

# INFOBLATT

**Förderverein Peenemünde e. V.**

**Zeitschrift des Fördervereins Peenemünde  
"Peenemünde - Geburtsort der Raumfahrt" e. V.**



## Ausgabe 2-2020

Seite: 2

**Der Vorstand informiert**

Seite: 3

**Eine Buchbesprechung von  
Dr.-Ing. Joachim Wernicke-Teil VII**

Seite: 4

**30 Jahre – Arbeit mit der  
Peenemünder Geschichte**

Seite: 7

**Vor 75. Jahren – Ende  
des 2. Weltkrieges**

Seite: 8

**Zwei Jubiläen - Vor 50 Jahren  
- Apollo 13 und Sojus 9**

Seite: 10

**Neuigkeiten vom Modell des  
Prüfstand VII im HTM**

Seite: 12

**Neuer Raketenzug im Zinnowitzer  
Museum**

Seite: 14

**Pressespiegel**

Seite: 16

**Aus der Arbeit unserer Mitglieder**

Seite: 20

**In eigener Sache**

**Bericht Seite 8**

„Apollo 13“-Astronaut Jack Swigert hatte das Personal im Kontrollzentrum mit dem Spruch „Houston, we've had a problem here“ alarmiert. © Nasa

## Zwei Jubiläen - Vor 50 Jahren Apollo 13 und Sojus 9



Rettung gelungen: Astronaut Jack Swigert wird aus dem Kommandomodul gehoben. Jim Lovell wartet noch auf seine Rettung, während Fred Haise bereits an Bord des Hubschraubers ist  
© Nasa

## Der Vorstand informiert

Auf Grund der Corona-Krise fanden im April und Mai keine Vorstandssitzungen statt.  
Am 02. Juni 2020 haben wir wieder im Vorstand getagt. Auf dieser Sitzung wurde beschlossen:

1. In Würdigung unserer 30jährigen Arbeit zur Peenemünder Geschichte wird auf einem Aufsteller im HTM hingewiesen.
2. Da wir nicht wissen, wie die Entwicklung zur Corona-Krise verläuft, fällt der Tag der Raumfahrt am 04.10.2020 aus. Unsere Jahreshauptversammlung mit unserem Treffen danach findet auch nicht statt. Den Bericht des Vorsitzenden, des Schatzmeisters und der Revisionskommission werden wir im letzten Infoblatt 2020 allen Mitgliedern zukommen lassen. Diskussionsbeiträge können uns zugeschickt werden. Diese und die Antworten darauf veröffentlichen im ersten Infoblatt 2021.
3. Wir bleiben bei dem Vorschlag, Herrn Prof. Schmucker mit dem „Silbernen Meridian“ auszuzeichnen.
4. Das Modell vom P VII im HTM wird saniert und soll wieder funktionsfähig gemacht werden. Thomas Köhler äußert sich dazu in einem Artikel, den wir im aktuellen Infoblatt veröffentlichen. Das Modell wird in die neue Dauerausstellung integriert.
5. Die Herren Weber und Hübner vom Verein haben die Zeit der Corona-Quarantäne genutzt um das Museumsschiff „Hans Beimler“ in einen ausgezeichneten Zustand zu versetzen. Der Vorstand dankt ihnen für ihre Aktivität und lobt ihre Einsatzbereitschaft. Gleichzeitig möchten wir mitteilen, dass die Kontrolle des Schiffes durch einen Ingenieur der Peenewerft zur vollsten Zufriedenheit verlaufen ist. Das Museumsschiff kann weiter ohne Bedenken besichtigt werden.
6. Der Schatzmeister erstattete den Bericht über die Finanzen. Es kann festgestellt werden, dass wir auch weiterhin gut gerüstet sind.
7. Die nächste Vorstandssitzung findet am 07. Juli 2020, um 16.00 Uhr, auf dem Museumsschiff statt.

Felgentreu  
Vorstand Förderverein Peenemünde e. V.

OZ 26.02.2020

### **Peenemünde: Nazi-Ruine wird gesichert**

Neuer Zaun und Edelstahlnetz für Sauerstoffwerk



Die Firma Baumdienst & Service Usedom aus Zirchow sorgt derzeit für Baufreiheit rund um das Sauerstoffwerk in Peenemünde.  
Fotos : Henrik Nitzsche

**Peenemünde.** Die seit sieben Jahren andauernde halbseitige Sperrung der Hauptstraße im Bereich der Ruine des Sauerstoffwerkes in Peenemünde soll in diesem Sommer Geschichte sein. Gegenwärtig finden rund um das marode Gebäude aus der Nazizeit Sicherungsmaßnahmen statt. Eine Firma aus Zirchow befreit das Umfeld der 73 Meter langen Ruine von Bäumen und Wildwuchs. Anschließend soll das Gelände eingezäunt werden.

Der absturzgefährdete Fassadenteil auf der Seite der Hauptstraße wird mit einem engmaschigen Edelstahlnetz gesichert. Rund 80 000 Euro hat die Gemeinde dafür aus dem

Denkmalpflege-Etat des Landes bekommen. Das Sauerstoffwerk ist eines der prägenden

Gebäude des Ortes. Es ging 1942 in Betrieb, weil für die in Peenemünde entwickelte Rakete A4 (V2) in der Heeresversuchsanstalt flüssiger Sauerstoff benötigt wurde. Nach dem Krieg wurde es teilweise demontiert und gesprengt.

## Buchbesprechung mit dem Blick auf die Gegenwart Stalins V-2 (Teil VII)

Wie ist es nun vor 72 Jahren weiter gegangen? Dr.-Ing. Joachim Wernicke hat sich in seiner Buchbesprechung zu „Stalins V-2“, von Matthias Uhl, auch damit befasst.

### Das sowjetische Raketenprogramm

Die sowjetische Führung strebte die Fähigkeit zur Massenfertigung der neuen Raketenwaffen an, und zwar ausschließlich aus Teilen sowjetischen Ursprungs. Es wurde erwartet, dass ein künftiger Krieg länger dauern würde. Hierfür sollte ausreichend und über Land verteilt Nachschub produziert werden können. So waren am Nachbau der V-2, als „R-1“ bezeichnet, 13 Forschungsinstitute und 35 Rüstungsbetriebe beteiligt.

Zwar war im Oktober 1948 der erste Start einer R-1 gelungen. Doch die Raketen der ersten Baureihe enthielten noch immer Teile aus dem deutschen Bestand oder aus dem westlichen Ausland. Auch war die technische Qualität der Raketen und folglich ihre Zuverlässigkeit unbefriedigend. Immer wieder explodierten Triebwerke bei der Zündung – ein von der V-2 unbekannter Fehler –, und die elektrische Ausrüstung erwies sich als untauglich. So waren die Militärs nicht bereit, R-1 bei der Truppe einzuführen.

Eine fast einjährige Mängelbehebung folgte. Am 10. September 1949 startete die erste R-1 der zweiten Baureihe, eine Serie von insgesamt 20 Raketen, von denen nur 3 als Fehlschläge zu bewerten waren. R-1 war damit zuverlässiger geworden als die V-2, aber den Militärs war sie noch immer nicht zuverlässig genug. So verging ein weiteres Jahr mit Nachbesserungen, bis die dritte Baureihe R-1 im November 1950 bei der Roten Armee eingeführt wurde. Zwar war die Rakete inzwischen veraltet, aber der Grundstein für die sowjetischen Raketentruppen als eigenständige Teilstreitkraft war gelegt.

Auf der Basis der R-1 folgte eine Weiterentwicklung, die „R-2“, die 1 t Sprengstoff über 600 km befördern sollte. In der Konstruktion sollten weitestgehend Teile der R-1 verwendet werden. R-2 war gegenüber R-1 verlängert, um beim gleichen Durchmesser 70 % mehr Treibstoff unterzubringen. Die Außenhülle wurde zugleich Tankwand. Der Sprengkopf wurde nach dem Ausbrennen der Rakete zum Weiterflug abgetrennt, so dass es keine Rolle mehr spielte, ob die Rakete beim Wiedereintritt in die Atmosphäre zerbrach. Sie konnte also leichter gebaut werden. Zur Erhöhung der Seitengenauigkeit war zusätzlich zur Kreisellenkung eine Funkstrahllenkung eingebaut. Der Triebwerksschub war auf 37 t erhöht.

Bei 13 ersten Versuchsstarts der R-2 in Kapustin Jar im Juli 1951 erreichten 12 Sprengköpfe das Zielgebiet in 550 km Entfernung, nur eine Rakete versagte. Allerdings war den Militärs der Aufwand für den Start zu groß: 20 verschiedene Spezialfahrzeuge waren nötig, die Startvorbereitung dauerte 6 Stunden, und wegen des verdampften Sauerstoffs bestand nur ein schmales Zeitfenster von 15 Minuten für den Start der Rakete. Auch die Zerstörungswirkung war den Militärs zu gering, gemessen an dem großen Aufwand: Ein Krater von 30 m Durchmesser. Dennoch wurde R-2 im November 1951 bei der Truppe eingeführt.

Im Winter 1951/52 fanden Flugtests mit der sowjetischen Weiterentwicklung der Flugabwehrakete Wasserfall statt, unter der Bezeichnung „R-101“. Die Ergebnisse flossen in die Konstruktion der

S-25 Berkut ein. 1955 wurde diese Rakete bei der Roten Armee eingeführt. Im Westen wurde sie unter Bezeichnung „SA-1“ bekannt.

Die sowjetische Wirtschaftsplanung unterstand der Behörde GOSPLAN. Schon 1946 war dort eine Sonderabteilung „Reaktivtechnik“, also für Raketenwaffen entstanden. Deren Leiter wurde der erst 39jährige Georgij Paschkow. Ende 1946 legte er einen Perspektivplan bis 1965 (!) vor, auszugsweise: Bis 1951 eine Fernrakete mit 3.000 km Reichweite und eine Flugabwehrakete mit 20 km Ablaufhöhe. Bis 1960 eine Interkontinentalrakete mit Atomsprengkopf. Bis 1965 eine Rakete für den Start von Erdsatelliten. Im Rückblick war dieser Plan geradezu visionär: Der erste Satellit der Welt, „Sputnik 1“, startete in der Sowjetunion am 4. Oktober 1957, an der Spitze einer Interkontinentalrakete „R-7“, auf deren Testflug. Die Entwicklung der R-7 war 1953 in Koroljows Gruppe begonnen wurde. Kurz zuvor war die erste sowjetische Wasserstoffbombe gezündet worden, ... ein Jahr nach den USA. R-7 sollte eine solche, damals noch 5,5 t schwere Bombe, tragen können. Es handelte sich um eine zweistufige Rakete mit neuartigen Triebwerken der Gruppe Gluschko.

Es folgte der nächste Schritt: Die Entwicklung einer Rakete mit der Fähigkeit, einen Atomsprengkopf, 1,4 t schwer, über 1.200 km Reichweite zu transportieren. Diese Rakete „R-5“ war langgestreckt und hatte mit 28 t das doppelte Gewicht der V-2. Sie kam ohne die großen Stabilisierungsflächen von V-2, R-1 und R-2 aus. Das von der Gruppe Gluschko weiterentwickelte Triebwerk, wie bei der V-2 auf der Basis von Alkohol und Flüssigsauerstoff, brachte 44 t Schubkraft. Die Erprobung dauerte von 1953 bis 1955. Sie führten zur verbesserten Version „R-5M“, die am 1. Februar 1956 erstmals mit einem scharfen Atomsprengkopf startete und in 1.200 km Entfernung diesen 0,4 kt-Sprengkopf zur Explosion brachte. Danach wurde die Sprengkraft auf 300 kt gesteigert, das über 20-Fache der Bombe, die 1945 die japanische Stadt Hiroshima zerstört hatte. Die Zielstreuung von 1,5 km sollte durch die stärkere Explosion ausgeglichen werden.

Am 21. Juni 1956 wurde R-5M bei den sowjetischen Raketentruppen eingeführt, allerdings vorerst noch unausgereift. So waren die 1957 bei einer Militärparade in Moskau öffentlich gezeigten Exemplare nur Prototypen. Erst 1958 wurde die tatsächliche Einsatzbereitschaft erklärt, und 1959 erhielten die neu gegründeten „Strategischen Raketentruppen“ R-5M-Raketen, allerdings nur wenige Dutzend, denn die Weiterentwicklung „R-12“ mit 2.000 km Reichweite und mehr als 2.000 kt atomarer Sprengkraft stand vor der Auslieferung.

Nun hatte die Sowjetunion diese Raketen, aber wo wurden sie stationiert? Darüber wird im nächsten Infoblatt berichtet, denn dieses Thema behandelt Herr Wernicke eingehend in seiner Buchbesprechung.

kf

## 30 Jahre – Arbeit mit der Peenemünder Geschichte

Wie bereits im letzten Infoblatt geschrieben, reifte bei einigen Angehörigen des Jagdfliegergeschwaders 9 der Entschluss, sich mit der Peenemünder Geschichte näher zu befassen.

Typisch für diese Zeit um 1990 sind die Worte von Dieter Frenzel, niedergeschrieben in einem Bericht von April 2011:

„Nach der Abwicklung des JG 9 im Herbst 1990 und der Entlassung aus der NVA am 31.12.1990, stand auch vor mir die Frage, was und wie weiter? Ich hörte schon im Herbst 1990 von anderen, dass die Idee besteht, ein Museum über Peenemünde aufzubauen. Ich interessierte mich dafür und so begann auch bei mir die Sammlerleidenschaft. Im Herbst 1990 retteten wir noch so die Reste aus dem Traditionszimmer des JG 9. Leider war schon einiges verschwunden. Mit großer

*Unterstützung der letzten Belegschaft des Kraftwerkes Peenemünde, aber besonders des letzten Direktors Herrn Joachim Pahl, wurde uns die Möglichkeit gegeben, ein Museum auf dem Gelände des Kraftwerkes zu gestalten.“*

Wer waren nun die Pioniere, die die Peenemünder Geschichte erforschen wollten? Auskunft gibt uns das Protokoll der Gründungsversammlung vom 28. Juli 1990 des „**Neuen historischen Vereins Peenemünde in Vorpommern**.“

## Protokoll Nr. 01

Zeit: 28.07.1990 09.00 – 12.00 Uhr

Teilnehmer: 17

## **Tagesordnung:**

1. Durchsprache und Beschluss des Satzungsentwurfes
  2. Wahl des Vorstandes
  3. Festlegung der Arbeitsgruppen entsprechend den Etappen

Zu 1.) Die Satzung liegt schriftlich vor. Nach Korrektur einzelner Passagen wurde sie einstimmig beschlossen.

Zu 2.) In geheimer Wahl wurde der Vorstand gewählt.

Vorsitzender: Herr Rainer Brünner  
Stellv. Vorsitzender: Herr Harald Tresp  
Kassierer: Herr Manfred Kanetzki  
Schriftführer: Herr Heiko Jakobi

Zu 3.) Entsprechend den historischen Abschnitten lt. Satzung wurden drei Arbeitsgruppen festgelegt, die die Zeiträume aufarbeiten und dem Verein zur Verfügung stellen.

## Sonstiges:

Der Vorsitzende wurde beauftragt, die Unterlagen zur Registrierung des Vereins beim Kreisgericht Wolgast einzureichen.

## Unterschriften:

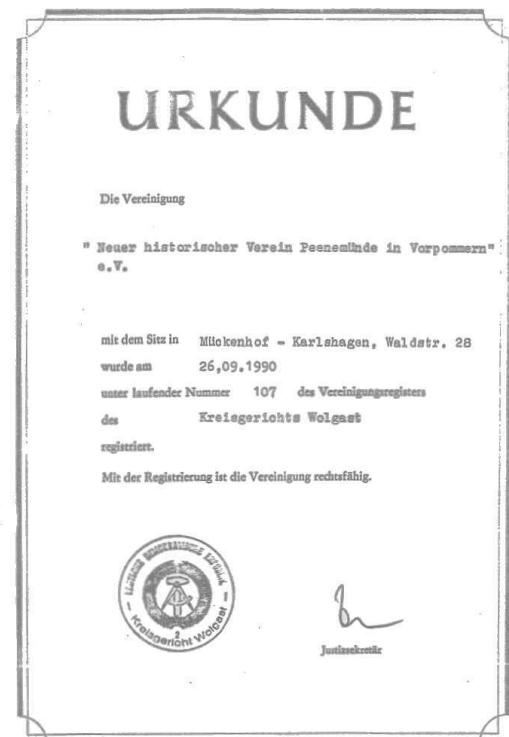
## Protokoll – Jakobi

## Vorsitzender – Brünner

Ordentliche Mitglieder des Vereins wurden 23 Bürger aus Wolgast, Zempin, Zinnowitz, Koserow und Karlshagen.

So u.a.: Joachim Saathoff

Stöckmann Hartmut  
Schmidt Volkmar  
Kanetzki Manfred  
Felgentreu Klaus  
Adrion Wolfgang, Christian, Gerd und Walter  
Dietze Wolf  
Fischer Bernd  
von Arnim Siegfried  
und viele Andere.



Am 23. Februar 1991 gründete sich der „**Verein zur Förderung und Aufbau eines historisch – technischen – Museums Peenemünde – Geburtsstunde der Raumfahrt**“.

In den Vorstand wurden gewählt:

- Pahl Joachim, Vorsitzender
- Profe Peter, Stellv. des Vorsitzenden
- Timmler Rainer, Finanzen
- Kunter Bärbel, Schriftführer
- Chust Ulrike, Vorstandsmitglied (Vertreter Rat der Gemeinde Peenemünde)
- Steffens Karl-Heinz, Vorstandsmitglied
- Frenzel Dieter, Vorstandsmitglied
- Henne Willi, Vorstandsmitglied

Dieser Verein stellte sich die Aufgabe ein Museum der Peenemünder Geschichte aufzubauen.

Zur Bündelung der Kräfte bei der Erforschung der Peenemünder Geschichte, gerade in Vorbereitung des 50. Jahrestages des ersten erfolgreichen Fluges einer Großrakete (A4) in den Kosmos, haben die Mitglieder des Neuen Historischen Vereins beschlossen, dem oben genannten Verein beizutreten.

Dazu fand am 03.09. 1991, um 15.00 Uhr eine gemeinsame Beratung beider Vereine statt. Im Ergebnis dessen fand am 09. Mai 1992 im Kraftwerk Peenemünde die erste gemeinsame Vollversammlung beider Vereine statt. (Protokoll liegt vor)

Eröffnet wurde die Versammlung vom Vorsitzenden des Fördervereins Peenemünde, Hans-Joachim Pahl.

Auf dieser Versammlung erfolgte der Beitritt des „Neuen Historischen Vereins Peenemünde in Vorpommern“ in juristisch abgesicherter Form.

In den neuen Vorstand wurden gewählt:

- 1. Vorsitzender: Hans-Joachim Pahl
- 2. Vorsitzender: Herr Peter Profe
- Schatzmeisterin: Bärbel Kunter
- In den erweiterten Vorstand:
  - Sektor Öffentlichkeitsarbeit/Pressesprecher, Schriftführer – Harald Tresp
  - Sektor Organisation für Veranstaltungen – Volkmar Schmidt
  - Sektor Geschichte, Vorträge – Herbert Lucht
  - Sektor Modellbau/technische Konzepte – Reinhold Krüger
  - Sektor Ausstellungen/ Konzeptionen für Museum – Joachim Saathoff
  - Revisionskommission: Herr Kanetzki und Herr Steffens

### **Schwerpunkte der zukünftigen Arbeit:**

1. Erarbeitung fester Termine für die nächste Arbeit;
2. Schaffung eines Vereinsraumes für kontinuierliche Begegnungen;
3. Regelmäßige Vereinsabende;
4. Herausgabe eines Infoblattes;
5. Regelmäßige Treffen des Vorsitzenden des Vereins und des Leiters des Informationszentrums Peenemünde mit dem Bürgermeister von Peenemünde.
6. Weitere enge Zusammenarbeit mit den ehemaligen Peenemündern (Zeugenaussagen, Berichte in Wort und Bild).
7. Zutritsgenehmigung zum Prüfstand VII und darum herum und die Schaffung von Möglichkeiten zum Betreten des Geländes der ehemaligen Heeresversuchsanstalt.

Aufbauend auf die schon geknüpften Kontakte zu ehemaligen Peenemündern und Interessenten an der Peenemünder Geschichte durch den Neuen Historischen Verein, konnte nun die Arbeit zur Erforschung der Peenemünder Geschichte zielgerichteter fortgeführt werden.

28 von 52 registrierten Mitgliedern stimmten der Wahl des neuen Vorstandes, sowie den neuen Schwerpunkten der Arbeit, zu.

Als Reaktion auf den Artikel im letzten Infoblatt „Vor 30 Jahre – Beginn der Aufarbeitung der Peenemünder Geschichte schreibt Ulrike Chust:

*„In dem Schreiben zur Geschichte des Vereins müssen unbedingt die Kollegen des Kraftwerkes (KW) und die Gemeinde Peenemünde erwähnt werden. Im Sommer 1990 wurde in der Gemeindevertretung bereits über ein Museum in Peenemünde diskutiert. Dazu kam, dass ich mich noch an ein Gespräch nach dem Mauerfall erinnern kann, wo auch innerhalb des KW Gedanken in dieser Richtung entstanden sind. Mit der Stilllegung am 01.04.1990 nahm dieser Gedanke konkrete Formen an. Ich war in dieser Zeit in der Gemeindevertretung und auch im KW aktiv. Ohne die KW-Technik hätten bestimmte Teile aus dem Wald nicht geborgen werden können.“*

Vielleicht hat das ein oder andere Mitglied unseres Vereins auch noch Ergänzungen zu unserer Vereinsgeschichte. Als Redakteur würde ich mich sehr darüber freuen.

kf

## Vor 75 Jahren – Ende des 2. Weltkrieges

Am 8. Mai 2020 beging Deutschland den Tag der Befreiung vom Hitlerfaschismus. Ein mörderischer Krieg ging zu Ende, der Millionen Opfer an Menschen kostete. Ganze Landstriche, Städte und Dörfer wurden dem Erdboden gleich gemacht.

### Was war 1945 in Peenemünde geschehen?

Drei Tage vor dem 8. Mai, am 5. Mai 1945, besetzte die Rote Armee die Insel Usedom. Peenemünde wurde am 4. Mai 1945 von einem Infanteriebataillon der 2. Weißrussischen Armee unter Führung von Major Anatoli Wawilow besetzt. Kampfhandlungen hat es nicht gegeben. In Peenemünde fanden die sowjetischen Soldaten nur noch jene Techniker und Arbeiter vor, die freiwillig dageblieben waren. Sie bildeten dann die Belegschaft für die "Elektromechanischen Werke Peenemünde". Diese Firma nutzte die vorhandenen einsatzbereiten Werkstätten bis 1948 für eine zivile Produktion.

Bereits am 10. Mai erschien eine sowjetische "Technische Kommission" unter der Leitung des Generalmajor Sokolow in Peenemünde. Aufgabe dieser Kommission war es Dokumente und Unterlagen über die Entwicklungen in Peenemünde zu sammeln. Sie fand aber nur noch unbedeutende Unterlagen. Die Fahndung nach Wissenschaftlern blieb ohne Erfolg.

Das Interesse der Sowjetunion an den Peenemünder Anlagen waren sehr unterschiedlich. Die Raketenspezialisten und das Militär wollten die vorhandenen Anlagen für eigene Forschung und die Ausbildung der Rakettentruppe nutzen. Die Sowjetische Militäradministration in Deutschland hatte dagegen die Aufgabe, die in Peenemünde vorhandenen Werks- und Versuchsanlagen als Reparationsleistungen weitgehend zu demontieren, und in die Sowjetunion zu transportieren. Es kam dann in den folgenden Monaten zu sich ständig widersprechenden Befehlen und Anordnungen. So sollten die Prüfstände VII und IX nach teilweiser Demontage sogar wieder

einsatzbereit gemacht werden. Im Herbst 1946, mit der Verlegung der Raketenforschung von Bleicherode in die Sowjetunion, kam dann auch das Aus für die Arbeiten in Peenemünde.

Danach erfolgte bis 1948 der systematische Abbau und Abtransport der noch verbliebenen Anlagen der Heeresversuchsanstalt. Die letzte Demontagekommission beendete ihre Tätigkeit im März 1949. Das Potsdamer Abkommen sah vor, dass alle Rüstungsbetriebe mit ihren Zusatzeinrichtungen dem Erdboden gleich zu machen sind. Dazu gehörten leider auch intakte Gebäude, die nicht militärisch genutzt worden waren, wie Wohnhäuser und ein Krankenhaus. Von der ehemaligen Siedlung in Karlshagen sind heute noch etwa 72 Wohnungen vorhanden. Im Mai 1949 mussten die Einwohner in der Waldstraße und den Zollhäusern in der Peenestraße ihren Wohnungen räumen. Hier zogen jetzt sowjetischen Marineflieger ein, die auf dem Flugplatz Peenemünde stationiert wurden.

Das Sauerstoffwerk wurde nach Bützow verlagert und nahm hier die Produktion am 19. März 1948 wieder auf. Das Gebäude des Sauerstoffwerkes steht noch heute als denkmalgeschützte Ruine. Im Oktober 1945 begann die Demontage der Kraftwerkseinrichtung. Aufgrund der kritischen Energielage wurden auf Beschluss der sowjetischen Kommandantur jedoch nur 50 % demontiert.

Interessant wäre noch zu erwähnen was vorher geschah:

Am 31. Januar 1945 traf der Befehl zur Evakuierung Peenemündes ein. Maschinen und Berge von Akten, Tausende von Angestellten und ihre Familien mussten umgesiedelt werden. Es musste entschieden werden, wer geht und in welcher Reihenfolge.

Am 17. Februar 1945 begann der Umzug in den Harz, nach Nordhausen und Bleicherode. Am 3 Tage später erfolgte der letzte Abschuss einer A-4 in Peenemünde.

Der Windkanal wurde bereits Anfang 1944 nach Kocheln verlagert. Das Personal vom Prüfstand VII unter Dr. Debus verlagerte mit allen Fahrzeugen, die für den Abschuss von Raketen nötig waren, in die Gegend von Cuxhaven. Wernher von Braun verließ Peenemünde Mitte März 1945. Im April 1945 war auch der letzte wichtige Mitarbeiter von Peenemünde abgezogen.

Die A-4 bildete später als alliiertes Beutegut die Basis aller raketentechnischen Entwicklungen nach dem 2. Weltkrieg, insbesondere in den USA und der Sowjetunion.

In unseren Infoblättern wurde immer wieder eingehend darüber berichtet.

kf

## Zwei Jubiläen – Vor 50 Jahren – Apollo 13 und Sajus 9

Die letzte Bemerkung in meinem vorhergehenden Artikel wird mit dem Flug von Apollo 13 und Sojus 9 bestätigt. In den USA und der Sowjetunion wurden auf der Grundlage der deutschen Entwicklung, A-4, vor fünfzig Jahren, der Flug von Apollo 13 und Sojus 9 1970 möglich, allerdings mit unterschiedlichem Ergebnis!

### Apollo 13

Der Start erfolgte mit einer Saturn V, SA-508 mit dem Apollo-Raumschiff Odyssey (CSM-109) und der Mondlandefähre Aquarius (LM-7) an Bord.

Zur Besatzung gehörten: James A. Lovell (Kommandant)  
John L. Swigert (CM Pilot)  
Fred W. Haise (LM Pilot)



v. l. n. r. Jim Lovell, Jack Swigert,  
Fred Haise Foto NASA



56 Stunden nach dem Start kam es beim Flug zum Mond zur Beinahekatastrophe: Ein Sauerstofftank im Servicemodul explodierte, und die gesamte Stromversorgung in der Kommandokapsel brach zusammen. Die ganze Welt verfolgte nun, wie die Besatzung zusammen mit der Bodenstation Houston das gefährliche Problem löste.

Die Astronauten mussten den Mond umfliegen. Eine Stunde vor Wiedereintritt in die Erdatmosphäre stiegen die Astronauten in die Kommandokapsel um und stießen die lebensrettende Mondlandfähre ab. Gefeiert von der Weltöffentlichkeit landeten die Apollo 13-Astronauten im vorgesehenen Notlandegebiet im Pazifik.

## Sojus 9

Der Start erfolgte am 01. Juni 1970 um 19.00 Uhr GMT.

Besatzung: Andrijan Nikolajew  
Witali Sewastjanow

Missionsdauer der Sojus-9-Besatzung: 17 Tage, 16 Stunden, 59 Minuten

Erdumkreisungen: 286

Erstmal erfolgte der Start in den Nachtstunden. Der Flug von Sojus 9 stand im Zeichen umfassender biomedizinischer Versuchsprogramme, denen sich die Besatzungsmitglieder während der gesamten Flugdauer unterzogen. Es ging um den Einfluss der Schwerelosigkeit auf die motorischen und sensorischen Systeme des Körpers. Nikolajew simulierte Lauf- und Springübungen und arbeitet mit einem Expander.

Weitere Themen waren:

Astrophysikalische Experimente, Wetterbeobachtungen simultan mit Wettersatelliten, Beobachtung des Eintritts von Mikrometeoriten in die Erdatmosphäre, Fernerkundung sowjetischer Gebiete und die Orientierung nach Leitsternen.

Sojus 9 wurde in hohem Maße manuell gesteuert. Während des 208. Umlaufes wurde das Raumfahrzeug auf eine niedrigere Umlaufbahn gebracht, um den Wiedereintritt, bei dem nicht mehr als 3 g auftreten sollten, vorzubereiten. Sojus 9 setzte schließlich nach einem neuen Dauerflugweltrekord ca. 75 km von Karaganda auf.

Zwei Wochen nach dem Flug hatten beide Kosmonauten große Anpassungsprobleme. Das Gehen bereitet anfangs große Mühe. Nikolajew erzählte später selbst, dass beide das Gefühl gehabt hätten, in einer Zentrifuge zu leben, die mit der doppelten Erdschwere umherwirble.

Info aus: „Von Gagarin zur Raumstation Mir von Alfred Gugerell



Die Besatzung Sojus 9 auf einer sowjetischen Briefmarke (1970)  
Bild: UdSSR Post

## Neuigkeiten vom Modell des Prüfstand VII im Peenemünder Museum

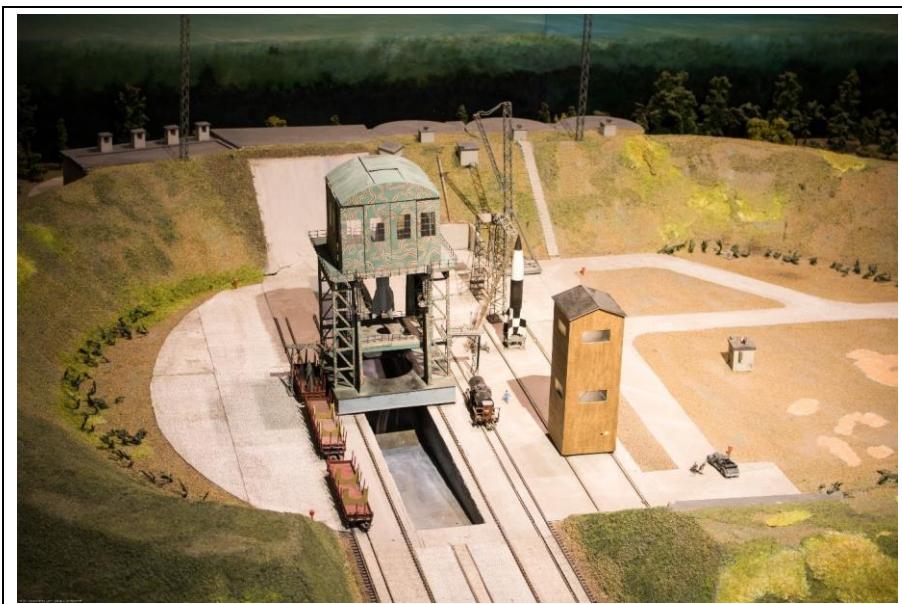
Vom Prüfstand VII in Peenemünde gelang am 3. Oktober 1942 mit dem Aggregat 4, unter der Leitung des visionären Wissenschaftlers Dr. Wernher von Braun, der erste Vorstoß der Menschheit in den Weltraum. Der Prüfstand VII wurde bis zum letzten Versuchsstart einer A4-Rakete am 20. Februar 1945 benutzt. Seine Konzeption und die hier gemachten Erfahrungen wurde die technische Basis von Raketentechnik für die Raumfahrt weltweit.

Ende 1991 entschloss sich unser Förderverein, ein Modell des Prüfstandes VII im Maßstab 1:87 als Funktionsmodell zu bauen. In monatelanger Tüftelarbeit entstand durch über ein Dutzend begeisterter Männer ein 3 x 3 Meter großer detailreicher Nachbau dieses legendären Ortes. Bei den Recherchen, der Gestaltung und dem Aufbau des Modells taten sich besonders folgende Herren hervor: Lutz Lippmann, Rolf Deckert, Detlef Hintz (Elektronik), Wolfgang Strehlow, Dieter Frenzel, Reinhold Krüger, Harald Tresp, Sven Grempler, Herbert Lucht und Harald Vondrowsky. Einen auf zwei Seiten des Modells angesetzten Hintergrund gestaltete der Marinemaler Norbert Hennings aus Greifswald.

Das von zwei Seiten zugängliche Modell wurde dann wie geplant am 3. Oktober 1992, anlässlich des 50. Jahrestages des ersten erfolgreichen Fluges einer A4-Rakete vom Prüfstand VII, der Öffentlichkeit im Videoraum der damaligen Ausstellung des HTI in der Bunkerwarte vorgestellt. Auch ein dazugehöriger Videofilm wurde vorgeführt, der die einzelnen Arbeitsabläufe erläuterte und dabei die elektrischen Einzellösungen zeigte.

So öffneten und schlossen sich die Tore der innen beleuchteten Montagehalle automatisch. Die Prüftürme fuhren von dort auf die Kaltspitz-Prüfstände oder in die Arena über die Abgasschurre. Über ein Steuergerät konnten alle Bewegungsabläufe wahlweise einzeln oder automatisiert über ein 12-teiliges Programm gestartet werden.

Im Zuge der neuen Dauerausstellung des HTI zog das Prüfstand VII-Modell ins Kraftwerk um, ins Seitenkabinett des Ausstellungsraums „Die Versuchsanstalten von Peenemünde“ mit seiner „Geheime Kommandosache“-Ordnerwand.



Seit 20 Jahren steht das Modell nun an seinem jetzigen Standort, doch schon lange bewegt sich dort nichts mehr. Die Anlage wurde vom Stromnetz genommen und die Leitungen zum Steuergerät von ABM-Kräften gekappt, ohne die jeweiligen Leitungen und Anschlüsse zu kennzeichnen. Im Laufe der Jahre wurden etliche Straßen- und Schienenfahrzeuge und auch Raketen von der Modellplatte von Museumsbesuchern gestohlen, in einem Fall soll sogar ein Kind über die Schutzglasscheibe gehoben worden sein, um gezielt

weiter hinten liegende Fahrzeuge zu entwenden. Dabei brach ein Teil des Plattenbodens ein, ein langer Riss entlang der linken Innenseite des Ringwalles zeugt heute noch von diesem dreisten Vorfall. Dadurch steht nun auch der über der Abgasschurre stehende Prüfturm schief.

Langfristig ist geplant, unser Modell vom Peenemünder Prüfstand VII auch in der neuen Dauerausstellung des HTM zu präsentieren, die momentan seitens des Kuratoriums des Museums vorbereitet wird. Das Modell soll dann aber in einem anderen Raum gezeigt werden, der erneute Umzug wird die Substanz zusätzlich belasten. Damit dann aus dem Standmodell wieder ein lauffähiges Funktionsmodell werden kann, musste sich das Museum nun aber erst einmal einen Überblick über den derzeitigen Zustand der Anlage verschaffen, auch um einzuschätzen, inwieweit einzelne Elemente überarbeitet oder ersetzt werden müssen. Da das Museum vom 15. März bis 10. Mai 2020 aufgrund der Corona-Beschränkungen für den Besucherverkehr schließen musste, wurde dieses Zeitfenster auch dafür genutzt.



unterstützte uns Ende April ein befreundeter Hobby-Modellbauer aus Berlin, Herr Mirco Heinke. Er entwirrte die gekappten Kabelstränge unter dem Prüfstandsmodell und testete, was überhaupt noch und vor allem, wie es funktioniert.

Die Motoren in der Montagehalle, unter dem Verschiebegraben, in den drei Prüftürmen und der fahrbaren Arbeitsbühne liefen einwandfrei, nur die Schienen mussten für einen besseren Stromkontakt mit Schleifpapier vorsichtig von Rost befreit werden. Es war ein bewegendes Gefühl zu sehen, wie sich die hohen Tore der Montagehalle wieder öffneten und schlossen und die Prüftürme auf dem Modell wieder fuhren.



**Mirco Heinke prüft am Modell mit einem Netzteil die einzelnen Motoren**

Bei der Bestandsaufnahme

unterstützte uns Ende April ein befreundeter Hobby-Modellbauer aus Berlin, Herr Mirco Heinke. Er entwirrte die gekappten Kabelstränge unter dem Prüfstandsmodell und testete, was überhaupt noch und vor allem, wie es funktioniert.

Die Motoren in der Montagehalle, unter dem Verschiebegraben, in den drei Prüftürmen und der fahrbaren Arbeitsbühne liefen einwandfrei, nur die Schienen mussten für einen besseren Stromkontakt mit Schleifpapier vorsichtig von Rost befreit werden. Es war ein bewegendes Gefühl zu sehen, wie sich die hohen Tore der Montagehalle wieder öffneten und schlossen und die Prüftürme auf dem Modell wieder fuhren.

Weitere Arbeiten waren die provisorische Abdeckung des Risses entlang des Ringwalles, Austausch des Leuchtmittels in der Montagehalle, die Neupositionierung von Fahrzeugen und das Wiederaufstellen umgefallener Elemente, Bäume und Figuren.

Eine Herausforderung wird sein, das Steuergerät wieder zum Laufen zu bringen, oder gegebenenfalls ein neues für die Anlage zu bauen. Die einstigen Erbauer sind nicht mehr greifbar oder schon verstorben, Aufzeichnungen oder Schaltpläne zur Elektrik oder den Programmabläufen liegen dem Museum leider nicht vor. Wer etwas zur Lösung dieses Problems

beitragen kann, sei hiermit gebeten, sich beim Museum zu melden. Vielleicht existieren ja irgendwo doch noch Bau- oder Schaltpläne?



Seit dem 11. Mai 2020 ist das Museum nun wieder für Besucher geöffnet. Um das Modell vom Prüfstand VII in der jetzigen Ausstellung besser vor Vandalismus und Diebstahl zu schützen, wurde Anfang Mai die alte Abgrenzungsglasscheibe durch eine neue 2 Meter hohe vierteilige Sicherheitsglasfront ersetzt.

Es bleibt zu hoffen, dass unser Modell in der neuen Dauerausstellung des Museums einen neuen, schönen Platz einnehmen wird und dann

generalüberholt wieder aus seinem Dornröschenschlaf erwacht.

(tk)

### Neuer Raketenzug im Zinnowitzer Museum

Das Heimat- und Eisenbahnmuseum im Bahnhof Zinnowitz wird ehrenamtlich durch die Mitglieder der „Historischen Gesellschaft zu Seebad Zinnowitz auf Usedom e.V.“ betrieben. Hier kann man sich über die Entwicklung des Seebades informieren. Weiterhin werden Informationen von der Frühgeschichte über die Zeit der Weltkriege und der DDR-Zeit bis zur heutigen Zeit angeboten.

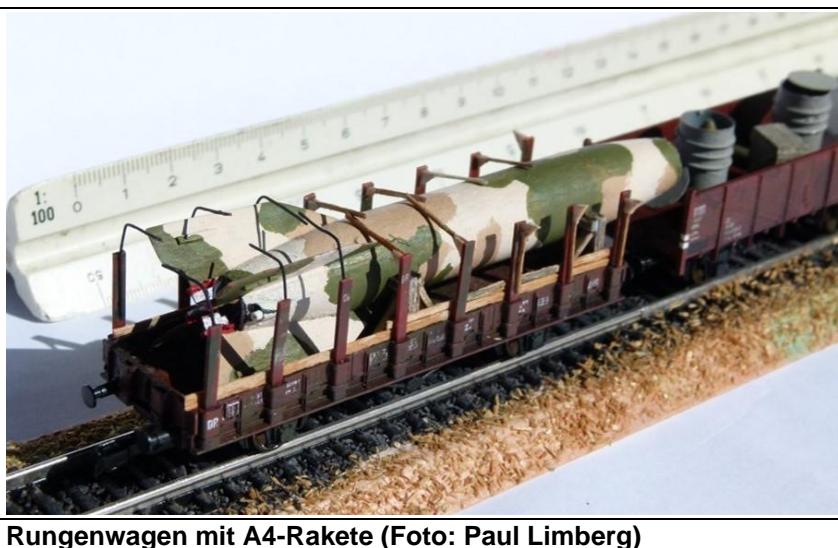


Modellbauer Paul Limberg vor seinem Raketenzug auf der Zinnowitzer Modellbahnanlage, 28.05.2020 (Foto: Thomas Köhler)

Ein besonderes Exponat ist die Modellbahnanlage. Hier wird der Bahnhof Zinnowitz im Jahr 1943/44 dargestellt werden. In dieser Zeit hatte der Bahnhof Zinnowitz die maximale Ausbaustufe erreicht. Die Heeresversuchsanstalt Peenemünde war durch eine Werkbahn mit Zinnowitz verbunden. Damit wurden Personen und Güter transportiert. Auch mit A4-Raketen beladene Güterzüge passierten gut getarnt diesen Bahnhof, erfolgte doch hier der Anschluß an das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn. Die Erstellung der Modellbahnanlage in

der Größe „TT“ ist inzwischen weit fortgeschritten. Durch die fleißige Arbeit der Vereinsmitglieder wird der weitere Ausbau fortgesetzt. Einer der Modellbauer ist Dipl.-Ing. Paul Limberg. Ende März 2017 hatte er schon nach etwa 280 Stunden Arbeit das komplette Bahnhofsgebäude fertiggestellt. Sein neuer Plan war es nun, die Anlage um einen mit Peenemünder A4-Raketen beladenen Güterzug zu ergänzen.

Im Februar 2020 wendete sich daher an das Archiv des HTM Peenemünde mit Fragen zum Eisenbahntransport von A4-Raketen. Die historischen Fotos, die als Antwort vom HTM erhielt, dienten als Vorlage. Herr Limberg war ein wenig erschüttert, als er erfuhr, dass die Raketen



Rungenwagen mit A4-Rakete (Foto: Paul Limberg)

während des Bahntransports keine Nutzlastspitzen trugen, so dass er von seinen bereits fertig gedrechselten Miniaturraketen die Spitzen absägen musste.

Nach gut 140 bis 150 Arbeitsstunden war sein Zug dann Mitte Mai fertiggestellt. Die eigentliche Zugeinheit, bestehend aus zwei Rungen-Wagen mit jeweils einer A4 und einem dazwischenliegenden Omru-Wagen, ergänzte Herr Limberg mit einem Flakschutz-Waggon.

Zum Bau des 2-cm-Flak-Vierling 38 bemerkte er schmunzelnd, dass er nun wisse, warum das wohl „2 cm Flak“ hieße, sein Model sei in diesem Maßstab nämlich auch nur 2 cm groß. Diese Bastelarbeit habe ihm einige Nerven gekostet.



Der A4-Zugtransport neben dem Bahnsteig der Peenemünder Werkbahn, 28.05.2020 (Foto: Thomas Köhler)

Inzwischen hat der Peenemünder Raketenzug seinen Platz auf der Modellbahnanlage gefunden, für die Besucher wurde jedoch auf die damals verwendeten Tarnplanen verzichtet.

(tk)

## Pressespiegel

### Pressemitteilung des Historisch-Technischen-Museum

Für die Saison 2020 wurde das Audioguide-System des Museums modernisiert und bietet zusätzliche Informationen zu den Inhalten der Ausstellungen in polnischer, englischer, schwedischer, französischer und deutscher Sprache.

Persönliche Führungen werden bis auf Weiteres nicht angeboten.

Ebenfalls komplett überarbeitet wurde die „Denkmal-Landschaft Peenemünde“, ein öffentlicher Rundweg, der ausgehend vom HTM zu 23 historisch interessanten Stationen der ehemaligen Peenemünder Versuchsanstalten führt. Alle Hinweisschilder des Rundweges wurden überarbeitet und stehen nun in deutscher, englischer und polnischer Sprache zur Verfügung. Auch die kostenlose App zur Denkmal-Landschaft wird in den kommenden Tagen einem Relaunch unterzogen. Sie bietet mit vielen zusätzlichen historischen Fotos, Filmaufnahmen, Dokumenten und Zeitzeugenberichten spannende Einblicke und Hintergrundinformationen und die integrierte Kartenansicht mit Navigationsfunktion hilft beim Auffinden der Stationen und beinhaltet verschiedene Tourenvorschläge.

**Ab Juni werden in diesem Jahr zwei zusätzliche Sonderausstellungen im HTM präsentiert:**

Vom 11. Juni bis 30. August 2020 wird in der Turbinenhalle des Kraftwerkes die Sonderausstellung „Albert Speer in der Bundesrepublik - Vom Umgang mit deutscher Vergangenheit“ des Dokumentationszentrums Reichsparteitagsgelände Nürnberg gezeigt. Albert Speer war Protagonist des NS-Rüstungssystems und damit auch des Peenemünder Raketenprogramms, leugnete jedoch in der Nachkriegszeit seine Verantwortung. Die Ausstellung lässt die Besucher in die Medienwelt der 1960er bis 1980er Jahre eintauchen und stellt den (Selbst)Inszenierungen Speers historische Fakten wie Dokumente, Fotos und Stellungnahmen heutiger Historiker gegenüber.

Die Sonderausstellung „ALL.TÄGLICH!“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt dokumentiert vom 25. Juni bis 29. November 2020 den Einfluss der Raumfahrt auf die unterschiedlichsten Bereiche unseres täglichen Lebens. Rund 40 Technologien, Anwendungen und Initiativen werden innerhalb der Lebensbereiche Wohnen & Arbeiten, Gesundheit & Ernährung, Mobilität & Kommunikation, Reisen & Freizeit sowie Wissen & Bildung vorgestellt.

gez. Michael Gericke

OZ 25.03.2020

**Bolzen von V1-Bombe in Zempin entdeckt**

Relikt aus dem Zweiten Weltkrieg wird ins Peenemünder Museum gebracht

Zinnowitz. Das Rätsel um ein Relikt aus dem Zweiten Weltkrieg ist gelöst. Mitte Januar hatte ein Urlauber am Strand zwischen Zinnowitz und Zempin einen spektakulären Fund (die OZ berichtete) gemeldet. Er hatte an der Wasserkante ein verrostetes Teil entdeckt, dass sich als ein etwa 150 Kilogramm schwerer Schussbolzen für die Katapulte der Walter-Schleuder herausstellte. Die wurde für die Erprobung der Flugbombe Fi 103 („V 1“) verwendet. Der Bolzen war Bestandteil des Startapparates. Er fiel vorn aus dem Katapultrohr und konnte wiederverwendet werden.



Am Strand zwischen Zinnowitz und Zempin wurde der Schussbolzen entdeckt. Foto: Alexander Passow

Weil der Finder aus dem Sauerland damals von zwei Exemplaren gesprochen hatte, die Bergungstruppe vom Bauhof Zinnowitz am nächsten Tag allerdings nur einen Bolzen am Strand fand, war zunächst von einem Diebstahl ausgegangen worden.

„Jetzt ist allerdings davon auszugehen, dass es sich bei dem heute gefundenen Bolzen um den vermissten handelt und er seinerzeit lediglich überspült worden war“, sagt Thomas Köhler, Archivar im Historisch-Technischen Museum (HTM) Peenemünde.

Am Dienstag entdeckte der sich gerade in Urlaub befindliche HTM-Mitarbeiter

Cornelius Lehmann während eines Morgenspaziergangs am Strand zwischen Zinnowitz und Zempin den Schusskolben. „Wir haben das Objekt freigebugdelt und geborgen“, sagt Alexander Passow vom Zinnowitzer Bauhof. Dort wird das Überbleibsel aus dem Zweiten Weltkrieg erst einmal gelagert, ehe es vom Peenemünder Museum abgeholt wird. Die Bergung war kein Problem. „Wir haben ja mittlerweile Übung“, sagt Passow.

„Der Fundort liegt genau auf Höhe der Flugrichtung derjenigen Fi-103-Geräte, die von der damaligen Feldstellung II verschossen wurden“, sagt Köhler und erklärt, wie es damals bei den Nazis zum Lehr- und Erprobungskommando „Wachtel“ in Peenemünde gekommen war. „Am 6. Juni 1943 wurde die Aufstellung angeordnet. Das Lehr- und Erprobungskommando gliederte sich in den Kommandostab, die Stabsbatterie und eine Baubatterie, bestehend aus abkommandierten Soldaten. Aufstellungsort war ein weitläufiges Gelände im Küstenwald zwischen Zinnowitz und Zempin, von dem aus die Flugbomben ungestört in die Ostsee geschossen werden konnten. Im August 1943 wurde ‚Wachtel‘ in das Flakregiment 155 (W) umgewandelt. Regimentskommandeur blieb bis zum Ende Oberst Wachtel“. Das erste Fundstück sei bereits im Museum restauriert worden. „Was wir mit dem jetzigen Fund machen, muss ich mit unserer Restauratorin besprechen“, so Köhler.

Ab Juni 1944 kam die Fi 103, für die NS-Propaganda als „Vergeltungswaffe 1“ bezeichnet, gegen Großstädte in Westeuropa zum Einsatz. Rund 22 000 Fi 103 sollen abgeschossen worden sein. Ein Nachbau einer Fi 103 und eine originale Startrampe sind im Historisch-Technischen Museum Peenemünde zu besichtigen.

Henrik Nitzsche

OZ 26.02.2020

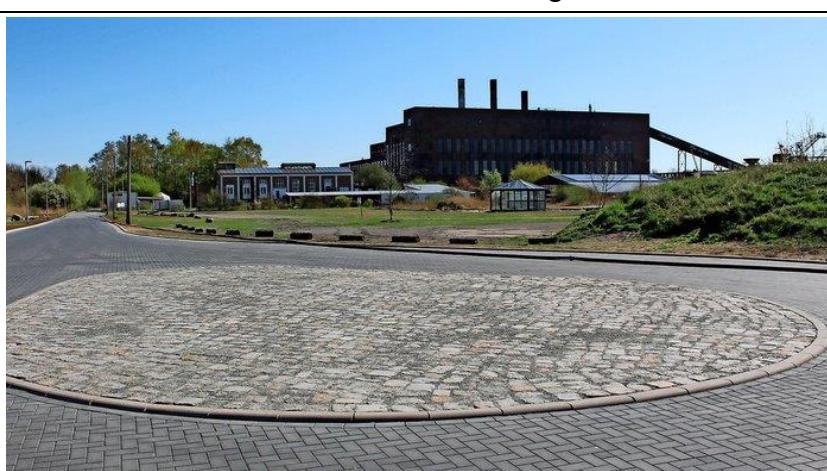
## Hafen Peenemünde: Jetzt ist die Fährstraße schick

Baukosten 1,5 Millionen Euro / Neue Trink- und Schmutzwasserleitungen

**Peenemünde.** „Das ist der krönende Abschluss der Halbinsel-Entwicklung“, sagt Oliver Klotzin, Chef der Peenemünder Hafenbetriebsgesellschaft. Er schaut in Richtung Fährstraße und ergänzt:

„Die Rahmenbedingungen sind jetzt perfekt.“ Vergessen ist die holprige, marode, löchrige Piste in den Hafen vom Abzweig Flughafenring.

Die grundhafte Erneuerung der Fährstraße war der dritte und vorerst letzte Bauabschnitt des Vorhabens „Erneuerung Haupthafen Peenemünde“. „Das Vorhaben ist jetzt abgeschlossen. Das war ein wichtiges Projekt der Tourismus- und Wirtschaftsförderung im Inselnorden“, sagt Manuel Schneider, Bauamtsleiter des Amtes Usedom Nord.



Die Fährstraße in Peenemünde wurde für rund 1,5 Millionen Euro saniert.  
Foto: Henrik Nitzsche

Damit schließt sich der Kreis. In den letzten Jahren wurden in zwei Bauabschnitten schon große Teile des Haupthafens in Peenemünde saniert. Im ersten Bauabschnitt wurde die Hafenpromenade inklusive der Spundwand vom Gelände des Marineregattavereins bis Höhe Mauer HTM saniert. Im zweiten Bauabschnitt – Kosten über drei Millionen Euro – wurden ein

Rundweg und eine neue Spundwand von der HTM-Mauer bis zur Slipanlage auf der Nordseite des Hafenbeckens errichtet.

Bevor mit dem Ausbau der Fährstraße und dem dritten Bauabschnitt begonnen werden konnte, musste durch die Firma Ortung & Bergung von Kampfmitteln GmbH aus Pasewalk eine Munitionssondierung der Baustrecke durchgeführt werden. „Da ging es um gefährliche Altlasten, wie Blindgänger oder Munitionsreste. Der Kampfmittelverdacht hat sich innerhalb des Baufeldes glücklicherweise nicht bestätigt“, sagt Schneider.

Somit konnte durch die Firma Tiefbauunternehmen Lassan GmbH aus Wolgast auf Grundlage der Planung der Architekten- und Ingenieurunion Stralsund innerhalb von rund 15 Monaten auf einer Länge von etwa 670 Meter die Fahrbahn mit einer Breite von 5,50 Meter, eine neue Straßenentwässerung und eine zeitgemäße und energiesparende Straßenbeleuchtung auf LED-Basis errichtet werden. Im Zuge der Baumaßnahme wurden neue Trinkwasser- und Schmutzwasserleitungen verlegt und die anliegenden Grundstücke mit neuen Grundstücksanschlüssen versehen. Im Bereich des Hafenbeckens wurde eine zusätzliche frostfreie Löschwasserentnahmestelle in der Ausführung als Seewasserhydrant errichtet.

Laut Bauamtsleiter liegen die Investitionskosten bei rund 1,5 Millionen Euro. „Das Vorhaben wurde aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ zu 90 Prozent durch das Land und zu 10 Prozent aus Eigenmitteln der Gemeinde Peenemünde finanziert“, so der Bauamtsleiter, der die Anlieger für die konstruktive Mitarbeit während der Baumaßnahme, die am 10. September 2018 begann, lobt.

„Damit haben wir hier einen Stand erreicht, den wir erstmal auf uns wirken lassen müssen“, sagt Klotzin, der auf der Halbinsel Peenemünde Übernachtungsmöglichkeiten, Angeltouren und Gastronomie anbietet. Im Hafen gibt es mit dem Marinemuseum, dem Museumsschiff „Hans Beimler“ und der Hafengalerie weitere Ausflugsmöglichkeiten. „Jetzt müssen wir hier Kunst und Kultur entwickeln. Gebaut wurde im Hafen genug. Wir müssen maritime Events entwickeln, Messen, Treffen. Und die Schiffsvielfalt im Hafen erweitern. Traditionsschiffe gehören einfach hierher“, so Klotzin.

Das Meeresrausch Festival in Peenemünde ist wegen der Corona-Krise schon abgesagt. „Ob wir die Wikinger-Tage am letzten Juli-Wochenende durchführen, weiß ich noch nicht. Das gilt auch für die geplanten Highlandgames im Hafen.“

Henrik Nitzsche

## Aus der Arbeit unserer Mitglieder

OZ 12.05.2020

### Im NVA-Look durchs Sperrgebiet



Jetzt kann Joachim Saathoff mit seinem Robur noch unauffälliger durchs Peenemünder Sperrgebiet rollen. Der 66-Jährige hat die Corona-Zwangspause genutzt, um seinen Robur wieder auf Vordermann zu bringen. Von dem Fahrzeug ist der Lack ab – von hellgrün und weißem Dach ist der Bus jetzt im typischen Grün aus NVA-Zeiten



Fotos: J Saathoff

unterwegs. Nicht nur das Saathoff, der historische Rundfahrten zu Stätten der Raketen- und Luftfahrtentwicklung der Nazis im Inselnorden anbietet, hat Sitze repariert, Schilder erneuert und Sicherheitstechnik ergänzt. Die Busse seien auch für die in Corona-Zeiten geforderten Hygiene- und Infektionsschutzmaßnahmen gerüstet. 20 Plätze sind es üblich, mit Abstand könne er mit zehn Leuten fahren. Zwischen Fahrer und Gästen soll eine Plexiglaswand gezogen werden. Noch muss er sich gedulden – die ersten Anmeldungen liegen für den 30. Juni vor.

Henrik Nitzsche

## Neues vom Museumsschiff

Die Corona Zwangspause wurde durch J. Weber, L. Hübner, H. Neidel sowie weiteren Mitgliedern der Marinekameradschaft Bug 1992 e.V. genutzt, um einige Instandsetzungs- und Verschönerungsarbeiten am Museumsschiff 575 „Hans Beimler“ durchzuführen.

Das Schiff wurde neu vertäut und liegt nun sicherer im Hafen von Peenemünde. Die äußere Reinigung der Decksauflagen erfolgte, Beschilderungen wurden aufgearbeitet, neue Bilder angebracht sowie farbliche Ausbesserungen durchgeführt. Dabei wurden auch die Informationstafeln für das Schiff kostenlos durch das Werbestudio Schreiber erneuert.

Die beiden Schiffschrauben des Schiffes, welche im Archiv des Historisch Technischen Museums lagerten, befinden sich jetzt an Bord. Sie wurden vor den Decksauflagen abgelegt und können besichtigt werden.

Dank der vielen Spenden durch unsere Besucher konnten die Glühlampen der Beleuchtung des Besucherbereiches im Schiff mit LED-Lampen ausgestattet werden und auch eine neue Beflaggung des Schiffes wurde in Auftrag gegeben, welche auch teilweise fertig ist.

Die Waffenkammer des Schiffes wurde geöffnet und hergerichtet. Bei der Schiffsbesichtigung kann sie jetzt besichtigt werden.

Frank Schulze war mit dem, noch existierenden Schwesterschiff 572 „Rudolf Egelhofer“, umbenannt in P6166 „Hiddensee“, 1991 zur Erprobung in den USA. Leider verstarb er zu früh. Sein Bilderalbum aus dieser Zeit und andere Relikte von dieser Erprobung wurden uns als Leihgabe des Marinehistorischen und Heimatmuseums Dranske übergeben. In der ehemaligen VS-Kammer des Schiffes wurden diese Sachen ausgestellt.

		
Die schon fertigen Zahlenflaggen 575	Ein Schiffspropeller wird an Bord abgelegt	Neue Vitrine mit Geschenken

	
Das Schiff wird neu vertäut	Neu gestalteten Informationstafeln und die Schiffsschrauben an Bord

		
Ehemalige VS-Kammer	Waffenkammer	Farbausbesserungen Fotos: L. Hübner

## In eigner Sache

*Wir trauern um unser ehemaliges Mitglied*

### ***Gerd Helm***

**\* 22.06.1946      † 02.04.2020**

*und unser Mitglied*

### ***Antje Schleifenbaum***

**\* 22.04.1940      † 12.09.2019**

*Sie nehmen in unseren Erinnerungen einen festen Platz ein.*

## ***Wir gratulieren unseren Vereinsmitgliedern zum Geburtstag***



### **Im April hatten Geburtstag**

Herr Klaus Felgentreu, *Karlshagen*; Herr Jürgen Pein, *Kirchheim*;  
 Frau Roswitha Harke, *Hannover*; Herr Hans-Jürgen Jahnke, *Forst*;  
 Herr Peter Westerfeld, *Hungen/Trais Horloff*; Herr Hans-Jürgen Opitz, *Peenemünde*;  
 Herr Rolf- Dieter Basler, *Elmshorn*;

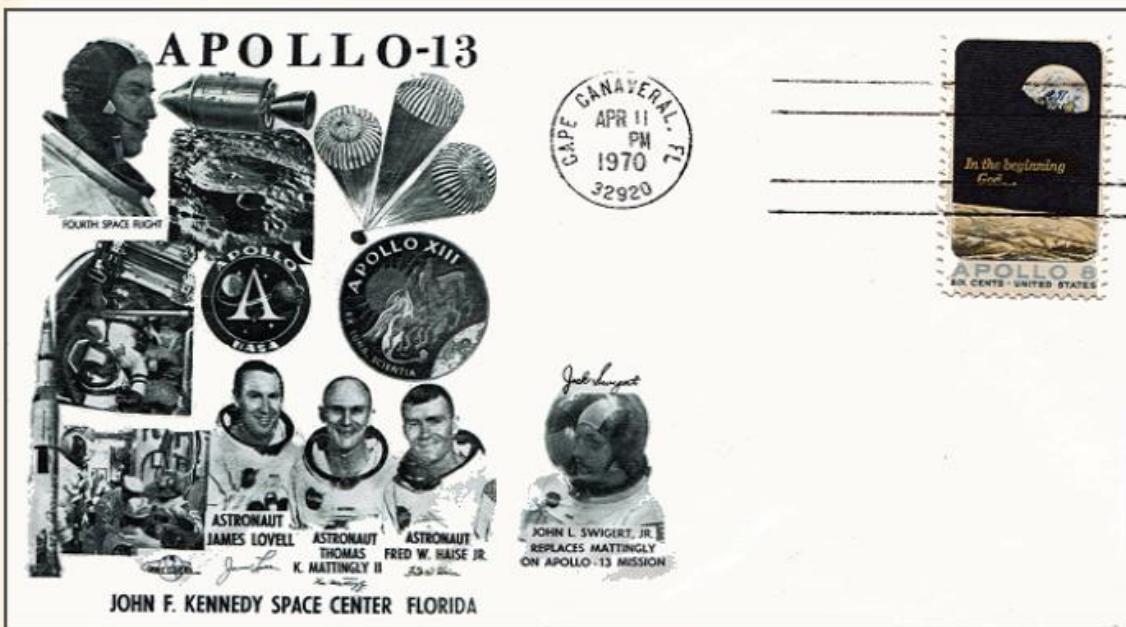
### **Im Mai hatten Geburtstag**

Herr Erhard Belz, *Sinntal*; Herr Michael Beinhardt, *Duisburg*;  
 Frau Dagmar Bergemann, *Am Mellensee*; Frau Ulrike Chust, *Peenemünde*;  
 Herr Dr.med. Ernst Glaser, *Garmisch-Partenkirchen*;  
 Herr Kurt Graf, *München*; Herr Thomas Hörnig, *Coswig*;  
 Herr Thomas Köhler, *Berlin*; Herr Joachim Reuter, *Mönkeberg*;  
 Frau Karen Thiel, *Düsseldorf*; Herr Ralf Rödel, *Karlsruhe*;  
 Herr Hans-Jörg Weber, *Zinnowitz*

### **Im Juni haben Geburtstag**

Frau Ute Schäfer, *Wanderup*; Herr Rainer Koch, *Peenemünde*;  
 Herr Hartmut Stöckmann, *Pritzier*; Herr Bruno Krauspenhaar, *Hohndorf*;  
 Frau Maria Klar, *Flensburg*; Herr Fred Birkefeld, *Ellrich*

## Weltraum



Apollo 13 war einer der abenteuerlichsten Raumflüge in der jungen Geschichte der Raumfahrt. Es beginnt damit, daß einen Tag vor dem geplanten Start der Astronaut Thomas Mattingly wegen Verdachts auf Masern durch John „Jack“ Swigert ersetzt wird. Die nächsten Schwierigkeiten stellen sich beim Haupttriebwerk der zweiten Stufe ein. Es hört zwei Minuten und sieben Sekunden vor dem vorgesehenen Brennschluß auf zu arbeiten. Auf einen Funk-spruch von der Erde hin befehlen die Computer von „Saturn“ den vier äußeren Triebwerken 34 Sekunden über die vorgesehene Zeit hinaus, und dem einzigen Triebwerk der dritten Stufe, 12 Sekunden länger zu arbeiten. Die Mission scheint nun mehr Routine zu sein. 55 Stunden und 55 Minuten nach dem Start, in einer Entfernung von 329 845 Kilometern von der Erde, teilt Swigert mit: „Wir haben ein Problem. Eine Explosion in der Versorgungseinheit, gefolgt von heftigem Schütteln. Später wird man herausfinden, daß der zweite Sauerstoffbehälter explodiert ist, einer der beiden, welche die Brennstoffzellen und die Klimaanlage der Kommandokapsel „Odyssey“ versorgen. Auch der erste Sauerstoffbehälter wurde beschädigt, sein Druck sinkt langsam auf Null. „Odyssey“ hat für 15 Minuten elektrische Energie. Ohne Versorgungseinheit verfügt sie weder über Wasser noch über Sauerstoff noch über Schubkraft für die Rückkehr. Es ist auch nicht genügend Energie vorhanden, um von der Kommando-einheit das Haupttriebwerk zu zünden. „Bereit das Mondlandegerät vor“, rät Houston. „Aquarius“ wird zum Rettungsschiff im Raum. Die Mondlandung wird gestrichen. Inzwischen zündet das Triebwerk der Landestufe 31 Sekunden lang. Das hat zur Folge, daß das Apollo-Raumschiff auf eine Flugbahn „mit freier Rückkehr“ gebracht wird und die Rückkehr zur Erde automatisch erfolgt, ohne weiteren Triebwerkschub.