

DC-3 NYT



DC-3 Vennerne og Foreningen for Flyvende Museumsfly

Nr. 2 Juni 2020

OY-BPB i HG 144...
venter på bedre tider!



Og mens vi venter, prøver vi igen...

Fra verdenskrig til kold krig



4-dages bustur til Berlin

24. - 27. september 2020

Læs mere på side 10-11

DC-3 Vennerne

Stiftet 5. november 1991

Foreningens hjemsted:
Furesø Kommune

Bankkonti i SparNord

Kontingent:

9309 2090024038

Ture og arrangementer:

9309 2090024046

Støttekonto:

9309 2090009047

Formand:

Per Søndergaard-Andersen
(ansvarhavende)
Tlf. 21 61 63 83
per.s.rdaf@gmail.com

Kasserer:

Jørgen Klitten
kasserer@dc3vennerne.dk

Medlemsregistrering og adresseændring:

Per Søndergaard-Andersen
medlem@dc3vennerne.dk

Booking:

Jørgen Klitten
Tlf. 22 38 06 82
booking@dc3vennerne.dk

Redaktion & layout:

Henrik Hugger
Tlf. 21 29 48 00
hugger2009@gmail.com

Hjemmeside:

www.dc3vennerne.dk

Artikler og illustrationer står for de enkelte forfatters egen regning, og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller foreningernes mening. Eftertryk og anden brug af bladets indhold er ikke tilladt uden accept fra DC-3 NYT's redaktion.

ISSN 1395-6620

Tryk:

Rosendahls A/S

Formanden skriver...



Kære medlemmer

Så kom COVID-19 - navnet på corona-virussen, som har pålagt os alle store begrænsninger på hvordan vores liv kan og skal leves. En pandemi, som har spredt sig udover hele kloden, og som især rammer ældre over 65. En meget stor del af vores medlemmer tilhører netop denne gruppe, og skal derfor udvise forsigtighed med social kontakt.

Corona'en har selv sagt haft stor indvirkning på vores planer om at få forlænget perioden, hvor vi kan holde OY-BPB flyvende.

Sammenlægningen af de to foreninger skulle efter planen have været besluttet på henholdsvis Foreningen for Flyvende Museumsfly (FFFM) og DC-3 Vennerne's planlagte, ordinære generalforsamlinger i april. Disse måtte som bekendt aflyses på ubestemt tid, da der 12. marts blev udstedt forsamlingsforbud med mere end 10 personer, med samtidig nedlukning af de kommunale mødelokaler i Furesø Kommune.

I skrivende stund afventer vi regeringens åbning for tilladelse til, at der igen kan afholdes møde med op til 50-100 deltagere, så vi kan planlægge og afholde vores generalforsamlinger. Da det er medlemmerne, der bestemmer og derfor skal høres, er dette vigtigt for at vi kan komme videre i processen.

Og hvor står DC-3 Vennerne så i dag? Bestyrelsen har afholdt møder med repræsentanter for FFFM og har udarbejdet planer for en ny organisation med tilhørende vedtægter. Disse er sendt til FFFM bestyrelse og medlemmer. Så snart vi kender resultatet af FFFM's generalforsamling, vil bestyrelsen udsende indkaldelse til DC-3 Vennerne's generalforsamling. OY-BPB står stadig fint i HG 144 på Kastrup Lufthavn og tilses af mekanikere fra FFFM.

Bestyrelsen har fremsendt ansøgninger til fonde om støtte. Dette har resulteret i positive tilkendegivelser. Dog med krav om sammenlægning til én forening med ejerskab af OY-BPB, og en transparent bestyrelse samt nødvendige teknikere og piloter, for gerne en 5 års periode samt godkendelse fra Trafikstyrelsen.

Vedrørende økonomien, vil vi gerne takke vores mange trofaste medlemmer for den store støtte, som I yder, dels med jeres fortsatte medlemskab og dels de mange ekstraordinære indbetalinger, vi har modtaget. Det varmer meget at opleve den store interesse der er for vores projekt for at holde OY-BPB flyvende. Medlemmernes støtte er en absolut forudsætning at vores projekt kan lykkes, så TUSIND TAK!

Følgende er en forudsætning for, at OY-BPB kan komme til at flyve igen: Sammenlægning af foreningerne med ejerskab af OY-BPB, indkøb af motor samt eftersyn/service og fornyet status for piloter samt naturligvis Trafikstyrelsens godkendelse.

Det er vores absolutte intention, selvom corona-krisen ikke har gjort det nemmere.

Vedr. DC-3 NYT, vil vi gerne takke vores redaktør, Henrik Hugger, for at vi stadig har et flot medlemsblad med interessant læsning. Bestyrelsen har vedtaget fortsat at støtte udgivelsen af bladet i trykt format og ikke kun digitalt. Det koster selvfølgelig mere, men med den store støtte, som vi har modtaget fra vores medlemmer, og med det faktum in mente, at vi ikke når at få OY-BPB i luften i år, så kvitterer vi her med endnu en udgave af DC-3 NYT.

God fornøjelse med læsningen... og pas på jer selv og hinanden!

Per Søndergaard-Andersen
Formand

NB: Inden næste udgave af DC-3 NYT, som er planlagt til september 2020, vil vi gennem nyhedsmails, hjemmeside og Facebook holde jer informeret om den aktuelle status m.m.

75-året for Danmarks befrielse...

Ole Steen Hansen har taget mange flotte fotos af OY-BPB... også det øverste billede herunder. OY-BPB flyver i præcis samme position, som briterne gjorde i 1945, da de kom til Danmark på befrielsesdagen.

*Læs mere om 75-året for Danmarks befrielse...
og historien om Morian Hansen på side 4-5*



Foto: Ole Steen Hansen



Danmarks befrielse... og historien om *Morian Hansen*

Morians logbog

for sin tid i Royal Air Force viser, at han i alt fløj 1700 timer i følgende flytyper:

Træningsfly: Tiger Moth, Protector II og III, Magister, Harvard og Master I og III.

Rekognosceringsmaskiner: Lysander.

Jagerfly: Spitfire V, VIII og XII, Hurricane I C, II C og II D og Defiant.

Dybdebombere: Venegance.

Transportmaskiner (2-motorers): Anson, Oxford, Blenheim, Dakota og Fairchild.

Bombemaskiner (4-motorers): Halifax, Lancaster.

Danmarks befrielse den 4. maj 1945 for 75 år siden blev højtideligholdt med lys i vinduerne - og med taler af Hendes Majestæt Dronningen og

statsministeren ved et arrangement i Mindelunden for dem, der gav deres liv for Danmark. Der manglede desværre en 76-årig Dakota, som,



hvis det havde været normale tider, samtidig ville have overfløjet Mindelunden som et perfekt tidsbillede til arrangementet.

Det fik mig til tænke på, at DC-3 Dakota spillede en stor rolle den 5. maj 1945, hvor britiske faldskærmstropper ankom til Kastrup Lufthavn om eftermiddagen med 12 stk. Dakota, anført af Wing Commander *R.G. Dutton* i en maskine fra 512 Squadron. Med i flyet var den engelske General *Dewing*, som skulle bistå Danmark med overgangen fra krig til fred og overvåge, at de tyske tropper forlod landet.

Med i en af de andre Dakota var den danske RAF-pilot *Jens Henning Fisker Hansen*, formentlig bedre kendt som *Morian Hansen*. Morian blev den første dansker i britisk tjeneste, som efter krigen satte fod på dansk jord. Han havde meldt sig til britisk tjeneste samme dag som krigen brød ud, og var den dansker, der havde været længst i britisk tjeneste.

Morian Hansen havde nogle spændende oplevelser i britisk tjeneste. Han flyttede til England i 1935 og tog privatflyvercertifikat samme år. Han fik desuden en karriere som dirt-track-kører i England!

Da krigen brød ud i 1939, meldte han sig til RAF. Morian var da 33 år, og blev derfor anset for at være for gammel til at blive pilot, så han blev uddannet til skytte på bombefly. Det første job var at være agterskytte i en Wellington-bomber, hvormed han

Billeder fra Kastrup Lufthavn efter landingen af de britiske Dakota's den 5. maj 1945.



Foto:
A.E. Andersen



deltog i 29 togter ind over Tyskland. Morian blev den første til at skyde en tysk Messerschmidt Bf 110 natjager ned. Han nedskød i alt tre fly fra sin Wellington. Den 7. juli 1941 fik han for dette udmærkelsen Distinguished Flying Cross.

Tre måneder tidligere havde Morian fået George-Medaljen, den næsthøjeste britiske medalje, for i 1940 at redde to mænd ud fra et brændende fly, fyldt med ammunition, inden det eksploderede.

I december 1940 blev han forfremmet, og februar 1941 overflyttet til en flyveskole for at blive uddannet til pilot.

Han blev testpilot på bl.a. Spitfire, som skulle klargøres til tjeneste efter reparation. På grund af sin alder, kom han dog aldrig i aktiv tjeneste. I 1944 blev han forflyttet til tjeneste i Burma, hvor han også fløj trans-

port- og bombefly. Han fik dysenteri og returnerede til England. I 1945 blev han udstationeret i Bruxelles ved operationsafdelingen i 111 Wing. Der hørte han om operationen til Danmark den 5. maj 1945, og gjorde alt for at komme med på denne mission. Derfor var han med, da englænderne landede i Kastrup. Morian blev

interviewet af journalister da han steg ud af Dakotaen.

Efter krigen etablerede Morian Hansen flyveskole på Skovlunde Flyveplads. Da den blev nedlagt, oprettede han en ny ved Tune, Roskilde. De senere år var han taxachauffør. Han døde i 1995, 90 år gammel.

SON

Morian Hansens medaljer i britisk tjeneste:



Vickers Wellington, 99 Squadron...



og Morian Hansen i cockpittet



Foto:
A.E. Andersen

Minderne har vi da lov at ha'...



»If you are going through hell, keep going. Never, never, never give in«

FOTO: HENRIK HOPPE

Winston Churchill



FOTO: OLE STEEN HANSEN



FOTO: HENRIK HOPPE



C-47 i Flyvevåbnet: Sidste flyvning fra Færøerne og C-47's svanesang

Tekst: Jesper Djurhuus



Gennem flere år havde jeg talt om, at jeg gerne ville en tur med OY-BPB til Peenemünde, både for flyvnings skyld og samtidig for at se det historiske område fra krigens tid. I fødselsdagsgave gav min kone mig så en tur til Peenemünde med DC-3 Vennernes OY-BPB. En dejlig sensommerdag mødte jeg i Roskilde og dér holdt K-682, som hun hed, da hun var i tjeneste i Flyvevåbnet - smuk og majestætisk - og ventede på, at få luft under vingerne.

Da jeg steg ind i flyet og mærkede duften af varm aluminium. Minderne nærmest væltede frem fra min tid som flytelegrafist i Flyvevåbnets transporteskadrille. Huskede når vi red nord på mod Færøerne, og kæmpede os ind gennem fjorden til Vagár... eller fløj i formation med en islandsk DC-3 ifm. Reykjavik lufthavns jubilæum... eller mod syd med den faste rute til Luxemburg... eller ned gennem Rhône dalen på vej til Sardinien, hvor vi lå i bunden af tordenskyer og fik "øretæver".

Det var *Peter Lunøe* (LUN), der skulle flyve os til Peenemünde. Det var lidt af et sammenfald, da min første tur, efter uddannelsen som flytelegrafist, var den 2/10-1970, også

med Peter Lunøe som fartøjschef i K-682. Flyvningen var fra Værløse til Tirstrup og retur. Den gang var telegrafisten fast besætningsmedlem på alle flyvninger.

Med et tilbageblik må man erkende, at tiden er forsvundet som sand mellem fingrene. Efter at have fløjet som telegrafist på C-47 og C-54, og syv år på S-61 redningshelikopteren, endte jeg på C-130 Hercules og G-3 Golfstream.

Og hvad har det så med C-47 at gøre?

Fiskeriinspektion

I weekenden den 17.-19. juli 1982 udførte vi fiskeriinspektion i Nordatlanten med G-3 reg. nr. F-330. Den 19. juli gik turen hjemad, og hvad ikke er usædvanligt, var vejret på Vagár forholdsvis dårligt. Vi fik dog vores clearing fra Island til Værløse i FL 390 (39.000 fod) og afsted det gik op i det gode vejr.

Kort efter take-off fik vi indikationer om "high vibrations" fra den ene motor, som umiddelbart blev stoppet. Vi fløj nu på kun én motor. Vi kunne ikke komme tilbage Vagár pga. vejret, der var blevet dårligere, og vi kunne kun nå FL 260, så

der blev sendt et "Pan-call", der indikerer at vi har et problem. Vi fik FL 260 og gik direkte til Lossiemouth, Skotland, som nærmeste mulige landingsplads. På den sidste del af flyvningen blev vi fulgt af et SAR-fly fra RAF. Efter landing blev Flyvevåbnets tre G-3'er grounded, Vi måtte derfor overnatte i Lossiemouth - hvor de i øvrigt har en god whisky! Næste dag blev vi hentet af en C-130.

Vi skriver 21 juli 1982 og nu kommer det! En C-130 var til eftersyn, en anden havde tekniske problemer og den tredje var på Grønland, G-3'eren var grounded og på Færøerne stod en Lynx helikopter, som akut havde brug for reservedele. Hvad var der så tilbage: selvfølgelig den trofaste C-47, som stod for at skulle udfases 7 dage senere.

Den 23 juli gik turen med C-47, K-685 (søsterfly til K-682) og med *Knud Erik Hansen* (HEK), pensioneret pilot på OY-BPB, som fartøjschef. Først til Lossiemouth med nogle teknikere, der skulle undersøge G-3 F-330.

Når K-685 blev valgt skyldtes det, at den var udstyret med Decca (langdistance navigationsudstyr),

K-685 på Værløse





som kunne anvendes til navigation i området mellem Skotland og Færøerne og Grønland. På denne flyvning var det telegrafisten, der betjente Decca'en. Det var ikke noget nyt, jeg havde mange gange fungeret som navigatør på færøturene.

Efter Lossiemouth gik turen nordpå. Vejret på Vagár var ok, men jo nærmere vi kom, blev vejret dårligere og dårligere, og det blev vurderet, om der skulle laves en sky-gennem-brydning nord for Myggenæs og gå "på dækket" (flyvning i lav højde under skyer) ind gennem fjorden mod Vagár. Det blev dog opgivet, og turen gik tilbage til Lossiemouth, flyvetid 8:45.

Svanesangen

Næste dag afsted igen afsted mod Vagár. Nu lå Færøerne badet i sol, som om øen ville byde den sidste C-47 flyvning velkommen på sin smukkeste måde. Næste dag, den 25. juli, gik turen fra Vagár i strålende solskin mod Værløse, hvor K-685 landede efter 4 timer og 30 minutter efter en problemfri flyvning. Det næste, der ventede K-685, var at deltage i en sidste farvel flyvning som operativt fly i Transporteskadrillen, ESK 721, den 30. juli 1982.

Så oprandt dagen den 30. juli 1982, da vi måtte sige farvel til C-47 epoken. Jeg fløj med HEK i K-682 (alias OY-BPB) i en formation med fire C-47. Først overflyvning af flyvestationerne med landing i Værløse. Under flyvningen sendte jeg C-47'ens Svanesang, som aldrig tidligere havde været publiceret, på HF telegrafi, via radiostationen i Karup, til alle flyvestationerne:

” Goddag mit navn er C-47
Vi har altid haft nok at gøre!
I luften har vi gjort vor pligt
sjældent har vi haft et svigt!
For jer på jorden og her i sky
vil om vort navn altid stå gny!
Men ak – nu synger vi vor svanesang
farvel og tak for denne gang! ”

Efter turen rundt til flyvestationerne gik den sidste tur til lufthavnen i Karstrup med overflyvning og så retur til Værløse, hvor vi drak gravøl!

Nu sad jeg atter i K-682 (OY-BPB) efter 34 år, og hvor var det dog skønt. Jeg sugede det hele til mig, mens mange minder kom frem på nethinden. Hvor er det dejligt, at der er foretagsomme mennesker der holder liv i K-682 (OY-BPB).

Efterskrift

Senere i 2016 var jeg så heldig, at blive turleder i DC-3 Vennerne. Så nu flyver jeg som turleder på OY-BPB. Dejligt atter at få luft under vingerne.

Jesper Djurhuus som telegrafist på C-47. Svanesangen afsendes fra K-682 på den sidste flyvning.



Fra verdenskrig til koldkrig...

4-dages bustur til Berlin
24.-27. september 2020

Se eller gense!



Corona/Covid-19 satte for nogle måneder siden en effektiv stopper for vores planlagte weekendtur til ILA Berlin 2020, som i øvrigt også blev aflyst. Ærgerligt for alle jer, der allerede var klar og tilmeldt den planlagte tur til Berlin medio maj måned. Både Danmark... og Tyskland samt flere andre europæiske corona-ramte lande, er i skrivende stund ganske vist stadig "under belejring af coronaen", men der er lys forude!

Vi må naturligvis væbne os med en smule tålmodighed, og tænke lidt ud i fremtiden, men fremtiden i denne forbindelse ligger forhåbentlig kun fire måneder væk, nemlig den 24. september 2020, da vi "vover det ene øje" og atter sætter kursen mod Berlin med "DC-3 bussen". Spænd sikkerhedsbæltet og læs videre, hvis du/I er interesseret!

Der er, som det fremgår øverst på siden tale om en forlænget weekendtur denne gang... fra torsdag til søndag (24/9 til 27/9). Turens tema er "fra verdenskrig til koldkrig".

Som arnestedet for både Anden Verdenskrig og efterfølgende den kolde krig, har Berlin så meget at vise og fortælle. Og skal vi nå bare brøkdelen af begge dele, er vi nødt til at bruge en ekstra overnatning i Europas metropol!

Facts om turen

Der er som sædvanlig ifm vores Berlin-ture afgang fra København/DGI-byen (Ingerslevsgade) torsdag morgen kl. 0645. Turen går via Gedsers-Rostock og derfra videre mod Berlin. På vejen besøger **koncentrationslejren Ravensbrück**, der ligger ca. 90 km nord for Berlin.

Ravensbrück var en af nazisternes mest berygtede koncentrationslejre for primært kvinder. Lejren blev påbegyndt i november 1938 på ordre fra SS-lederen *Heinrich Himmler*. Den blev åbnet i maj 1939, og blev senere - i foråret 1941, udvidet med en mindre lejr for mænd. Fra 1939 til 1945 passerede mere end 130.000 kvinder gennem lejren... kun 40.000 overlevede.

Efter besøget her fortsætter vi syd på, med forventet ankomst ved 17-tiden til vores hotel, en gammel kending, nemlig B&B Hotel Berlin-Tiergarten (Englische Strasse 1-4, D-10587 Berlin) Aftenen til fri disposition!

Andendagen, fredag, er der afgang fra hotellet kl. 0900.

I anledning af 75 året for befrielsen af de nazistiske koncentrationslejre... og Holocaust, en nyere betegnelse for nationalsocialisternes målrettede udryddelse af henved 6 millioner jøder i perioden 1933-1945, lægger vi vejen forbi Holocaust monumentet i det centrale Berlin. Monumentets officielle navn er **Das Denkmal für die ermordeten Juden Europas**. Mindesmærket, der stod færdig i 2005 og dækker et område på 19.000 kvm, er tegnet af den amerikanske arkitekt *Peter Eisenman*.

Vi fortsætter til fods... i gå-afstand fra Holocaust monumentet finder vi nemlig det sted, hvor **Hitlers "Führerbunker"** lå. Bunkeren lå 8,2 meter under jorden i haven til det gamle Rigskancelleri i Wilhelmsstrasse. Udover et skilt, der fortæller at dette er stedet, er der absolut intet at se. Bunkeren er sprængt i luften og resterne ligger under parkeringspladsen - og det er den, vi kan se - og så må vi tænke os til resten.

Sidst på formiddagen er det atter tid til at entre bussen for at køre til **Brandenburger Tor** med mulighed for selv om at udforske området omkring Brandenburger Tor med masser af forretninger, caféer og restauranter nær ved på bl.a. Unter den Linden. Med andre ord "fri leg" indtil kl. 1400.

Berlin Story Bunker

Ombord i bussen igen kører vi til området omkring Potsdamer Platz. Nærmere bestemt til **Anhalter Bahnhof** - eller måske snarere resterne af Berlins tidligere så travle banegård. Efter et kort ophold her fortsætter vi til fods et par hundrede meter for at besøge **Berlin Story Bunker** om WWII.

Museet står i skarp kontrast til et andet museum på Kurfürstendamm om Berlins historie (*The Story of Berlin*). Berlin Story Bunker betegner sig selv - og med rette, som et levende museum. Historien vises i store billeder, film, skulpturer og mange tidstypiske ting. Nogle af



Glienicke Brücke

udstillingerne på museet er som at træde ind i en film, fx det ødelagte Berlin 1945 med ruiner etc., kort sagt: Et beskedent, men effektivt museum med fokus på fortællingen, og har man ikke været der før, så er det virkelig en oplevelse. I museet indgår også en spændende udstilling (med titlen: HOW COULD IT HAPPEN) om Hitler og hans ugerninger... for nu at sige det mildt, under Anden Verdenskrig. Der er masser af dokumentation tillige med bl.a. også en replica af Hitlers arbejdsværelse i bunkeren.

Sidst på eftermiddagen kører vi til vores hotel, og igen er aftenen til fri disposition!

Schloss Cecilienhof

Når vi vågner lørdag morgen, er anden verdenskrig forbi... sådan billedligt taltog de allierede (USA,



ston Churchill og Josef Stalin delte det sønderbombede Europa imellem (Potsdamer konferencen).

Efterfølgende skal vi på endnu en lille gåtur for at spise **frokost** (med i turens pris) på **Restaurant Meierei Gasthaus** med eget bryggeri!

Ved 14-tiden returnerer vi til Berlin, og efter bare nogle få minutter kører vi over **Gliencke Brücke**

det tidligere Ministerium für Staatssicherheit, i folkemunde også kendt som Stasi, som var den primære sikkerheds- og efterretningstjeneste samt undersøgelsesorgan for "politiske forbrydelser" i DDR. **Erich Mielke** var Minister für Staatssicherheit fra 1957 til kommuniststyrets fald i 1989. Stasi var kendt som et af de mest effektive, og mest undertrykkende sikkerheds- og efterretningstjenester i verden, grundlagt 8. februar 1950 med KGB som forbillede.

Efterfølgende tilbage til hotellet til endnu en aften på egen hånd i det berlineske aften- og nattelev!

Og hvad koster det så?

Hele herligheden koster kun **2450 kr pr. person i dobbeltværelse** og pris pr. person i **enkeltværelse er 3270 kr**. Prisen inkluderer bus/færge t/r, 3 x overnatning m/ morgenmad, diverse entreer samt frokost om lørdagen

Bindende tilmelding snarest - og absolut **SENEST 15. juli 2020** på **hugger2009@gmail.com** med navn på alle tilmeldte samt oplysning om enk.- eller dobb.værelse – og gerne mobilnummer på alle. Turen er ikke medlemsbestemt, så ta' gerne familie, venner og bekendte med!

Efter tilmeldingsfristens udløb fremsendes betalingsoplysninger samt det detaljerede program for turen. Velkommen ombord... på gensyn!

England og Sovjetunionen), skal i gang med at dele Tyskland og det øvrige Europa imellem sig. Det foregik netop på **Schloss Cecilienhof** i Potsdam!

Vi besøger slottet, bygget af Kaiser Wilhelm II i perioden fra 1913-17. Slottet rummer ikke mindre end 176 værelser og sale... og det var her **Harry S. Truman**, **Win-**

og dermed skifter vi verdenskrigen ud med **den kolde krig**. Gliencke Brücke, også kaldet "**Spionbroen**" var i 28 år symbol på skellet mellem øst og vest - og i dag en meget besøgt turistattraktion. Vi laver et **kort foto-stop**, når vi er "kommet over" på den vestlige side!

Næste stop på turen er Normanenstrasse i den gamle Østberlin, hvor vi skal besøge **STASI museet** i

Hjemrejsedag

Søndag (store hjemrejsedag) kører fra hotellet kl. 0930. Første stop på hjemvejen er **Teufelsberg** i skovområdet vest for Berlin.

Teufelsberg (**Djævelhjerget**) var en amerikansk spion-lytte-station under den kolde krig.

I tiden under WWII var Teufelsberg en militær institution under Nazi-regimet. Men efter 2. verdenskrig blev området, frem til 1972, brugt som losseplads for udbombede bygninger. Et gæt er, at området lagde plads til mindst 12 mio. kubikmeter bygge-bombe-affald!

Teufelsberg var/er med sine 120 meter Vestberlins højeste punkt. Lyttestationen på toppen af Teufelsberg under den kolde krig, var en af de største lytteposter, som US National Security Agency (NSA) har bygget. Et sted mellem 800 og 1500 soldater var beskæftiget døgnet rundt med aflytning af DDR og Sovjetunionen.

Derefter går det hjemad med et frokoststop undervejs - og naturligvis senere et stop ved **BorderShoppen** i Rostock inden færgafgang. Vi forventer at være tilbage i København ved 2130-tiden!

HUG



Foto:
Henrik Hugger

