebwerke und viele andere Exponate sind zu sehen.

Hangar 7:

Auf rund 2000m² zeigt die Ausstellung " Die Luftwaffe der Bundeswehr" und deren Geschichte im Kontext der Bundeswehrgeschichte. Einzigartige Exponate wie z.B. Die Phantom II F4-E, den Tornado, den Alpha – Jet oder die MiG 29 machen die Militärgeschichte anschaulich. Hubschrauber und Propellerflugzeuge ergänzen die Sammlung.

Tower – Gebäude:

Während im Hangar 3 und 7 Großexponate stehen, sind hier kleinere Exponate wie Uniformen, Abzeichen, Ausrüstungsgegenstände und Fotos zu bestaunen.

Freigelände:

Der Flugplatz hat heute zwei stark verkürzte Landebahnen, die zum jährlichen Flugplatzfest in Betrieb genommen werden. Düsenflugzeuge könnten hier im Notfall noch landen, starten aber nicht mehr. Die Fläche umfasst ca. eine Million Quadratmeter, auf denen ca. 70 Flugzeuge und über 60 Großgeräte aus der Zeit des "Kalten Krieges" gezeigt werden.

Der Schwerpunkt liegt auf Flugzeuge und Hubschrauber die seit den 50er Jahren in der Luftwaffe der Bundeswehr und bei den Luftstreitkräften der NVA im Dienst standen.

Im Verbund damit werden Flugabwehrraketensysteme mit den dazugehörigen Radarsystemen beider deutscher Staaten gezeigt. besonders hervorzuheben ist das Radargerät "Würzburger Riese" aus dem Zweiten Weltkrieg.

Es handelt sich alles um Originale, teilweise noch im ursprünglichen Zustand, teilweise schon restauriert.



HFB 320 ECM

HFB 320 ECM

1973 bestellte das BWB acht Flugzeuge HFB 320 ECM beim MBB Unternehmensbereich *Hamburger Flugzeug* in Hamburg-Finkenwerder (heute Airbus-Standort). Die Flugzeuge sollten die

Luftverteidigungssysteme (z.B. [Nike](#)) von Westdeutschland und anderer NATO-Staaten überprüfen und trainieren.

Mit der HFB 320 ECM stand der Luftwaffe sowie den NATO-Partnern ein leistungsfähiges ECM-Trainingssystem zur Verfügung, das beim Jagdbombergeschwader 32 in Lechfeld beheimatet war, bis es ab 1994 infolge der geänderten sicherheitspolitischen Lage schrittweise ausgemustert wurde. [\[6\]\[7\]](#)



Dakota DC 3

Die **Douglas DC-3** ist ein Flugzeug der [Douglas Aircraft Company](#), das in 10.655 Exemplaren im Original und in 5.424 Exemplaren in Lizenz gebaut wurde, von denen einige noch heute kommerziell eingesetzt werden. Insgesamt wurden 16.079 Stück gefertigt, bis heute die höchste Anzahl für ein Passagier- oder Transportflugzeug. Einen hohen Bekanntheitsgrad in [Deutschland](#) erlangten die Militärausführungen der DC-3 als **Douglas C-47 (US Air Force)** bzw. **Douglas Dakota (Royal Air Force)** als einer der mit dem umgangssprachlichen Synonym „[Rosinenbomber](#)“ belegten Flugzeugtypen während der [Berliner Luftbrücke](#).



RF84F Thunderflash AG (Aufklärungsgeschwader) 52 Leck / Photoaufklärung

Im März 1958 wurden die ersten RF-84F bei der 1. Staffel der WaSLw 50 in Erding in Dienst gestellt. Im Juli 1959 entstand daraus das Aufklärungsgeschwader (AG) 51, welches 1960 nach Manching verlegte und später den Traditionsnamen "Immelmann" verliehen bekam.

Das zweite Aufklärungsgeschwader der Luftwaffe, das AG 52, ging aus der 2. Staffel der WaSLw 50 hervor. Es wurde im Dezember 1959 in Erding in Dienst gestellt. Nachdem es im November 1960 auf den späteren Marineflugplatz Eggebek in Schleswig-Holstein verlegte, fand es 1964 in Leck / Nordfriesland seinen endgültigen Standort.



RF4E Phantom II AG52 Leck Photoaufklärung / Radaraufklärung / Infrarotaufklärung

An dieser Maschine habe ich als verantwortlicher Crewchief (1. Wart) gearbeitet. Welch eine Wiedersehensfreude!

Als optischer Aufklärer hatte die RF4-E in der Luftwaffe zwei Vorgänger, die Republic RF-84F "Thunderflash" und den Starfighter RF-104G. Während die zur Erstausrüstung der Luftwaffe zählende RF-84F über eine umfangreiche Kameraausrüstung für verschiedene Aufnahmerichtungen verfügte, bedeutete die RF-104G mit ihren zentral an der Rumpfunterseite angeordneten Kameras fototechnisch einen Rückschritt, da das Ziel immer überflogen werden musste. Prinzipiell kehrte man mit der RF4-E zur Kameraanordnung zur RF-84F zurück, einschließlich einer nach vorne unten geneigten Kamera (Forward Oblique), die der Phantom RF-4E im Gegensatz zur RF-4C, die nur zu den Seiten und nach unten blickende Kameras besaß, eine markante kantige Nase bescherte.

Mit der Einführung des "SLAR" (Side Looking Airborne Radar) Ende der 70er Jahre flogen die so ausgerüsteten Maschinen "Frühwarn-Beobachtungseinsätze" entlang der Grenze zur DDR, um militärische Bewegungen frühzeitig zu entdecken. Die Beobachtungsergebnisse wurden in Echtzeit an Bodenstellen übermittelt, die in Leck(Nordfriesland) und Bremgarten (Südschwarzwald) stationiert waren.

Von 1978 bis 1982 wurden alle vorher unbewaffneten RF4-E mit Einrichtungen zum Abwurf von sog. Abwurfaffen ausgerüstet, so dass sie in einer Zweitfunktion zur Erfüllung von "Close Air Support" Aufgaben einsetzbar waren.

Aufklärungsgeräte:

5 Aufklärungskameras mit verschiedenen Brennweiten

1 180° Panoramakamera

1 Infrarot Line Scanner

1 Seitensichtradar SLAR



MiG 17 F (Nato Code Fresco C) zuletzt (72-85) beim JBG (Jagd Bomber Geschwader) "Gottwald" in Drewitz

Die **Mikojan-Gurewitsch MiG-17** (russisch Микоян-Гуревич МиГ-17, NATO-Codename: *Fresco*) war ein einstrahliges Kampfflugzeug der Zeit des Kalten Krieges aus sowjetischer Produktion. Hersteller war Mikojan-Gurewitsch. In der Grundausführung war die MiG-17 ein einsitziger Mitteldecker, der über ein einziehbares Fahrwerk und eine Druckkabine verfügte. Die Maschine beruhte auf den

Erkenntnissen, die mit der [MiG-15](#) gesammelt worden waren. Das Kampfflugzeug wurde in mehreren Varianten in Großserie hergestellt und in einer Reihe weiterer Staaten in Lizenz gefertigt. Nachfolger war die [MiG-19](#).



Mil Mi 24D (Nato Code Hind D) bis Juni 82 KHG (Kampf Hubschrauber Geschwader) 3 "Ferdinand von Schill" Cottbus, danach MiLS Bad Döben

Der **Mil Mi-24** ([russisch](#) Миль Ми-24, [NATO-Codename](#): *Hind*, deutsch *Hirschkuh*) ist ein in der [Sowjetunion](#) entwickelter [Kampfhubschrauber](#) des Hubschrauberherstellers [Mil](#). Die [sowjetischen](#) bzw. [russischen](#) Piloten bezeichn(et)en ihre Maschinen als летающий танк (*letajuschtschi tank*, *Fliegender Panzer*) oder крокодил (*Krokodil*, aufgrund des Tarnfarbenmusters)^[1] sowie стакан (*stakan*, [Glas](#), wegen der großflächigen Cockpitverglasung des **Mi-24A**). Ungewöhnlich für einen Kampfhubschrauber ist die Fähigkeit des Mi-24, auch Truppen transportieren zu können.

Der Mi-24 ist mit zwei [Gasturbinen](#)-Triebwerken ausgerüstet und besitzt eine Haupt-[Heckrotor](#)-Anordnung mit fünfblättrigem [Hauptrotor](#).



MiG 29 (Nato Code Fulcrum) nach Übernahme der NVA durch die Bundesluftwaffe. Mehrere Maschinen von der MiG 29 wurden durch ehem. NVA Piloten nach dem Aufbringen der Hoheitsabzeichen der Bundesluftwaffe, aber noch dem Tarnanstrich der NVA, in die USA zu Testzwecken überführt; schön abgeschirmt durch amerikanische Langstreckenabfangjäger.

Die **Mikojan-Gurewitsch** **MiG-29** ([russisch](#) Микоян-Гуревич МиГ-29), [NATO-Codename](#): *Fulcrum* ([englisch](#) Fulcrum, der Angelpunkt eines Hebels) ist ein [zweistrahliges Kampfflugzeug](#), das in der [Sowjetunion](#) entwickelt wurde. Zur Zeit des [Kalten Krieges](#) wurden 1972 in der sowjetischen Militärführung erste Überlegungen über eigene Flugzeugmodelle angestellt, die den [US-amerikanischen](#) Neuentwicklungen [F-15](#) und [F-16](#) ebenbürtig sein sollten. Im Laufe dieses Prozesses wurden die Entwürfe von [Suchoi](#) und [MiG](#) für die [Prototypenphase](#) ausgewählt. Die MiG-29 wurde dabei als Flugzeug für die [Frontfliegerkräfte](#) geplant, das unter Feldbedingungen auf unbefestigten Startplätzen einsatzfähig sein sollte. Es hatte die Aufgabe, die Streitkräfte direkt zu unterstützen. Das schloss auch die direkte Verteidigung von Flugplätzen oder Städten ein. Ferner wurde die Bekämpfung von [Marschflugkörpern](#) zumindest vorgesehen.

Am 6. Oktober 1977 flog der erste Prototyp der MiG-29; am Steuerknüppel saß MiG-Cheftestpilot [Alexander Fedotow](#).

Bald folgten weitere Prototypen und erfolgreiche Tests. Dennoch traten einige Probleme auf, die Änderungen notwendig machten. Zum einen musste das Bugfahrwerk etwas weiter nach hinten verlegt werden, da die Tests ergaben, dass bei Start oder Landung aufgewirbelte Fremdkörper die Schutzklappen der Lufteinläufe durchschlagen und die Triebwerke zerstören konnten. Weiterhin wurden unterhalb der Seitenleitwerke kleine Stabilisierungsflossen installiert, um Richtungsstabilität und Trudelverhalten zu verbessern. Nach der Optimierung der Seitenruder konnte ab 1984 auf diese Flossen wieder verzichtet werden. Eine letzte Änderung betraf die Bewaffnung. Die

Doppelrohrkanone [Grjasew-Schipunow GSch-30-2](#) wurde durch die einläufige [GSch-30-1](#) ersetzt, was eine Masseinsparung von 50 Prozent ergab. Insgesamt flogen alle 14 Prototypen über 2500 Stunden, wobei zwei Maschinen durch Triebwerksausfälle verloren gingen.



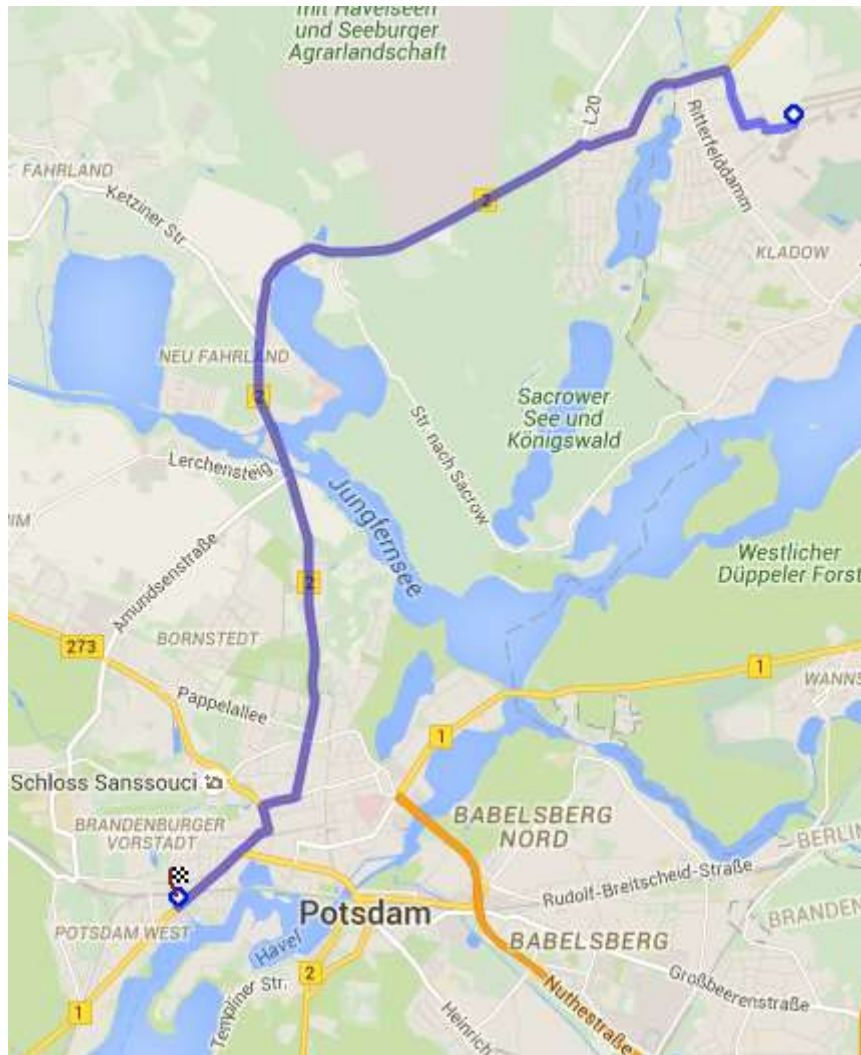
Su 22 M4 (Nato Code Fitter K) flog beim Marinefliegergeschwader 28 als rote "728". Ab 1990 in den Farben von MecVoPo –blau/gelb/rot

Die Su-22 weist gegenüber der Su-17 eine merklich veränderte Rumpfkontur mit einer geglätteten Pilotenkanzel, einem kennzeichnenden „Buckel“ und einer Einlassöffnung für Kühlluft auf dem Rücken (bei der Su-22M-4), einer Bauchplanke unter dem hinteren Teil des Rumpfes und vier statt zwei Tragflächengrenzschichtzäunen auf. [Peru](#) war der erste Kunde, der ein Flugzeug mit weniger Veränderungen als am sowjetischen Modell erwarb. Die anderen Su-22-Varianten erhielten die NATO-Codennamen *Fitter-G* (ein Gegenstück zur *Fitter-F* für den Export, jedoch mit [R-29B](#)-Triebwerk); *Fitter-J* (allgemein sehr ähnlich wie die *Fitter-H*, aber mit [Tumanski](#)-Triebwerk, steilerer Heckflosse und Atoll-[AAM](#)-Fähigkeit) sowie *Fitter-K* (die Su-22 M-4 der sowjetischen Luftstreitkräfte und ähnliche Exportmodelle). Als eine der anpassungsfähigsten sowjetischen Konstruktionen der Gegenwart stehen davon über 1000 Exemplare im Dienst. Einsatzländer waren/sind unter anderem Ägypten, Afghanistan, Algerien, Angola, BRD nach der Wiedervereinigung, DDR, Irak, Iran, Jemen, Libyen, Peru, Polen, Syrien, die Tschechoslowakei und Vietnam.



Für mich verging die Zeit wie im Fluge. Für Monika mag es vielleicht ein wenig langweilig gewesen sein so viel "Technik" zu hören und zu sehen.

Nach der Führung bedankten wir uns (gegenseitig) und machten uns auf den Weg zum Hotel.



Berlin Gatow – Hotel arcona: 16 km

Kurz nach 16 Uhr trafen wir in Potsdam, Zeppelinstr. 136 ein. Wir entdeckten die Einfahrt zum Hotel zu spät und mussten noch eine "Halse" drehen. Das Auto stellten wir auf dem von der Straße nicht einsehbaren Parkplatz ab und begaben uns nach Erfolgtem "Check – in" auf unser Zimmer. Nach dem Einräumen der Kleidung machten wir es uns gemütlich. Zum Abendessen gingen wir in das Restaurant "Weinwirtschaft". Das Menü war im Preis inkludiert, so dass wir nur die Getränke zahlen mussten.

Auf dem Flugplatz wehte ein eisiger Wind, wir waren richtig durchgefroren. So waren wir froh in ein warmes Zimmer (und Bett) zu kommen.
Es war ein schöner, aber auch anstrengender Tag.

Sonntag, der 13. März 2016:

Heute ist Schloss und Park Sanssouci angesagt. Wenn man schon in Potsdam ist, so ist das die erste Adresse.



Hotel, von der Havel aus gesehen.

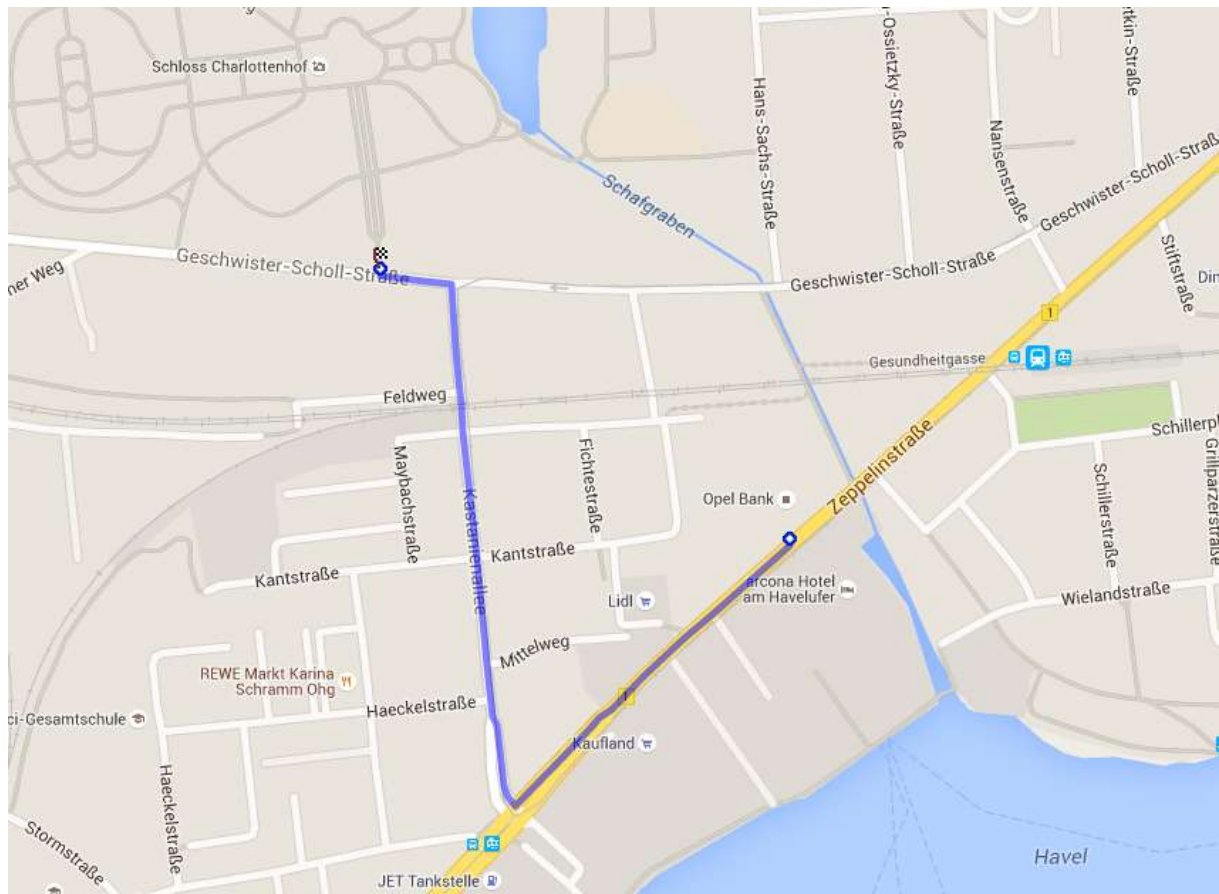


Zimmer

Das Hotel liegt zwischen der Zeppelinstr. und der Havel. Von der Zeppelinstr. fährt man durch eine kleine Einfahrt und steht dann vor einer Schranke. Nach ziehen des Parktickets gelangt man auf einen Parkplatz direkt vor dem kleinen Hoteleingang. Parkplatz ist von der Straße nicht einsehbar

Im Hotel Arcona am Havelufer von Potsdam residieren Sie im luxuriösen Ambiente eines imposanten Bauwerks, das durch seine Mischung aus moderner Architektur und historischem Bauwerk ein einzigartiger Blickfang am Potsdamer Havelufer ist. Die insgesamt 123 Zimmer und Suiten sind auf höchstem Niveau eingerichtet und bieten ihren Gästen allen erdenklichen Komfort. Der ältere Teil des Hotels liegt im denkmalgeschützten Persiusspeicher. Hier verbringt man, mit Blick auf die Havel, gerne viel Zeit. Das Hotel Arcona liegt in der Nähe einer der schönsten Sehenswürdigkeiten Potsdams, des Schlosses Sanssouci. In der City West von Potsdam liegt das Hotel inmitten einer einmaligen Stadtkulisse und dem Flussufer der Havel. Da das Hotel Arcona am Havelufer aus zwei Baustilen besteht, kann man zwischen zwei Zimmerarten wählen. Man entscheidet sich entweder für den Neubau, der mit modernster Ausstattung, klaren Linien und bunten Farben eine stilvolle Inneneinrichtung beweist, oder für den denkmalgeschützten Teil des Gebäudes, der ebenso stilvoll eingerichtet ist, und mit Holzbalken und Rundbogenfenstern ein wundervoll gemütliches Ambiente verbreitet. Alle Standardzimmer des Hotels liegen im denkmalgeschützten Teil des Gebäudes, dem Persiusspeicher. Die Zimmer sind mit einer Größe von mindestens 19 Quadratmetern geräumig und hell, die Ausstattung entspricht mit Flatscreen, Kabelfernsehen und kostenlosem WLAN einem hohen

Standard. Bei diesen Zimmern handelt es sich ausschließlich um Nichtraucherzimmer. Raucher buchen ein Comfortzimmer im neuen Teil des Hauses.

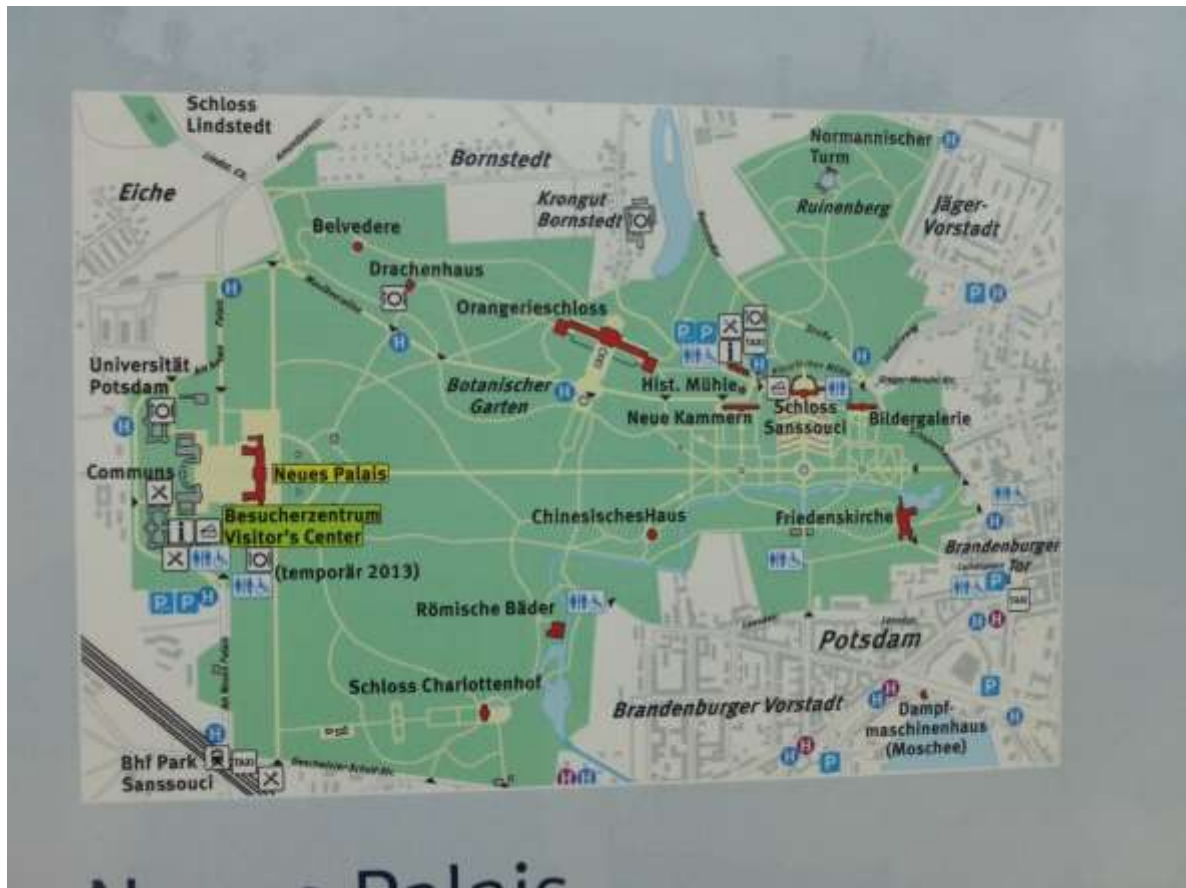


Weg vom Hotel zum Park Sanssouci

Nach einem hervorragendem Frühstück zogen wir uns warm an (es war wieder bitterkalt) und machten uns zu Fuß auf in Richtung Park Sanssouci (franz.: ohne Sorge). An einer übersichtlichen Schautafel machten wir uns mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut. Der Park ist riesengroß und jetzt schon sehr schön anzusehen. Wie mag es erst im Frühjahr sein, wenn alles grün ist bzw. blüht. Ja, die Herrscher wussten schon wo es sich lohnt zu leben.

Wenn man etwas von "Sanssouci" im Fernsehen sieht oder hört, so wird hauptsächlich nur von dem Schloss mit seinen Terrassen berichtet; über die übrigen Gebäude, die vielleicht noch schöner sind (Neues Palais; Communs) eher selten. Schade eigentlich.

Unser Pech war, dass die meisten Gebäude erst ab Mitte bis Ende April für die Besucher zugänglich sind. Viel Gebäude sind "eingerüstet" und werden aufwendig renoviert. Monika und ich finden es gut, dass hier ein nicht unerheblicher Geldbetrag in die Restauration fließt. Es ist tausendmal besser als das Geld den Banken bzw. den Bänkern in den Rachen zu stopfen. Wir gingen in Richtung Neues Palais und Communs. Es sind imposante Gebäude die ich mir ganz bestimmt noch einmal ansehen werde. Über die Orangerie näherten wir uns langsam dem bekannten Schloss. Wir wollen es uns ansehen und kaufen Eintrittskarten für eine Führung (12€ pro Pers.). Der Ostflügel ist renoviert und zur Besichtigung, die etwa 45 min. dauert, freigegeben. Nach der Besichtigung machen wir uns auf ins "Holländische Viertel". Wir suchen uns ein schönes Café und stärken uns bei Kuchen, Kaffee und



Lageplan



13.03.2016 Commons Potsdam



13.03.2016 Neues Palais



13.03.2016 Monika schiebt "Wache" vor dem "Neuen Palais"



13.03.2016 Schloss Sanssouci

Schloss Sanssouci (franz. sans souci – ohne Sorge) liegt im östlichen Teil des Parks und ist eines der bekanntesten Hohenzollernschlösser der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam. Nach eigenen Skizzen ließ der preußische König Friedrich II in den Jahren 1745 bis 1747 ein kleines Schloss im Stil des Rokkoko errichten. Mit der Planung wurde der Architekt Georg Wenzeslaus von Knobelsdorff beauftragt. Unter Friedrich Wilhelm IV wurde das Schloss 1841 / 42 durch Umbau und Verlängerung der zwei Seitenflügel erweitert. Entwurfszeichnungen stammen von Ludwig Persius. Die Schlösser und die Gartenanlagen stehen seit 1990 als Weltkulturerbe unter dem Schutz der UNESCO.



13.03.2016 Gitterpavillon Schloss Sanssouci



13.03.2016 Seitenflügel (Ost) von Schloss Sanssouci; na ja, die beiden kennt man.

"russischer Schokolade (mit Wodka)" für Monika. Nachdem uns nun auch von innen wieder einigermaßen warm geworden ist machen wir uns auf den Weg zurück zum Hotel. Dort angekommen stellen wir fest, dass wir heute gut fünf Stunden zu Fuß unterwegs waren. Man merkt es!

Zu 18 Uhr haben wir uns im Restaurant einen Tisch reservieren lassen. Wir speisen vorzüglich und lassen das Abendessen bei einem guten Glas Bier ausklingen.

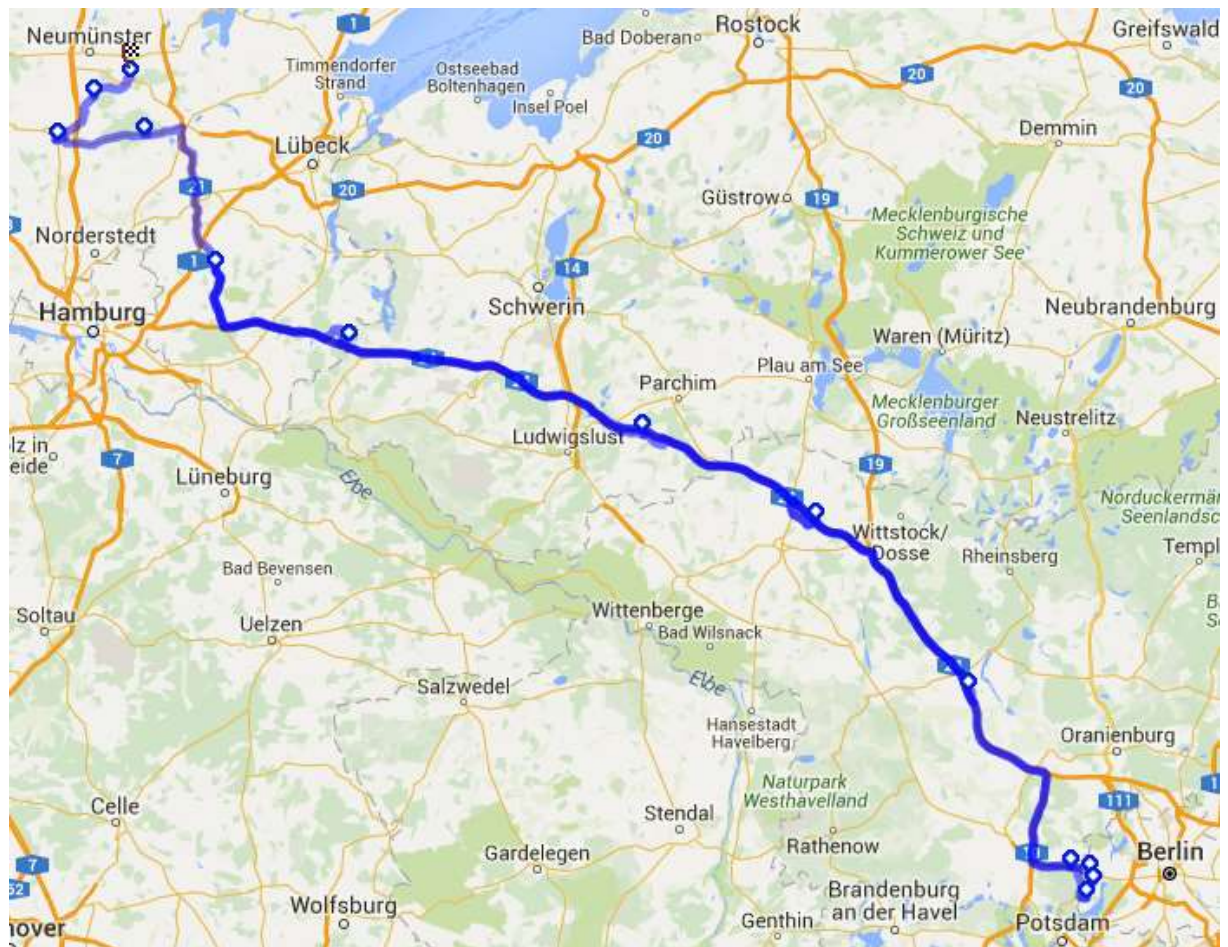
Bald darauf suchen wir unser Zimmer auf und begeben uns zur Ruhe.

Montag, der 14. März 2016:

Nun ist das schöne Wochenende schon wieder vorbei, Schade. Nachdem wir unsere restlichen Sachen gepackt haben gehen wir zum Frühstück. Wir sind überrascht wie viele Gäste dort sind. Eigentlich ungewöhnlich für Montag am frühen Morgen.

Nachdem ich die Rechnung bezahlt habe machen wir uns auf den Heimweg. Wir haben beschlossen es gemütlich angehen zu lassen und wollen über die Bundesstraßen nach Hause fahren. Nach ein paar Stunden (mit Unterbrechung in Ludwigslust) kommen wir wieder zu Hause an.

Es war ein schöner Kurzurlaub; das Wetter hätte etwas besser sein können.



Rückfahrt