

INFOBLATT

Förderverein Peenemünde e. V.

Zeitschrift des Fördervereins Peenemünde
„Peenemünde - Geburtsort der Raumfahrt“ e. V.



Ausgabe 2-2025

Seite: 2

Der Vorstand informiert

Seite: 2

100 Jahre –
DEUTSCHES MUSEUM München

Seite: 3

Flugzeuge im
Jagdfliegergeschwader 9

Seite: 6

Vor 40 Jahren ins All
5. und 6. Flug Discovery

Seite: 7

Neue Sonderausstellung im HTM

Seite: 8

Pressespiegel

Seite: 11

Buchvorstellung

Seite: 11

In eigener Sache

- Museumsschiff „Hans Beimler“
bleibt Peenemünde erhalten

- Kauf von zwei originalen A4-
Rudermaschinen für das HTM

Das Reichsarbeitsministerium 1933-1945

Bericht Seite 7



Neue Sonderausstellung im HTM eröffnet
Foto: HTM

Der Vorstand informiert

- 1 Am 18.05.2025 fand, wie geplant, ein Treffen mit dem Web-Designer Herrn Nega statt. Wir hatten ihn eingeladen, um unser Projekt Neue Website in Angriff zu nehmen, da unsere gegenwärtige Website fast 30 Jahre alt ist. Er legte uns anschaulich die neuen Möglichkeiten einer aktuellen Website dar. Anhand eines Beispiels erläuterte er uns die Möglichkeiten, die wir mit einer aktuellen Darstellung unseres Vereins hätten. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, hat sich der Vorstand am 03. Juni 2025 getroffen.

Es wurde beschlossen:

1. Wir übernehmen für die neue Website wichtige Bilder und Texte aus der alten Website, einschließlich der Bezeichnung: www.foerderverein-peenemuende.de.
2. Thomas Köhler übernimmt die Aufgabe ein Grundgerüst dafür zu erarbeiten.
3. Textstellen werden auf Ergänzungen und Fehler überprüft.
4. Zur Jahreshauptversammlung wollen wir den Mitgliedern die neue Website vorlegen
5. Herr Dirk Nega hat sich bereit erklärt uns aktiv zu unterstützen.
6. Wir rufen unsere Vereinsmitglieder auf, aktiv daran mitzuarbeiten.
7. Am 01.07.25 wird das weitere Vorgehen beraten.

2. Wir informieren, dass wir vom 03.Oktober 2025 bis 04. Oktober 2025 unser Treffen durchführen.

Geplanter Ablauf:

- 02.10.25 Anreise
- 03.10.25 14:00 Uhr Treffen im Müggenhof (Präzisierung des weiteren Ablaufs)
9:30 Uhr gemeinsames Foto vor der Rakete A4 im HTM
10:00 Uhr Jahreshauptversammlung im Marine- und Fliegermuseum
(Hafengalerie Peenemünde), Ende gegen 12:00 Uhr
- 04.10.25 15.00 Uhr Treffen am Schloss Pudagla. Kaffee und Kuchen im ital. Eiskaffee
im Schloss mit Besichtigung der Ausstellung im Schlosskeller.
Anschließend kurze Fahrt zum Glaubensberg Pudagla und
Besichtigung der Reste der damaligen Peenemünder Außenstelle
(Abt. BSM) auf dem Glaubensberg.
- 05.10.25 18:00 Uhr Gemeinsames Abendessen im Wasserschloss Mellenthin
(Schlemmer-Buffet in der Gasthausbrauerei 34,- € pro Person)
- 05.10.25 Abreise

3. Der Vorstand plant ein gemeinsames Treffen im Juli mit dem Heimatverein Karlshagen. Uns geht es um eine zukünftige gemeinsame aktive Zusammenarbeit.

kf

100 Jahre – DEUTSCHES MUSEUM München

Vor 100 Jahren, am 07. Mai 1925, eröffnete das Deutsche Museum auf der Isarinsel in München. Es zählt zu den größten Museen für Technik und Wissenschaften der Welt.

1,5 Millionen Menschen besuchten das Deutsche Museum 2024. Dieses Jahr wartet das Haus auf den 100-millionsten Gast seit der Eröffnung. Der Gründer Oskar von Miller brachte seine Vision einmal so auf den Punkt: „Die Leute sollen ins Museum hereinströmen wie in die Buden auf dem Oktoberfest“. Sie sollten die Errungenschaften der Technik als „Meisterwerke“ betrachten können. Immer wieder geht es im Deutschen Museum auch um Forschung, etwa auch an der Rakete „V2“.

7000 Objekte etwa sind in den Ausstellungen des Museums zu sehen. Die Sammlung umfasst insgesamt rund 125 000 Stücke. Es ist ein Museum an fünf Standorten: Die Flugwerft Schleißheim, das Deutsche Museum Bonn, Verkehrszentrum München und das Zukunftsmuseum in Nürnberg.

Der Physiker Wolfgang M. Heckl leitet das Deutsche Museum und hat den Oskar-von-Miller-Lehrstuhl für Wissenschaftskommunikation an der TU München inne.

Auf die Frage: **Was muss ein Technikmuseum künftig leisten?** Antwortet Generaldirektor Wolfgang M. Heckl:

„Technik muss dem Menschen dienen, diese Idee unseres Gründers Oskar von Miller gilt bis heute. Das Museum soll mehr denn je grundsätzliche Fragen beantworten: Was ist Wahrheit? Was sind gesicherte Fakten in Zeiten des Kontrafaktischen? Das Museum will den Dialog mit der Gesellschaft suchen, auch jene erreichen, die sich in ihren Filterblasen eingerichtet haben.

Wir inspirieren Menschen, führen sie hin zu Themen und Techniken, die ihnen sonst vielleicht nie zugänglich geworden wären. Mehr als 20 Prozent unserer Besucher sind jünger als 25 Jahre. Das ist Zukunft.“



Bild und Interview Fred Langner (PM 05/2025)

Im Namen der Mitglieder des Fördervereins Peenemünde e.V. gratuliert der Vorstand dem Deutschen Museum München zum 100. Jubiläum und wünscht weiterhin alles Gute und viel Erfolg in ihrer verantwortungsvollen Aufgabe unter dem Motto: **Neue Wege für Technikausstellungen.**

kf

Flugzeuge im Jagdfliegergeschwader 9

MiG-21bis SAU/LASUR (Erzeugnis 75)

Im JG-9 wurde dieses Abfangjagdflugzeug von 1975 bis 1977 geflogen. Anschließend wurden diese Typen an das JG-8 übergeben.

Ausrüstung

Neues Radarvisier RP-22 SMA mit verbesserten Leistungen in geringen Höhen und mit größerer Reichweite; für Höhenbereich 0 – 4000 m Sonderregime des Triebwerkes mit maximaler Steiggeschwindigkeit von 225 m/s (Luftkämpfe wurden vorrangig in diesem Bereich erwartet) Die MiG-21bis war ein Flugzeug der 4. MiG-21-Generation mit mehreren Elementen der frühen MiG-23.



MiG-21 bis LASUR

Foto: www.flickr.com

Massen

Leermasse: 5450 kg

Startmasse: 8726 kg

Max. Startmasse: 10420 kg

Waffenzuladung: 2000 kg

Kraftstoffvorrat: 2755 l + Zusatzbehälter 490 l bzw. 800 l

Antrieb

Zweiwellenstrahltriebwerk R-25-300

Startleistung 40,2 kN ohne Nachbrenner, mit Nachbrenner 67,2 kN

Eine zusätzliche Kraftstoffpumpe sorgte für einen höheren Schub mit Nachbrenner.

Flugleistung

Höchstgeschwindigkeit 2230 km/h (in 11000 m), 1150 km/h (in Seehöhe)

Marschgeschwindigkeit: 1250 km/h

Überführungsweite: 1850 km

Aktionsradius: 450 – 500 km

Dienstgipfelhöhe: 22000 m

Steiggeschwindigkeit: 195 m/s

Landegeschwindigkeit: 270 km/h

Startstrecke: 800 – 1350 m

Landestrecke: 750 – 1250 m

Bewaffnung

Bewaffnung: mit 250 Schuss Munitionsvorrat für Kanone GSch-23,

Waffenstationen: 4 x R-13M oder R-60

4 x Rakete mit einem passiven Funkmesszielsuchkopf

4 x 500Kg Bomben

- 4 x Raketenbehälter UB-32
- 1-3 Zusatzbehälter 490 l
- 1 x Störbehälter SPS-141
- Doppelschienen für R-60

Bemerkungen

MiG-21bis LASUR

War mit der automatischen Datenübertragungsanlage LASUR für eine Datenübertragung (Gefechtsstand – Flugzeug) ausgestattet, bei der mittels Funkkommandos (ohne Sprechfunk) taktische Daten (Kurs, Höhe, Geschwindigkeit und Manöver) ins Cockpit übertragen werden konnten.

MiG-21bis SAU

Statt der LASUR-Anlage besaßen diese Flugzeuge das automatische Flugsteuerungssystem SAU-23 (Sistema Awtomatitscheskowo Uprawlenija). Dieses System ermöglichte es, zusammen mit dem Nahnavigationssystem RSBN einen automatischen Landeanflug bis 40 m Höhe und 800 m vor der Bahn durchzuführen.



MiG-21 bis SAU

Bild: LIVEJOURNAL

15 Flugzeuge gab es in der **LASUR** – Variante. Sie wurden im JG 9 vom 18.10.1975 (Übernahme) bis 1977 geflogen und dann an das JG 8 in Drewitz übergeben.

17 Flugzeuge gab es in der **SAU** – Variante. Sie wurden vom 16.07.1976 (Übernahme) und bis Juli 1976 im Geschwader geflogen und ebenfalls an das JG 8 übergeben.

Damit schließen wir die Vorstellung der MiG-21 – Flugzeuge im JG 9 ab. In einem nächsten Beitrag geht es dann um die MiG-23.

Folgende Veröffentlichungen wurden genutzt: DIE ANDERE DEUTSCHE LUFTWAFFE, Wilfried Koppenhagen 1992 – MiG,Mi;Su &Co, Freund, Lutz (Hrsg.) 2002 – Eigene Unterlagen.

Vor 40 Jahren ins All – 5. und 6. Flug von Discovery

49. Flug: STS-51-G

Discovery (5. Flug)

Start: 17. Juni 1985 um 7:33 EDT
 Landung: 24. Juni 1985 um 6:11:52 PDT

Besatzung: Daniel C. Brandenstein (Kommandant)
 John O. Creighton (Pilot)

Shannon Lucid (MS)
 Steven Nagel (MS)
 John Fabian (MS)
 Patrick Baudry (PS), *Frankreich*
 Sultan Salman Abdul Aziz Al Saud (PS)
Saudiarabien

Missionsdauer: 7 Tage, 1 Stunde, 38 Minuten, 52 Sekunden (111 Erdumkreisungen)

Landeort: Edwards Air Force Base

Der Start der einwöchigen Mission mit Astronauten aus drei Nationen erfolgte ohne jede Verzögerung. Drei Nachrichtensatelliten bildeten die Hauptnutzlasten des Fluges. Der Franzose Patrick Baudry und Prinz Al Saud aus Saudi-Arabien waren die internationalen Nutzlastspezialisten dieses Fluges. Die Satelliten Mores 1 (Mexiko), Arabsat 1-B (Saudiarabien) und Telestar 3-D (AT&T) erreichten wie vorgesehen ihre Umlaufbahn.

Spartan 1, eine freifliegende Nutzlast mit einer Masse von ca. 1000 kg, wurde ausgesetzt und nach Durchführung verschiedener Experimente auf dem Gebiet der Astronomie wieder eingefangen. Patrick Baudry führte medizinische Experimente durch. Das SDI-Trackingexperiment für den „Krieg der Sterne“ seiner amerikanischen Kollegen klappte erst im zweiten Anlauf. Es war der erste Flug mit Astronauten aus drei verschiedenen Nationen. Frankreich hatte als erste Nation nach einem Kosmonauten nun auch einen Astronauten.

51. Flug: STS-51-I

Discovery (6. Flug)

Start: 27. August 1985 um 6:58:01 EDT

Landung: 3. September 1985 um 6:15:43 PDT

Besatzung: Joe H. Engle (Kommandant)
 Richard O. Covey (Pilot)
 James D.A. van Hoften (MS)
 John M. Lounge (MS)
 William F. Fisher (MS)

Missionsdauer: 7 Tage, 2 Stunden, 17 Minuten,
 42 Sekunden
 (111 Erdumkreisungen)

Landeort: Edwards Air Force Base



Walkout der Astronauten Baudy (mit Kappe, Fabian, Al Saud vor dem Flug
Foto: NASA



Foto: NASA

Zwei Startversuche am 24. und 25. August 1985 wurden wegen Schlechtwetters bzw. eines Computerfehlers abgebrochen. Der Start am 27. August gelang knapp vor dem Herannahen einer

Sturmfront im Startgebiet. Das Hauptziel der Mission war der Start von drei Nachrichtensatelliten. Alle drei Satelliten gelangen zu ihren vorgesehenen Plätzen über dem Äquator. Spektakulär wie nie zuvor verlief die Rettung des gestrandeten Satelliten Syncor IV-3 der beim 4. Flug von Discovery gestartet worden war. Man hatte bemerkt, dass der Ladearm beim wichtigen „Ellenbogen-Gelenk“ auf Computersignale nicht reagierte. Während van Hoften den 6.800 kg schweren Satelliten händisch einfangen musste, war anschließend der Mediziner Fisher für die Anbringung eines Haltegriffes verantwortlich, damit der Satellit vom Ladearm überhaupt gehalten werden konnte. Die eigentliche „Operation“ des Satelliten führte Fisher durch Überbrückung des Elektronikteiles durch. Nach der Rekordzeit von sieben Stunden und acht Minuten kehrten die Astronauten durch die Schleuse wieder in die Discovery zurück. Nach einem viereinhalbstündigen Weltraumspaziergang am nächsten Tag konnte van Hoften den Satelliten mit Muskelkraft in Drehung (zur Stabilisierung) versetzen und von der Discovery abstoßen. Erst Ende Oktober wagten die Techniker die Zündung des Leasat-Raketenmotors. Obwohl nur eine 50:50-Chance bestanden hatte, erreichte der Satellit voll funktionsfähig seine vorgesehene Umlaufbahn um die Erde.

Nutzlast:

ASC-1 (Nachrichtensatellit),
AUSSAT-1 (australischer Nachrichtensatellit),
Syncor IV-D (Nachrichtensatellit)

Aus 100 MAL INS ALL von Alfred Gugerell

kf

Neue Sonderausstellung im HTM

Das Reichsarbeitsministerium 1933–1945 Beamte im Dienst des Nationalsozialismus

Nach einer Begrüßungs- und Eröffnungsrede vom Kurator Dr. Philipp Aumann wurden die Besucherinnen und Besucher durch die Ausstellung geführt. Hierbei erhielten die Gäste eine erste Einführung in die Thematik sowie in die Bezüge der Arbeitsverwaltung zum Nationalsozialismus.

„Das Reichsarbeitsministerium 1933–1945 – Beamte im Dienst des Nationalsozialismus“

der Stiftung Topographie des Terrors eröffnet.

Die Ausstellung dokumentiert die Geschichte des Reichsarbeitsministeriums in der Zeit des Nationalsozialismus. Es wird gezeigt, in welchem Ausmaß das bisher meist als einflusslos dargestellte Ministerium die nationalsozialistische Diktatur stützte.

In sechs Kapiteln werden die Struktur und das Personal des Reichsarbeitsministeriums sowie zentrale Tätigkeitsfelder vorgestellt: Von der Rentenversicherung, dem Arbeitsrecht und der Arbeitsverwaltung bis hin zum Zwangsarbeitsereinsatz. An all diesen Bereichen wird deutlich, wie sich das Ministerium an der Diskriminierung einzelner Bevölkerungsgruppen beteiligte und die gesamte Arbeits- und Sozialpolitik zunehmend von autoritären Maßnahmen durchdrungen wurde. Die Entwicklung gipfelte in der Beteiligung der Beamten an der Rekrutierung und dem Einsatz von Millionen ausländischen Zwangsarbeitskräften. Dieser Aspekt wird am Beispiel der besetzten Ukraine erstmals detailliert dargestellt.

In Form von Fallbeispielen zeigt die Ausstellung auch, wie sich die Maßnahmen und Gesetze des Ministeriums auf einzelne Betroffene auswirkten. Auf 13 freistehenden Stelen werden zudem



Ausstellungseröffnung durch Dr. Philip Aumann Foto: HTM

Die Ausstellung wird bis zum 7. September 2025 im Historisch-Technischen Museum Peenemünde gezeigt.

Entsprechend Presseinformation des HTM

Biografien von Beamten des Reichsarbeitsministeriums präsentiert. Sie veranschaulichen die Bandbreite an Handlungsmöglichkeiten, die es für Beamte auch während der NS-Zeit gab. Die Ausstellung basiert auf Ergebnissen einer unabhängigen Historikerkommission, die seit 2013 im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales die Geschichte des Reichsarbeitsministeriums in der NS-Zeit erforscht.

Pressespiegel

Die Aufnahme in unseren Pressespiegel bedeutet nicht in jedem Fall, dass wir mit allen Aussagen der jeweiligen Texte einverstanden sind.

OZ 07.05.2025

80 Jahre nach Kriegsende in Peenemünde: Neue Erkenntnisse zu geheimem Nazibau im Küstenwald

In der Fertigungshalle 1 plante die Wehrmacht Raketen für ihren Vernichtungskrieg. Das Gebäude stand abgeschirmt in einem Waldstück an der Ostsee auf Usedom. Forscher untersuchen nun die Grundmauern des völlig zerstörten Baus und rekonstruieren seine Geschichte.

Alexander Loew

Peenemünde. Die Vögel zwitschern, Wind streift sanft durch die Kiefern. Es herrscht fast himmlische Ruhe an diesem Frühlingsmorgen im Küstenwäldchen von Peenemünde. Kaum zu glauben, dass in dieser Idylle im Namen des Bösen einst Vernichtungswaffen für den Zweiten Weltkrieg produziert wurden – unter ohrenbetäubendem Lärm.

Große Halle getarnt im Wald

Die Nazis hatten hier, zwei Kilometer entfernt des bekannten Kraftwerks der Peenemünder Heeresversuchsanstalt, getarnt in einem großen Waldstück, die Fertigungshalle 1 errichtet. Mit dem Ziel, tausende Raketen zu bauen, um England anzugreifen.

80 Jahre nach Kriegsende arbeitet nun ein Projektteam der Brandenburgisch Technischen Universität Cottbus-Senftenberg in Kooperation mit dem Historisch-Technischen Museum (HTM) Peenemünde die Geschichte dieses Baus auf.

Wissenschaftler überrascht von Dimensionen

„Einiges wussten wir durch Zeitzeugenberichte, doch die Ausgrabungen und bauhistorischen Untersuchungen der Überreste vor Ort untermauern jetzt vieles und geben neue Erkenntnisse“, sagt die wissenschaftliche Mitarbeiterin Daniela Teschendorff.



Die Fertigungshalle lag abgeschirmt im dichten Peenemünder Küstenwald. Heute sind nur noch die Grundmauern zu sehen. Quelle: Stefan Sauer

Die Fertigungshalle 1 wurde in einem geheimen Bereich nahe der Ostsee hochgezogen, der auch heute noch für die Öffentlichkeit gesperrt ist. Überrascht waren die Wissenschaftler bei der Untersuchung der Grundmauern, wie groß die Dimensionen des Baus tatsächlich waren.

Anlage verfügte über mehrere Bunker

„Wir gehen jetzt von einer Fläche von um die 30.000 Quadratmeter aus, das ist viermal so viel wie das bekannte Kraftwerk hat“, verdeutlicht Daniela Teschendorff. Funde vor Ort zeigen, dass die Anlage auch über mehrere Bunker verfügte.

Auch KZ-Häftlinge in Halle untergebracht

Auch auf Überreste der Wohnbereiche für KZ-Häftlinge stießen die Forscher. Hier war ein Außenlager des KZ Ravensbrück. Über 600 Inhaftierte mussten in der Fertigungshalle bei der Raketenproduktion helfen. Zuvor hatten sie auch beim Bau schwere körperliche Arbeit verrichtet. „Da es für die Nazis praktisch war, wurden die KZ-Häftlinge gleich im Kellerbereich der Produktionshalle untergebracht“, weiß Daniela Teschendorff.

„Man brauchte sie als Arbeitskräfte, deshalb wurden sie entsprechend behandelt. Es war kein Vernichtungslager“, betont die Wissenschaftlerin. Dennoch starben auch in diesem Lager laut aktuellen Erkenntnissen 37 KZ-Häftlinge. Einige an Erschöpfung oder durch Bestrafungsaktionen – viele allerdings während eines Bombenangriffs der Alliierten auf Peenemünde.



Riesige Dimensionen: Blick in die Fertigungshalle 1 der Nazis in Peenemünde während des sogenannten Betriebsappells am 18. Juni 1943

Quelle: Archiv Museum Peenemünde

Alliierte bombardieren Peenemünde vier Mal

„Vier solcher Angriffe gab es insgesamt“, verdeutlicht Daniela Teschendorff. Deshalb sei die Raketenproduktion der Nazis auch ab 1943 ins thüringische Mittelbau-Dora verlegt worden, wo die Montage der sogenannten Vergeltungswaffen dann unter Tage stattfand.

„Hier war es für die Häftlinge wirklich die Hölle, auch wegen des Feinstaub, den sie einatmeten. Viele sind später deshalb an Lungenleiden gestorben“, so die Wissenschaftlerin. Mindestens ein Drittel der Peenemünder Häftlinge hat letztlich nicht überlebt.

Letzte Teile der Anlage durch Sowjets gesprengt

Die Fertigungshalle 1 in Peenemünde sah zynischerweise fast aus wie ein Luxushotel im Wald. Bei einem großen Bombenangriff der Engländer Mitte August wurde sie stark zerstört. Allerdings blieben Teile der Anlage erhalten, die dann letztlich in den ersten Nachkriegsjahren durch die Sowjets gesprengt wurden.

Heute weisen nur noch die Grundmauern und einige Bunker auf die Fertigungshalle 1 hin. „Zudem unzählige Aluminiumspäne, die auf dem Gelände verteilt liegen“, sagt Daniela Teschendorff.



Historisches Foto der Fertigungshalle 1 im Peenemünder Küstenwald.

Quelle: Stefan Sauer



KZ-Häftlinge stehen vor der Fertigungshalle 1 in Peenemünde.

Quelle: Stefan Sauer



Ein Bunker im Peenemünder Sperrgebiet.

Quelle: Stefan Sauer

Sammler suchen nach Nazi-Symbolen

Aufgesucht wird das Areal auch regelmäßig von Sammlern, die im Boden Relikte aus der Nazizeit, wie etwa alte Abzeichen, vermuten. Das ist allerdings illegal, da diese unter Denkmalschutz stehen, und gefährlich, denn im Boden liegen hier noch Massen von Blindgängern und Munition.

Das Gelände der Fertigungshalle dürfte deshalb in naher Zukunft auch nicht für die Öffentlichkeit freigegeben werden.

Hinweistafeln auf die Denkmallandschaft, aufgestellt vom Museum Peenemünde, am nahe gelegenen Radweg Karlshagen – Peenemünde weisen aber auf seine Geschichte hin.

Weitere Untersuchungen sind geplant Und weitere Erkenntnisse könnten hinzukommen. „Die Untersuchungen gehen weiter“, kündigt Daniela Teschendorff an, die den besonderen historischen Wert des Ortes unterstreicht.

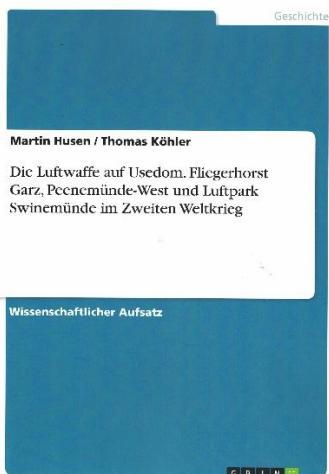
„Diese Kulturgüter sind ein Sacharchiv im Boden. Sie sind wahrhaftige Zeugen der Geschichte, die nicht schöngefärbt werden können, wie schriftliche Quellen. Diese Kriegslandschaft hat also einen hohen Zeugnis- und Mahnwert“, betont die Wissenschaftlerin – auch 80 Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges.



Am Ort des Geschehens: OZ-Chefreporter Alexander Loew im Gespräch mit Daniela Teschendorff vom Historisch-Technischen Museum Peenemünde. *Quelle: Stefan Sauer*

Buchvorstellung

Die Luftwaffe auf Usedom



Peenemünde. Wenn vom Zweiten Weltkrieg auf Usedom die Rede ist, denken viele sofort an Peenemünde, Wernher von Braun und die berüchtigte Rakete V2. Doch die neue Forschungsarbeit von Dr. Martin Husen und Thomas Köhler zeigt eindrucksvoll, dass die Geschichte der Luftwaffe auf der Insel weit über das bekannte Raketenprogramm hinausgeht.

In ihrem Buch „**„Die Luftwaffe auf Usedom“**“ zeichnen die Autoren ein umfassendes Bild der militärischen Aktivitäten auf der Insel – vom Fliegerhorst in Garz über die Erprobungsstelle der Luftwaffe in Peenemünde-West bis hin zum Luftpark (See) in Swinemünde.

ISBN: 978 3 38908 555 4 Preis: 34,95 €

Militär & Geschichte Extra Sonderheft Nr. 23



Wernher von Braun und die V2

Aus dem Inhalt

- Wer war Wernher von Braun wirklich? Versuch einer Einordnung
- Mörderische V2-Produktion-Der Leidensweg von Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen
- Wunderwaffe im Einsatz- Wie hoch war ihr militärischer Wert
- Im letzten Kriegsjahr

ISBN: 978-3-98702-210-4 Preis 12,90 €

In eigner Sache

Museumsschiff „Hans Beimler“ bleibt Peenemünde erhalten

Neue Bestimmungen für Museumsschiffe machen gegenwärtig Schlagzeilen. Unter anderem müssen sie gegenüber den zuständigen Behörden einen Schwimmfähigkeitsnachweis erbringen. Der Förderverein Peenemünde e.V., welcher das am Kai der „Halbinsel Peenemünde“ liegende Raketenschiff „Hans Beimler“ betreut, nimmt diese Herausforderung an und wurde tätig.

Vom 25. bis 27. April wurde das Schiff bei einem ersten Arbeitseinsatz zur Erhaltung und zur Verschönerung gesäubert und vor allem vom Grünbelag befreit. Am Schiffsrumph wurde in Höhe der Wasserlinie der Algenbewuchs entfernt. Dabei kam ein für das Schiff neu beschaffte Schlauchboot erstmals zum Einsatz. Die Arbeiten wurden von Mitgliedern der Marinekameradschaft Bug 1992 e.V. und interessierten Freunden des Schiffes durchgeführt. Gleichzeitig wurden Farbausbesserungen vorgenommen, unter anderem erhielt das Radardom einen neuen Anstrich. Ein Elektriker hat mit Unterstützung von Kameraden der Marinekameradschaft den schon lange geplanten Elektro-Landanschluss des Schiffes erneuert.

Der zweite Arbeitseinsatz vom 23. bis 25. Mai widmete sich den nötigen Malerarbeiten. Die Spezialfarbe wurde von einem Vereinsmitglied der Mk BUG 1992 e.V. und ehemaligem Besatzungsmitglied gesponsert.

Akteure der Malerarbeiten waren Mitglieder der Marinekameradschaft BUG 1992 e.V., ehemalige Besatzungsmitglieder sowie Freunde des Schiffes ein. Unterstützung erhielten sie dabei von den



Das neue Schlauchboot im Einsatz
Foto: L.H.



Unterstützer des Elektrikers bei der Arbeit
Foto: A.G.



Der Verkehrsgang wird gesäubert
Foto: A.G.

Traktorfreunden aus Bleicherode am Harz.

Das Pönen, wie das Malen in der Seemannssprache heißt, wurde bei laufendem Besucherverkehr durchgeführt. Einige Besucher motivierte es zu Gesprächen mit uns. Bereits am Freitagabend war



das Schiff schon fast fertig neu gepönt.

Am Sonnabend kam ein Taucher zum Einsatz, welcher das Unterwasserschiff begutachtete und damit Zuarbeit für den Vertreter des Verbandes für Sportboot- und Schiffbausachverständigen (VBS) vom Ingenieurbüro GmbH, R. Löll, leistete, welcher den Rumpf von innen begutachtete, damit wir den geforderten Schwimmfähigkeitsnachweis für das Schiff bekommen. Das Ergebnis ist nach erster Einschätzung sehr zufriedenstellend.

Am Sonntag wurden noch die Restarbeiten erledigt und unser Museumsschiff erstrahlt wieder im neuen Glanz. Unser Dank gilt allen Helfenden sowie den Mitarbeitern der Hafengalerie für das wohlschmeckende Mittagessen.

Wir sind überzeugt, alle Forderungen der Hafenbehörde erfüllen zu können, damit das Schiff noch lange der Nachwelt erhalten bleibt und weiterhin einen Anziehungspunkt im Hafen von Peenemünde darstellt.

L.H.

Kauf von zwei originalen A4-Rudermaschinen für das HTM

Ende März 2025 wurden dem Historisch-Technischen Museum Peenemünde zwei originale elektro-hydraulische Rudermaschinen vom Typ Lrm 5/30 für das Gerät A4 zum Kauf angeboten. Der Besitzer aus dem Schwarzwald hatte sie in einem Karton auf dem Dachboden seines verstorbenen Vaters gefunden, daher auch der Top-Zustand beider Objekte. Die Rudermaschinen mit den Seriennummern „sh 701/377351“ & „sh 701/37**34“ sind noch original verplombt und wirken beinahe neuwertig.



Foto: HTM Peenemünde, Daniela Teschendorff

Da das HTM in seiner Sammlung bislang nur über einen von Reinhold Krüger restaurierten Bodenfund einer solchen Standardrudermaschine in wesentlich schlechterem Zustand verfügte, war das Museum stark an einem Erwerb interessiert.

Während der Vereinsvorstandssitzung am 8. April wurde der Entschluss gefasst, die beiden Objekte unbürokratisch käuflich für das HTM zu erwerben. Nach einigen Preisverhandlungen konnte der Ankauf Anfang Mai 2025 schließlich durchgeführt werden. Nachdem die beiden Rudermaschinen bei uns eingetroffen waren, wurden sie dem HTM als Sachspende übergeben.

Wir freuen uns, dass wir „unserem“ Museum bei der Entwicklung seiner Sammlung weiterhelfen konnten und sich hier neben den bereits vorhandenen „neuwertigen“ elektrischen Trimmrudermaschinen für die Segel nun auch zwei ebenso schöne hydraulische Rudermaschinen für die Strahlruder der A4-Rakete finden.

(tk)

Wir trauern um unser Mitglied

Dr. Reinhard Dicke

* 05.01.1933 † 11.05.2025

*Er war einer der Ersten, welcher aktiv mitgeholfen hat beim Aufbau des Peenemünder Museums.
Er nimmt in unseren Erinnerungen einen festen Platz ein.*

Wir danken für die eingegangene Spende

**Frau Bergemann, Dagmar
Besucher des Museumsschiffes
Herr Murzynowski, Werner
Herr Lutz Hübner**



50,00 €
250,00 €
1000,00 €
173,15 €

Wir gratulieren unseren Vereinsmitgliedern zum Geburtstag



Im April hatten Geburtstag

Herr Klaus Felgentreu, *Karlshagen*; Herr Jürgen Pein, *Kirchdorf*
Herr Peter Westerfeld, *Hungen/Trais Horloff*, Herr Hans-Jürgen Opitz, *Peenemünde*;
Herr Hartmann Tanner, *Leipzig*; Herr Rolf-Dieter Basler, *Elmshorn*

Im Mai hatten Geburtstag

Frau Dagmar Bergemann, *Karlshagen*; Frau Ulrike Chust, *Peenemünde*;
Herr Tino Marder, *Leipzig*, Herr Dr.med. Ernst Glaser, *Garmisch-Patenkirchen*;
Herr Kurt Graf, *München*; Herr Thomas Köhler, *Berlin*;
Herr Joachim Reuter, *Mönkeberg*; Frau Karen Thiel, *Düsseldorf*;
Herr Ralf Rödel, *Karlstein*; Herr Hans-Jörg Weber, *Peenemünde*

Im Juni haben Geburtstag

Herr Hartmut Stöckmann, *Pritzier*,
Herr Fred Birkefeld, *Ellrich*

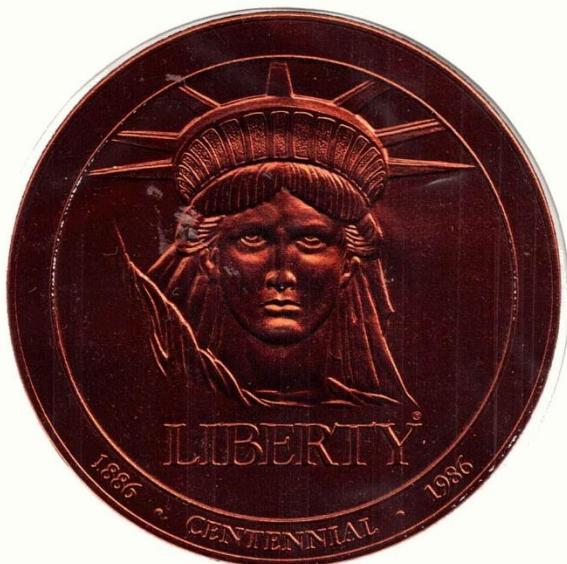
Der Weg zu den Sternen



IDEE DES RAUMTRANSPORTERS

USA

**Liberty Enlightening The World
Centennial Celebration 1886–1986**



F.A. Bartholdi, Statue of Liberty Sculptor

FIRST DAY OF ISSUE

**Official
Centennial
Seal**

Zum erstenmal in der Geschichte der US-Post erschien ein amtlicher Ersttagsbrief, nämlich für die Sondermarke zu 22 c., die am 18. Juli 1985 zu Ehren von F. A. Bartholdi, dem Schöpfer der Freiheitsstatue, erschienen ist.
 Der Umschlag trägt die Sondermarke mit dem Ersttagssonderstempel von New York und enthält eine Jubiläumskarte, auf der das offizielle Siegel zur Jahrhundertfeier der Freiheitsstatue aufgeprägt ist.
 Ein Teil dieses Ersttagsbriefes kommt aus dem Weltraum – es wurden nämlich aus dem Originalkupfermaterial der Freiheitsstatue, das bei der Restaurierung entfernt wurde, zwei 15-inch große (ca. 40 cm) Replikate der Freiheitsstatue geschaffen.
 Das Space Shuttle 'Discovery' nahm diese beide Statuen bei seinem Start am 12. April 1985 mit in den Weltraum. Nach der Landung der Raumfahrt 'Discovery' wurde eine Statue eingeschmolzen und das aus diesem Vorgang gewonnene Metall zur Prägung des offiziellen Siegels der Jahrhundertfeier auf diesen Karten verwendet.
 Das Siegel zeigt den Kopf der Freiheitsstatue, darunter das Wort 'LIBERTY', auf dem Rand die Inschrift '1886 . CENTENNIAL . 1986'.
 Auf der Karte außerdem eine Botschaft von Lee Iacocca, dem Vorsitzenden des Komitees der Jahrhundertfeier.
 Damit ist dieser Brief ein echter, amtlicher Weltraumbeleg der Postverwaltung der Vereinigten Staaten.

Weltraum



Die »Discovery« ist glücklich gelandet, Zuversicht breitete sich aus - man spricht von einer neuen Ära in der amerikanischen Raumfahrtgeschichte. Wohl wahr und auch wieder nicht. Wer hofft nicht, daß die USA ihren normalen, geregelten Shuttleverkehr wieder aufnehmen (können). Und dennoch, bei aller Euphorie und Zuversicht, es bleiben noch eine Menge Fragen zu klären. Trotz des Erfolges der »Discovery« läßt sich eines nicht mehr hinwegdiskutieren - bei den Amerikanern hat schon seit längerer Zeit ein umfassendes Umdenken in der Raumfahrtpolitik eingesetzt. Die Schwerpunkte haben und werden sich weiter verändern. Schon immer war den Militärs die zivile Anwendung des Shuttle einerseits und die Konzentration auf nur ein Verkehrsmittel andererseits ein Dorn im Auge. Im gewissen Sinne haben sie Recht behalten. Der Ausfall der vielgelobten und für überlegen gehaltenen Raumfähren war in jeder Hinsicht sehr schmerzlich. Viele der Aufklärungs- und Forschungssatelliten sind am Rande ihrer Lebensdauer. Insbesondere das Fehlen der Fotoaufklärungs-



satelliten vom Typ KH-II mißfiel. Sehr früh, kurz nach dem Verlust der »Challenger«, versuchten die Amerikaner die Transportkapazität wieder wettzumachen. Da zeigte sich aber ein für viele unfaßlicher Denkfehler in der amerikanischen Raketenplanung. Im Überschwang eines (wie sich herausstellte trügerischen) Sicherheitsgefühls - in Bezug auf den Shuttle - hatten die Verantwortlichen jegliche alternativen Raketentechniken zum Transport von Satelliten und Raumsonden in das All vernachlässigt, ja sogar teilweise überhaupt nicht bedacht. Die Konstruktionspläne der Mondrakete Saturn V sind unauffindbar, man spricht davon, sie wären vernichtet worden - das kann und darf nicht wahr sein, schon aus historischen Gründen. Ein Blick hinüber zu den Sowjets hätte gezeigt, wie man mit einfachen - aber über viele Jahre kontinuierlich weiterentwickelten - Mitteln großartige und wirklich sehr respektable Leistungen erbringen kann. Es hat sich also mal wieder erwiesen - »weniger« ist auch in der Raumfahrt oft »etwas mehr«.