

INFOBLATT

Förderverein Peenemünde e. V.

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



Ausgabe 4-2024

Seite: 2

Der Vorstand informiert

- Bericht des Vorstandes
- Jahresfinanzbericht
- Bericht Revisionskommission

Seite: 5

Diskussion

Seite 6

- Laudatio Lucia Mokelke

Seite: 8

2. Flug von Discovery STS-51A

Seite: 9

Peenemünder erinnern sich

- 10. und letzte Fortsetzung

Seite: 13

Flugzeuge im Jagdfliegergeschwader 9

Seite: 14

Pressespiegel

- Flugplatz Peenemünde aktuell – Test für einen Raumfrachter
- Land trennt sich vom Museumschef
- Space X Landung 1. Stufe gelingt

Seite: 18

In eigener Sache

- Letzte Arbeitseisätze am Museumsschiff 2024

Treffen und Jahreshauptversammlung 2024 des Peenemünder Fördervereins e.V.

Bericht Seite 2



Vereinstreffen 2024

Foto: HTM

*Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern und
Freunden des Peenemünder Fördervereins e.V.*



Der Vorstand informiert

Unser **Vereinstreffen** fand, wie angekündigt, vom 03.10.24 bis 05.10. 24 statt. Leider waren in dieser Zeit nur 17 Mitglieder und 3 Gäste anwesend.

Am **03.10.24** wurden die Mitglieder über den weiteren Verlauf des Treffens eingewiesen. Wichtig war, dass die Möglichkeit bestand, den Prüfstand VII, anlässlich des 82. Jahrestages des ersten erfolgreichen Starts einer A-4 in den Weltraum, zu besuchen.



Foto: L. Hübner

Joachim Saathoff hat nicht nur die Fahrt dorthin organisiert, er hat auch mit seinem Team eine Kaffeezeit im Müggenhof organisiert. Der Kuchen hat hervorragend geschmeckt. Herzlichen Dank dafür.

Am **Freitag, den 04.10.24** haben wir den Hangar 10 am Flugplatz Heringsdorf besucht. Geführt wurden wir vom amtierenden Geschäftsführer, Herrn Meyers. „Aviatik erleben“ ist das Motto der Ausstellung von historischen Flugzeugen der deutschen und internationalen Luftfahrtentwicklung



Fotos: L. Hübner

der dreißiger und vierziger Jahre. Abgerundet wurde der Besuch im Hangar 10 mit einer Mittagspause im angeschlossenen Restaurant. Für alle Teilnehmer war das ein sehr interessanter Tag.

Am **Sonnabend den 05.10.24** begann der Versammlungstag mit dem traditionellen Foto. Diesmal nicht vor der A 4, sondern auf dem Raketenschnellboot Projekt 1241 RÄ „Hans Beimler“ der Volksmarine der NVA, NATO Bezeichnung Tarantul. Dieses Museumsschiff fuhr von 1986 bis 1990 auf der Ostsee.

Pünktlich um zehn Uhr begann im Marinemuseum unsere Versammlung. Anwesend waren 17 Mitglieder und 3 Gäste.



Fotos: M. Aderhold

Eröffnet wurde die Versammlung von Holger Neidel mit der Begrüßung der Mitglieder und Gäste. Leider mussten wir erfahren, dass Lucia Mokelke am 21. September 2024 verstorben ist. Sie wurde noch 101 Jahre alt. Im letzten Infoblatt haben wir ihr noch am 04. Juli unsere Glückwünsche übermittelt.

Thomas Köhler hat in einer emotionalen Laudatio das Leben von Lucia gewürdigt. Sie war die Letzte der ehemaligen Peenemünder, die von uns gegangen sind. Wir denken oft an sie, besonders an die vielen interessanten und freundschaftlichen Gespräche.

Lucia war seit 1. Januar 1994 Mitglied unseres Vereins.

Wir danken Lucia für ihre aktive Vereinsarbeit und sie bleibt für uns unvergessen. In einer Schweigeminute gedachten wir Lucia Maria Mokelke.

Die Tagesordnung:

1. Berichte der Vorsitzenden Neidel und Köhler, des Schatzmeisters und der Revisionskommission.
2. Aussprache und Diskussion
3. Entlastung des Vorstandes für 2023/24
4. Schlusswort des Vorsitzenden Holger Neidel

1. Arbeit des Vorstandes im Berichtszeitraum

Vorstandssitzungen wurden regelmäßig jeden Monat durchgeführt. Im Mittelpunkt standen:

- Regelmäßige Treffen mit dem Geschäftsführer des HTM, Herrn Gericke, zur gegenseitigen Information und Absprache von geplanten Maßnahmen zur weiteren Gestaltung der Ausstellung zur Peenemünder Geschichte. Leider mussten wir nun erfahren, dass Herr Gericke entlassen wird. Wir haben mit ihm immer gut zusammengearbeitet. Am 30.10.24 haben wir ihn würdevoll verabschiedet.
- Wir werden weiterhin Projekte unterstützen, die das Museum attraktiver machen. Dazu gehören die Ausstellungen im Marine- und Fliegermuseum, die ständig aktualisiert werden.

Das Museumsschiff wurde im Innern weiter ausgestaltet und eine Videoüberwachung installiert. Wir danken den vielen ehemaligen Marineangehörigen, sowie Angehörigen des Jagdfliegergeschwaders 9. Vielen Dank auch insbesondere Lutz Hübner, der kritisch die weitere Ausgestaltung der Museen sowie des Museumsschiffes begleitet.

- Unser Stellvertreter, Thomas Köhler, berichtete über den Aufbau eines neuen Gedenkortes am Radweg von Karlshagen nach Peenemünde. Damit wird die Denkmallandschaft in Peenemünde erweitert. Im HTM läuft die Vorbereitung der neuen Dauerausstellung im Museum. Er hat Ideen der neuen Ausstellung vorgestellt. Augenscheinlich soll eine Neuorientierung des Museums stattfinden und wir werden das weiterverfolgen. Uns kommt es auch in Zukunft darauf an, eine breit gefächerte Förderung der weiteren Erforschung der Peenemünder Geschichte zu unterstützen.
- Am 14.09.2024 haben wir am Tag der Vereine in Karlshagen teilgenommen. Das Interesse an unserer Arbeit war sehr gering, aber es ging uns nicht allein so.
- In unserem Verein sind z.Z. 84 Mitglieder eingeschrieben. Den Kontakt halten wir zu ihnen vorrangig über unser Infoblatt.

2. Finanzbericht 2023/24 des Schatzmeisters Lutz Hübner (Auszug)

Im Berichtszeitraum 2023/24 erzielte unser Verein Einnahmen, die eine gute Bilanz aufzeichneten. Die Beiträge setzen sich aus den Mitgliedsbeiträgen, den Spenden und kleineren Rückbuchungen zusammen.

Gespendet haben:

Frau Bergmann, Dagmar
Herr Dr. Haider, Wolfram
Herr Höller, Norbert
Herr Hansen; Gerhard
Frau Klar; Maria durch Hansen, Gerhard
PBHG Peenemünde
Herr Nagel, Hartmut
Herr Riedel, Hansgeorg

Herr Krause, Rico
Herr Laue, Manfred
Spendenbox Museum
Spendenbox Schiff
Berliner Seemannsfrühschoppen
Marinekameradschaft Bug 1992 e.V.
Mister Gilles, Usher

Für die im Jahr 2023/24 geleisteten Spenden möchte sich der Vorstand bei allen Spendern nochmals recht herzlich bedanken. Besonderer Dank gilt der PHGB Peenemünde, Norbert Höller, Hansgeorg Riedel, Fam. Hartmut Nagel, Gerhard Hansen, Berliner Frühschoppen und der Marinekameradschaft Bug e.V. In den Spendenboxen des Schiffes und des Museums befanden sich sehenswerte Einnahmen.

Weitere Einnahmen erzielten wir durch Zuwendung der Infoblätter, sowie aus Zinserträgen. Diese Zinserträge ergaben sich aus den fest angelegten Rücklagen, die wir vom Beitragskonto geleistet haben.

Die **Ausgaben** setzen sich wie folgt zusammen:

- Mitgliederverwaltung, Organisation der Vereinsarbeit, Porto Infoblatt,
- Bürobedarf,
- Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung,
- Druck der Infoblätter,
- Modellbau und Instandsetzung,
- Museumsschiff und Museum,
- Kontoführungsgebühren,
- Homepage,
- Sonstiges (Spende Erhalt Tarantul an HTM)

Für das Finanzjahr 2023 ergab der Betrag sich am 31.12.2023 aus dem Beitragskonto, dem Spendenkonto und der Handkasse. Dazu kommen noch die oben erwähnten Rücklagen. Diese Mittel und die zu erwartenden Einnahmen im Jahr 2024 geben uns die Voraussetzung, auch im nächsten Jahr eine Vielzahl von neuen Aufgaben in Angriff zu nehmen, und im Sinne unserer Satzung, eine interessante Vereinstätigkeit zu gestalten.

Lutz Hübner
Schatzmeister des Fördervereins

(Unsere Mitglieder können sich beim Vorstand über Einnahmen und Ausgaben informieren)

3. Bericht der Revisionskommission vom 07.09.2024

Die Überprüfung der Rechnungsunterlagen des Vereins für das Rechnungsjahr 2023/24 wurde am 07.09.2024 durch die Revisionskommission, Herrn Kanetzki und Herrn Felgentreu durchgeführt. Alle Rechnungsunterlagen konnten durch den Schatzmeister, Herrn Hübner, vorgelegt werden.

Es wurden überprüft:

1. Konto Beiträge 384 000 487 mit Stand vom 07.09.2024
2. Konto Spenden 384 001 432 mit Stand vom 07.09.2024
3. Die Kasse mit Bestand vom 07.09.2024
4. Unterkonto Spenden Marine mit Stand vom 07.09.2024
5. Unterkonto Spenden Schiff mit Stand vom 07.09.2024

Die Kommission hat festgestellt:

Alle Einnahmen und Ausgaben für den Berichtszeitraum konnten nachgewiesen werden und stimmen mit den Kontoauszügen überein.

Die Buchungen auf den „Konten Beiträge und Spenden“ sind übersichtlich und nachvollziehbar. Alle Belege für diese Konten sind vorhanden und in Ordnung.

Das Kassenbuch ist ordentlich geführt und stimmt mit den Belegen und Kontoauszügen überein.

Die Verwendung der Finanzen entspricht unserer Vereinsatzung.

Wir danken Herrn Hübner für seine Arbeit als Schatzmeister unseres Vereins.

Karlshagen, 07.09.2024

M. Kanetzki

K. Felgentreu

(Auch hier können unsere Mitglieder jederzeit beim Vorstand die Zahlen für die Konten erfahren)

4. Diskussion und Aussprache

L. Hübner - Informierte über die neuen Ausstellungsstücke im Marine- und Fliegermuseum.

K. Felgentreu: - Die weitere Entwicklung des HTM wird der Vorstand genau verfolgen und die Mitglieder informieren.

U. Osse - Für die Vorträge im Sommer hätte er einen Kandidaten dessen Ausführungen er schon selbst einmal gehört hat.

L. Hübner – Die Vorträge wurden unterschiedlich besucht. Beim Vortrag von Löll über die Greif, ehem. W. Pieck, waren leider nicht viele Gäste zugegen. Die OZ hatte die Ankündigung nicht gedruckt. Danach wurden die Vorträge auch im „Blitz“ angekündigt und die Besucherzahlen haben sehr stark zugenommen. Die Bekanntgabe der Vorträge muss mehr gefördert werden.

K. Felgentreu – Zu den Berichten gab es keine Bemerkungen oder Fragen. Die Entlastung des Vorstandes erfolgte einstimmig.

5. Im **Schlusswort** von unserem Vorsitzenden, Holger Neidel, dankt er noch mal allen Mitgliedern unseres Vereins für ihre Mitarbeit. Ziel muss es sein, mit dem HTM; auch mit dem neuen Geschäftsführer; gut zusammenzuarbeiten.
6. Wir danken Herrn Gericke für eine langjährige gute Zusammenarbeit. Mit Wirkung vom 31.10.2024 wurde er vom Land entlassen. Für uns als Verein unverständlich. Wir haben Herrn Gericke am 30.10.2024 verabschiedet und wünschen ihm alles Gute für sein weiteres Leben.
7. Bei der Verabschiedung am 30. Oktober im HTM wurde er als Ehrenmitglied in unseren Verein aufgenommen.

Lucia Martha Mokelke (geb. Wortmann) *04.07.1923 †21.09.2024



Wir haben uns von Ihr mit einem Blumengebinde als letzten Gruß verabschiedet. Thoma Köhler hat ihr Leben auf der Jahreshauptversammlung sehr anschaulich für uns geschildert.

Ihr findet seinen Wortlaut hier:

Lucia kam aus Hagen in Nordrhein-Westfalen lernte dort in einer Apotheke den Beruf einer Pharmazeutisch-technischen Assistentin (PTA). Dann wurde sie mit 18 Jahren am 14. April 1942 in den Reichsarbeitsdienst der weiblichen Jugend (RADwJ) eingezogen und kam zum 1. April 1942 in ein RAD-Lager nach Scharchow bei Jassow, Kreis Cammin in Pommern. Lucia Mokelke, die letzte der Ehemaligen Peenemünder, ist am 29. September 2024 mit 101 Jahren von uns gegangen. Wir denken oft an unsere Lucia, besonders an die interessanten und freundschaftlichen Gespräche über ihr Leben in Peenemünde und danach.

Von diesen 90 Arbeitsmaiden kamen dann nach einem halben Jahr RAD sechs nach Peenemünde. Warum sie damals ausgewählt wurde, wusste sie nicht, ebenso wenig, wo Usedom lag. Am 1. Oktober 1942 kam die 19-jährige Lucia nach Peenemünde, um hier ihren sechsmonatigen Kriegshilfsdienst (KHD) des Reichsarbeitsdienstes in der Heeresanstalt Peenemünde (HAP) abzuleisten. Zwei Tage später, am Nachmittag des 3. Oktober war plötzlich eine helle Aufregung im Werk und alle schrien „Hurra“, nur die neuen sechs Mädels standen ratlos herum und wussten nicht „Warum?“ und „Was los war“. Der Grund wurde ihr erst später klar.

Zunächst konnte im Werk niemand etwas mit dem neuen Fräulein Wortmann anzufangen. Sie dachte anfangs, dass sie als ausgebildete PTA vielleicht ins Krankenrevier in eine Apotheke käme. Aber nein, sie kam am 29. Oktober ins Haus 4 zu Frau Behrens. Elly Behrens bearbeitete die Geheimregistratur in der Kommandantur und wohnte in der Waldstr. 20 in der Siedlung, wo sie ein Zimmer an Ruth Kraft untermietete. Frau Behrens führte noch zusätzlich Genehmigungen der Fahrten für die Kurieri aus. Sie war jedoch sehr verbittert und wollte Lucia dort irgendwie auch nicht. Lucia saß also dort und wußte nicht so recht, was sie machen sollte. Dann kam man auf die glorreiche Idee, ein Reisebüro einzurichten. Ein entsprechendes Schild wurde an ihre Bürotür angebracht und sie bekam eine große Wandkarte in ihr Zimmer. Von hier aus hatte sie nun die Kurieri durch die Gegend zu schicken. Diese mußten zunächst einen Dienstreiseantrag stellen, der von ihrem Chef unterschrieben wurde, dann konnte sie die dementsprechenden Fahrkarten ausstellen. Rasch bekam sie auch ein Telefon und sogar eine Schreibhilfe. Plötzlich war sie wichtig. Als am 27. März 1943 ihre sechs Monate KHD in Peenemünde endeten und sie am 29. März in Hagen offiziell aus dem Reichsarbeitsdienst entlassen wurde, wechselte sie zum 12. April in ein freiwilliges Angestelltenverhältnis bei der HAP.

Während der Kriegshilfsdienstzeit wohnte Lucia in der Siedlung im Ledigenheim „Haus Wendenburg“ mit vier Mädchen auf einem Zimmer. Danach bezog sie ein eigenes Zimmer im damaligen „Baltischen Haus“, das heutige Hotel Asgard. An jedem Arbeitstag fuhr sie mit der Werkbahn von Zinnowitz aus nach Peenemünde. Dort in Zinnowitz wohnte sie bis zum Schluss und erlebte hier auch den RAF-Angriff auf Peenemünde im August 1943.

1945, zwischen dem 21. und 25. Januar, kam dann der Befehl: „Packt eure Sachen, raus hier!“ In einem Güterzug wurde sie und viele andere nach Nordhausen evakuiert. Sie wurde zunächst in irgendeiner Schule untergebracht, bis es nach ein paar Tagen weiter nach Bleicherode ging. In Bleicherode wurde sie in der Barbarastr. 31 untergebracht.

Hier erlebte sie das Kriegsende und schlug sich darauf im Sommer 1945 nach Hause zu ihren Eltern ins Ruhrgebiet durch.

1993 von ihrem Sohn nach einem Wunsch für ihren 70. Geburtstag gefragt, antwortete sie ihm, dass sie noch einmal nach Zinnowitz und Peenemünde wolle. Als sie dann im Sommer '93 nach so langer Zeit zum ersten Mal wieder hier war, begegnete sie Ulrike Chust und Joachim Saathoff. Deren Herzlichkeit bei ihrer ersten Begegnung vergaß sie nie. Zum 1. Januar 1994 wurde Lucia Mitglied unseres Fördervereins. Bei allen Treffen unseres Vereins war sie immer aktiv dabei. Ihre Geschichten waren für uns sehr interessant und haben den Inhalt unserer Vereinsarbeit mitbestimmt. Wir sind ihr dankbar, dass sie uns beim Aufbau eines Museums über die Peenemünder Geschichte vorbehaltlos mit Dokumenten, Bildern und ihren persönlichen Aussagen unterstützt hat. Damit hat sie aktiv unsere Vereinsmitglieder zur Mitarbeit in unserem Verein mobilisiert. Für all das danken wir Lucia und nehmen in Trauer Abschied von ihr.

Die Trauerfeier mit anschließender Urnenbeisetzung fand am 9. Oktober 2024 in Hagen-Haspe statt



Vor 40 Jahren ins All – 2. Flug von Discovery STS-51A

Start: 8. November 1984 um 7:15 EST-Landung: 16. November 1984 um 6:59:59 EST

Besatzung: Frederick H. Hauck (Kommandant)
David M. Walker (Pilot)
Anna L. Fisher (MS)
Dale A. Gardner (MS)
Joseph P. Allen (MS)

Missionsdauer: 7 Tage, 23 Stunden, 44 Minuten, 56 Sekunden
(126 Erdumkreisungen), Bahnneigung: 28,5 Grad

Landeort: Kennedy Space Center



Der erste Startversuch am 7. September 1984 wurde wegen sehr hoher Windgeschwindigkeiten in der oberen Atmosphäre bei T-20 Minuten abgebrochen. Der Countdown am 8. November verlief wie geplant, und die Rettungsmission für die beim STS-41-Flug gestarteten Nachrichtensatelliten WESTAR VI und PALAPA B-2 konnte beginnen. Am zweiten Flugtag wurde der kanadische Nachrichtensatellit ANIK D-2 gestartet. Tags darauf folgte SYNCOM IV-1. Danach begann Kommandant Hauck mit einer Reihe von Kurskorrekturen, um den beiden gestrandeten Satelliten möglichst nahe zu kommen. Beide Satelliten wurden vorher von ihren ursprünglichen Bahn (981 km) auf niedrigere Bahn (338 km) abgesenkt. Als PALAPA B-2 erreicht worden war, begannen Allen und Gardner ihre Weltraumspaziergänge mit dem MMU. Ein Spezialwerkzeug, „Stinger“ genannt, wurde von Allen am Raketenmotor des Satelliten befestigt, und mit den Raketentriebwerken des MMU stoppte er die Umdrehung des Palapa-Satelliten, der sich vorher mit einer Umdrehung pro Minute um die Achse gedreht hatte. Anna Fisher fing danach den Satelliten mit dem Ladearm ein. Sie sollte Palapa B-2 in vorgesehene Verladegerüst einhängen, doch nach einigen Schwierigkeiten musste sie auf den Kanadaarm verzichten, und Allen, der kleinste aller amerikanischen Astronauten, musste den Satelliten zwei Stunden lang halten, bevor ihn Gardner in der Ladebucht verankern konnte. Ca. 1000 km vor PALAD B-2 war der Satellit WESTAR VI ebenfalls seit Februar 1984 unterwegs. Diesmal vertauschen Allen und Gardner ihre Rollen und befestigten abermals mit Muskelkraft den zweiten Satelliten. Die eingefangenen Satelliten wurden nach ihrer Rückkehr zur Erde an die Versicherungsgesellschaft, die durch den ursprünglichen Verlust



V.l.n.r. Dale A. Gardner, David M. Walker, Anna L. Fisher, Frederick H. Hauck, Joseph P. Allen



Allen und Gardner

Ein Spezialwerkzeug, „Stinger“ genannt, wurde von Allen am Raketenmotor des Satelliten befestigt, und mit den Raketentriebwerken des MMU stoppte er die Umdrehung des Palapa-Satelliten, der sich vorher mit einer Umdrehung pro Minute um die Achse gedreht hatte. Anna Fisher fing danach den Satelliten mit dem Ladearm ein. Sie sollte Palapa B-2 in vorgesehene Verladegerüst einhängen, doch nach einigen Schwierigkeiten musste sie auf den Kanadaarm verzichten, und Allen, der kleinste aller amerikanischen Astronauten, musste den Satelliten zwei Stunden lang halten, bevor ihn Gardner in der Ladebucht verankern konnte. Ca. 1000 km vor PALAD B-2 war der Satellit WESTAR VI ebenfalls seit Februar 1984 unterwegs. Diesmal vertauschen Allen und Gardner ihre Rollen und befestigten abermals mit Muskelkraft den zweiten Satelliten. Die eingefangenen Satelliten wurden nach ihrer Rückkehr zur Erde an die Versicherungsgesellschaft, die durch den ursprünglichen Verlust

der beiden Satelliten ziemlich großen Schaden erlitten hatte, zu einem sehr günstigen Preis verkauft. Beide Satelliten sind in der Zwischenzeit wieder gestartet worden.

Nutzlast: Telesat-H (kanadischer Nachrichtensatellit), SYNCOM-IV-1 (Nachrichtensatellit), MMU, DMOS (Diffuse Mixing of Organic Solutions).

Dauer des ersten Ausstieges von Allen und Gardner: 6 Stunden und 13 Minuten.

Der zweite Ausstieg dauerte 6 Stunden und 2 Minuten.

Mit dem MMU war Allen 2 Stunden und 22 Minuten unterwegs, der Ausflug von Gardner dauerte 1 Stunde und 40 Minuten

Aus 100 MAL INS ALL von Alfred Gugerell

Peenemünder erinnern sich!

Ich war in Peenemünde

Beim Raketenprofessor Dr. Wernher von Braun auf der HVP.

Begebenheiten am Rande des großen Geschehens / Fortsetzungsbericht von Karl Nehls, veröffentlicht 1969 in „Die Pommersche Zeitung“

10. und letzte Fortsetzung

In Peenemünde war es ja schon immer etwas bunt zugegangen, und so bunt war auch das Volk, daß sich auf dem Trassenheider Bahnhof einfand, unsere Angehörigen gaben uns das „letzte Geleit“. Als dann der Abmarsch begann, lieferten in Trassenheide krepierende Granaten die entsprechende Begleitmusik; „Granaten, abgefeuert von den russischen „Befreiern“, die dann später die Bevölkerung sehr bald von dem „befreiten“, was sie sich bei knapper Kriegsbewirtschaftung aufgespart hatte. Das ahnte wohl die Bevölkerung bereits, als sie dem abgehenden Transport recht lautstark Buh-Rufe hinterher schickte mit den Worten: „Das sind vielleicht tapfere Krieger, hauen ab, und überlassen uns hier unserem Schicksal!“

In Zinnowitz entwickelte sich eine regelrechte Panik, als russische Tiefflieger über das Gelände rasten und die versammelte Menge unter Beschuß nahm. Man kann nicht gerade sagen, sie wurde besänftigt, als später die Mannschaften des auf den Hängen neben den Gleisen lagernden Transports Marschverpflegung in Form von „Feuerwasser“ empfing. Wir hatten ja bereits am Nachmittag die Flaschen im Kasino aufgespürt, neben dem Flüssigen gab es aber auch feste Marschrationen. Das diente wieder einmal für uns zur Beruhigung, nachdem wir erfuhren, dem aus 50 Waggons bestehenden Transportzug war die Lok in Zempin defekt und nicht einsatzfähig geschossen worden. Zwei auf dem Bahnhof in Zinnowitz in Reserve gehaltene Maschinen hatte zuvor das gleiche Schicksal ereilt, schöne Aussichten fürs Stiftengehen.

„Überraschungen“ bis Swinemünde

So um die Mittagsstunde gab dann der Stationsvorsteher die Abfahrt frei, nachdem eine Ersatzlok im wahrsten Sinne des Wortes „angekeucht“ kam. Ich bestieg Wagen 10, unter dem man sich keineswegs einen solchen des heute bekannten TEE-Zuges vorstellen sollte. Man hatte ja auch wohl in den Kriegsjahren seine Erfahrungen mit diesen offenen Wagen gesammelt, aus denen man bei Gefahr leicht „herausjumpen“ konnte, sie leichter verlassen, als durch viele Gänge und Türen. Für die Erprobung fanden wir nicht viel später Gelegenheit, als in Ueckeritz die Maschine

und die folgenden Wagen durch russische Flieger unter Beschuß genommen wurden. „*Hast de, was kannst de*“ raus aus unserem „Coupée“ in den schützenden Wald. Ich habe auch den Kameraden Nürnberg niemals zuvor so schnell laufen gesehen.

Die Jäger nahmen dann von dem Überfall auf den Transportzug Abstand und zum Ziel die Wohnhäuser an der Bahnstrecke, von denen eins getroffen wurde und in Flammen aufging. Wir hatten die ersten Verwundeten. Bald kreisten wieder etwa zehn Flugzeuge über uns, jedoch ohne abzuwerfen bzw. schießen.

Wir setzten die Fahrt fort als mehrere feindliche Flugzeuge zum dritten Angriff ansetzten. Dies war etwa bei Heringsdorf. Dieses Mal lief ich mit Kamerad Mensel um die Wette, der noch eine Stabshelferin „unter seine Fittiche“ genommen hatte. Nach Wiederaufnahme der Fahrt erreichten wir dann gegen 20 Uhr den Badbahnhof Swinemünde.

Wir hatten zu der etwa 45 km langen Strecke Zinnowitz/Swinemünde, die die Reichsbahn ansonsten in etwas mehr als einer halben Stunde schaffte, acht Stunden benötigt.



Sowjet. Schlachtfabzeuge Illyushin Il-2 "Stormovik" beim Angriff, 1945
Quelle: BArch, Bild 183-R85077

Einschiffung auf SS „Eberhard Essberger“

Wie wir so in der Kolonne durch die Stadt zum Kaiserbollwerk marschierten, konnte man von dem „Haufen“ mit seinem allerlei Gepäck und in teilweise recht bunter Aufmachung sagen, wie 1812 einst ein Freiheitssänger die geschlagene französische Armee an der Beresina besang: „*Mit Mann und Roß und Wagen, so hat sie Gott geschlagen!*“ Die Kulisse boten die entlang der Straße liegenden, in den Bombennächten niedergebrannten Häuser und Ruinen. Die Stadt hatte unter dem Angriff am 12.3.1945 besonders schwer gelitten. In der Vermutung die Russen würden, wie wiederholt in den letzten Nächten, auch in der kommenden Nacht wieder einen Angriff fliegen, war ich nicht besonders erbaut, davon zu hören, die an der Pier vertäut und für den Abtransport bestimmten Schiffe gehen erst am nächsten Morgen in See.

Für die Aufnahme der „Peenemünder“ war „Eberhard Essberger“ bestimmt, den wir hochbordig vor uns liegen sahen. Was bot sich da unserem Auge! Die Bordwand behängt mit viel Tauwerk, Netzen und Jacobsleitern, dazwischen festgezurrte Flöße, alles Möglichkeiten der eigenen Besatzung des Schiffes bei einer Katastrophe Halt zu bieten, bzw. aber auch Schiffbrüchigen das An-Bord-kommen zu erleichtern. Beim Betreten der Gangway erfuhr ich von dem dort postierten II. Offizier: Bei diesem letzten aus Swinemünde auslaufenden Transport erfaßt dieser nicht nur die „Peenemünder“, sondern darüber hinaus alle Einheiten, die sich im Raum von Swinemünde „angestaut“ haben; in einer Gesamtzahl von etwa 25000 Köpfen.

Diese werden verteilt auf 10 bis 15 Hilfskreuzer aller Größen, die sich am nächsten Morgen auf Swinemündes Reede sammeln, um dann im Geleit von mit Flakgeschützen bestückten Schiffen den Kurs nordwärts zu nehmen.



Das 1943 gebaute Frachtschiff Eberhart Essberger. 1945 wurde es als britische Kriegsbeute erbeutet und in Empire Ayr umbenannt. Es wurde 1946 der Sowjetunion zugeteilt und war bis zu seiner Verschrottung 1974 als MV Dmitry Donskoy im Einsatz.

Die Gerüchte

Natürlich kursierten schon auf der Eisenbahn nach Swinemünde allerlei Greuelmärchen, bezüglich „wohin der Fahrt“. Die einen meinten, man wolle mit uns auf See umherkariolen, bis es zum Waffenstillstand gekommen sei, um uns dann wieder auszubooten. So wäre vermieden, den Russen bei der Besetzung als „kämpfende Truppe“ in die Hände zu fallen. Die anderen glaubten sich auf der Fahrt nach Kurland zum Einsatz; vielleicht würde man die ganze „Meute“ auch in Kopenhagen an Land setzen.

Für unsere Unterbringung an Bord war keineswegs an Kabinen gedacht, schließlich waren wir ja im Kriege und auf der Flucht. Die Flüchtlinge aus dem Osten hatten zu ihrem Elend wenige Monate zuvor noch die eisige Kälte in Kauf nehmen müssen, wir „segelten“ in der Maiensonnen.

Schulterstücke vermittelten keinen Respekt mehr

Wir waren ja nun an Bord und damit wohl auch sicher zu „entkommen“, deshalb hinsichtlich des Platzes keineswegs wählerisch. Wenn an einem Durchgang auch nicht sonderlich bevorzugt. Kamerad Nürnberg nicht übermäßig mit Schiffsbauten vertraut und in Unkenntnis der an Bord geübten Gepflogenheiten, hatte an einem zum Speigatt führenden Wasserlauf schlecht „gewählt“. Als am nächsten Morgen Deckwaschen „gepfiffen“ wurde, empfand er plötzlich eine mehr als notwendige Kühlung am „verlängerten Rückgrat“. Chef Döring war nach der Feststellung, daß ihm seine noch kürzlich bei der Kleiderkasse in Berlin beschafften Handschuhe geklaut wurden, auch nicht gerade froh gestimmt.

Ganz außer Fassung geriet er, als ihm dann noch als Sonderüberraschung ein Matrose mit seinen in des Wortes wahrster Bedeutung „Quadratlatschen“ auf die Finger trat. Von seinem mit einer Taschenlampe beleuchteten Hinweis auf seine Schulterstücke nahm der Janmaat aus Ostpreußen keine Notiz und meinte ganz im Gegenteil: „Wejem dem, jeben wir heite nuscht mehr!“ Sich über

den vielen Ärger einzuschlafen gelang dem Chef auch nicht, als er feststellte, daß die zum Trösten für unterwegs reservierte Asbach-Flasche neben sich nicht nur umgefallen, sondern restlos ausgelaufen war, der kostbare Inhalt nahm den Weg zum Speigatt. Nürnberg enthielt sich nicht zu bemerken, „*mir zog der Geruch schon länger in die Nase*“, worauf Döring: *Hätten Se doch mal was gesagt!* So endete der 1. Tag auf der Flucht.

4. Mai 1945 - Wir verlassen Swinemünde.

Ich hatte doch wohl ein wenig geschlafen, als ich bald nach 4 Uhr an Deck ging, um Möglichkeiten zu suchen die Notdurft zu verrichten, bzw. mich zu waschen. Das eine war genau so ein Problem wie das andere, weil Soldaten mit dem gleichen Vorhaben an gleicher Stelle sich zu einer langen Schlange angereiht hatten. Nun dann lassen wir es eben! Ein Erschüttern durchlief den Schiffskörper. Der Steamer kam in Fahrt nachdem um 6 Uhr von der Brücke das Kommando Leinen los' gegeben wurde. Ein Blick noch einmal auf das sich immer weiter entfernende Bollwerk ließ erkennen, welch eine ungeheure Menge von Vorräten aller Art, darunter auch Verpflegung, zurück geblieben war. Wir passierten den Osternothafener Leuchtturm, die Molenköpfe und fügten uns mit unserem „Eberhard Essberger“ in das auf der Reede liegende Geleit ein, um dann „Anker fallen“ zu lassen.

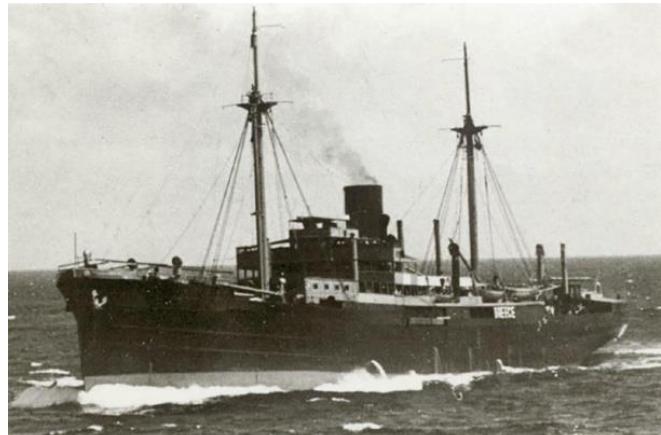
Untergang des Hilfskreuzers „Orion“

Wir erkannten in beachtlicher Höhe anliegende russische Jäger, auf die sich sogleich ein konzentriertes Feuer aus den Flakgeschützen des Geleitzuges richtete. „*Hei wie die Richtschützen auf ihrem Sitz jonglierten!*“ Eine Maschine, die etwas kuragiert gewesen war, wurde getroffen und stürzte unter großem Jubel der Besatzungen und „Einquartierten“ den verschiedenen Schiffen mit schwarzer Rauchfahne in die See. Nachdem wir „Anker auf“ gegangen waren erfolgte bereits der 2. Angriff etwa auf der Höhe von Heringsdorf der die Russen wieder zwei Maschinen kostete. Jedoch die Brüder gingen ran und ließen unsere Flotte auch nicht „ungeschoren“. Noch mit dem Anfliegen der Maschinen auf Beobachtung, entdeckten wir plötzlich ein aus einem Bomber kommendes „Etwas“, und schon wenige Sekunden später querte die Spur eines abgeworfenen Torpedos 15 m vor dem Bug die Fahrtrichtung der „Eberhard Essberger“.

Der liebe Gott hatte noch einmal den Daumen dazwischen gehabt. Der Torpedo traf jedoch mittschiffs den Hilfskreuzer „Orion“, der in Fahrtrichtung zwischen dem Ufer und uns lief. Wohl wegen der Nähe des Festlandes und der immer wieder auflebenden Fliegerangriffe war an Rettungsmanöver nicht zu denken, ich habe auch später nichts Gegenteiliges erfahren. Zurück verfolgend stellten wir aus der „Orion“ aufsteigende feurige Lohe und schwarze Qualmwolken fest. Danach legte sich der Schiffskörper auf die Seite, man sprach später von 100 Vermißten.

Meine in Peenemünde verbliebene Familie wurde später durch die Nachricht erschüttert, daß zu den Vermißten außer dem Kameraden Nürnberg auch ich zu rechnen war, erst im Herbst erfuhren unsere Angehörigen die Gewißheit, daß wir noch einmal davon gekommen waren und heil und sicher in einem Lager bei Neustadt in Holstein saßen.

(Ende der Reihe)



Der Hilfskreuzer Orion - An der Evakuierung der dt. Ostgebiete beteiligt, wurde die Orion noch am 4. Mai 1945 auf dem Weg nach Kopenhagen bei Swinemünde versenkt.

Flugzeuge im Jagdfliegergeschwader 9

Mit der Einführung der MiG-21 im JG-9 im April 1964 begann die Gefechtsausbildung im Geschwader an einer neuen Generation von Jagdflugzeugen.

Als Autor dieses Berichtes kann ich von mir behaupten, dass ich an Flugzeugen der nachfolgenden MiG 21-Typen als Ingenieur im Bereich Instandhaltung und Kontrollen gearbeitet habe. Ich habe diese Flugzeugtypen also nicht nur kennen gelernt, sondern wurde mit dem damaligen Stand von Wissenschaft und Technik eingehend vertraut. Die längere theoretische Umschulung auf den neuen Flugzeugtyp wurde in Kamenz an der Offiziershochschule durchgeführt.

Nun zu den einzelnen MiG-21 Typen:

Alle MiG-21 Typen waren in Metallbauweise, Deltaflügel-Mitteldecker mit separatem Höhenleitwerk. Rumpf in Halbschalenbauweise, Bremsklappen an der Rumpfunterseite. Je nach Version nach vorn oder zur Seite aufklappbares Kabinendach, Druckkabine mit Katapultsitz. Das Höhenruder um eine Achse drehbar, Mitte Rumpfheck angebracht. Der Ansaugschacht wurde zentral, unter der Kabine, zum Strahltriebwerk geführt.

Am **15. Juli 1964** begann die fliegerische Ausbildung mit der **MiG-21 F-13**.



MiG-21 F-13 Bild: Fotozirkel Eugen Heilig des JG-9

Dieses Flugzeug war ein Tagjagdflugzeug. Es besaß kein Funkmessvisier, sondern lediglich einen Funkentfernungsmesser. Als Antrieb war ein Zweiwellenstrahltriebwerk R-11F-300 mit Nachbrenner eingebaut. Höchstgeschwindigkeit in 12500 m Höhe 2125 km/h, Aktionsradius 600 km, Dienstgipfelhöhe 19 000 m, Startstrecke 850–1350 m, Landestrecke 850–1250 m. Bewaffnet war die F-13 mit einer Kanone NR-30, 2 Infrarotgelenkten Luft-Luft-Raketen K-13 oder 2 Kassetten UB-16 je

16 ungelenkte Raketen, zwei Bomben bis je 500 kg konnten unter den Tragflächen angehängt werden. Ausgerüstet war die F-13 mit Katapultsitz, UKW-Station, Funkkompass, Funkhöhenmesser, Funk-Marker, Kennungsgerät, Autopilot, Visier mit Funkentfernungsmesser und Bremsschirm an der linken Heckseite.

Flugzeugführer behaupteten, dass die MiG-21 ein sehr wendiges Flugzeug war.



MiG-21 PFM

Im Jahr 1966 erfolgte die Übernahme der ersten **MiG-21 PFM** durch die 2. und 3. Jagdfliegerstaffel.

Diese MiG-21 Version hatte keine Bordkanone. Sie hatte 2 gelenkte Luft-Luft-Raketen oder 2 Blöcke UB-16 oder 2 Bomben bis 500 kg. Sie war bei Flügen unter allen Wetterbedingungen, Tag und Nacht einsetzbar. Das Flugzeug war mit einem Funkmessvisier (Auffassungsentfernung 12 – 16 km) und einem verbesserten Funkhöhenmesser ausgerüstet. Höchstgeschwindigkeit 2175 km/h, Aktionsradius 400-450 km,

Bild: HTM

Dienstgipfelhöhe 19900 m, Startstrecke mit Nachbrenner 850 m, Landestrecke 550 m mit Bremsschirm. Intern wurde die PFM als Erzeugnis 76 bezeichnet.

1968 begann unsere Umschulung auf die **MiG-21 SPS**

Sie wurde ebenfalls als Mehrzweckjagdflugzeug eingesetzt und war die Weiterentwicklung der MiG-21 PFM. Neu war der Katapultsitz KM-1. Das Flugzeug war die erste Version mit Grenzschichtbeeinflussung (SPS-System). Dadurch konnte die Landgeschwindigkeit um 40 km/h

herabgesetzt werden. Das Kabinendach konnte nach rechts aufgeklappt werden. Der Bremsschirm befand sich unterhalb des Seitenruders über der Schubdüse. Anstelle des Zusatzbehälters konnte unter dem Rumpf eine Kanonengondel angehängt werden, mit einer Doppelrohrkanone 23mm und 200 Granaten.

Intern wurde das Flugzeug als Erzeugnis 94 bezeichnet.

Bei einem Flugzeug dieses Typs kam es am 29. Januar 1969 zu einem Flugvorkommnis im JG-9. Da beim Start der Schub des Triebwerkes plötzlich abfiel,

MiG-21 SPS Bild: Fotozirkel E. Heilig des JG-9

musste sich der Flugzeugführer, Oberleutnant Günther, bei einer Geschwindigkeit von 180 km/h und der Höhe 0 katapultieren. Er wurde rund 40 m hoch geschossen und landete sicher und unverletzt neben der Start- und Landebahn. Ich war teilweise Augenzeuge dieses Vorganges. Es war der erste erfolgreiche Einsatz eines Katapultsitzes KM-1 am Boden im Rahmen der Staaten des Warschauer Vertrages. Oberleutnant Christian Günther erhielt für sein gelungenes Einsatzes des KM-1 vom Herstellerwerk als Anerkennung eine Kamera. Katapultsitz und Kamera sind im Museum des JG-9 zu besichtigen.

Über weitere Flugzeuge, die im JG-9 geflogen sind, möchte ich im nächsten Infoblatt berichten.

Hinweis: Wer sich weiter über diese Flugzeuge, sowie ihren Einsatz im JG 9 informieren möchte, empfehle ich das Buch von Manfred Kanetzki „MiG's über Peenemünde“ ISBN 978-3-9814822-1-8 MediaScript GbR

Kf

Pressespiegel

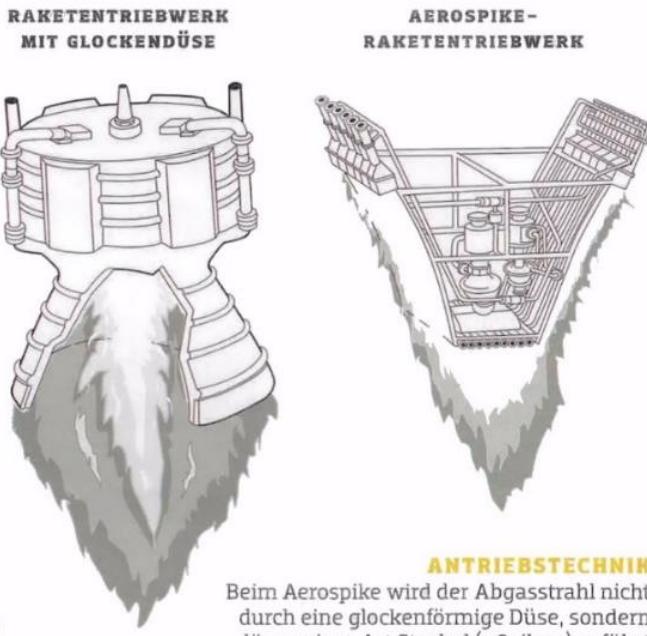
Die Aufnahme in unseren Pressespiegel bedeutet nicht in jedem Fall, dass wir mit allen Aussagen der jeweiligen Texte einverstanden sind.

Flugplatz Peenemünde aktuell – Test für einen Raumfrachter

In einem Artikel in der P.M. 09/2024 von Tim Schröder habe ich von einem Bremer Start-up erfahren, welches auf dem Peenemünder Flugplatz das Modell eines Raumfrachters der Zukunft testet. Sein „Hypersonic Spaceplan“ soll wie ein Flugzeug starten und landen können – und einen ungewöhnlichen Antrieb nutzen. Für den wieder verwendbaren Raumgleiter, bis zu 200-mal, setzt das Start-up Polaris auf eine Kombination zweier Triebwerke.

Polaris-Gründer Alexander Kopp hat mit seinen Raumflugzeugen einen Weltmarkt im Blick, der in den kommenden 20 Jahren wohl enorm wachsen wird. Benötigt werden viele Raumfahrzeuge, die kleinere Frachten in den Weltraum tragen – vor allem Satelliten von nur wenigen Hundert Kilogramm Gewicht. Der Raumgleiter, Prototyp „Mira“, soll über Turbinen als auch einen

Raketenantrieb verfügen. Die Bremer setzen daher auf ein anderes Prinzip, den so genannten „Aerospike“ – den „Luftstachel“. Der Abgasstrahl dieses Triebwerkstyps passt sich bei wechselnden Flughöhen besser an den Umgebungsdruck an. Das Team hat einen kleinen Antrieb „Aerospike“ gebaut und verfügt nun über eine Möglichkeit diese neue Antriebsart zu testen. Über Leitungen werden Sauerstoff und Kerosin in den Apparat geleitet und dann gezündet. Der „Aerospike“ erreichte bei ersten Versuchen vollen Schub. Beim Aerospike wird der Abgasstrahl nicht durch eine glockenförmige Düse, sondern längst einer Art Stachel („Spike“) geführt.



Die Antriebstechnik: Der Abgasstrahl wird längst einer Art Stachel („Spike“) geführt

Hat der Flieger die Reisehöhe erreicht, übernimmt der Autopilot. Sollte das Raumflugzeug einmal unbeabsichtigt aus dem wenige Kilometer breiten Gebiet steuern, startet automatisch die



Notfallfunktion: Die Triebwerke erlöschen. Ein Fallschirm öffnet sich, an dem der Flieger sanft zu Boden gleitet, ohne Schaden anzurichten. „Allerdings wäre er dann weg und in der Ostsee versunken.“ Sagte Alexander Kopp. Hier muss besonders gut aufgepasst werden.

2028 will Polaris erste Nutzlasten in den Orbit bringen. Dazu unsere Glückwünsche für gutes Gelingen – „Viel Erfolg“.

Jetzt kommt der Flugplatz Peenemünde ins Spiel:

In der Regel finden die Triebwerks- und Flugtests auf dem Flugplatz Peenemünde statt. Für das Polaris-Team hat der Flugplatz einen unschlagbaren Vorteil: Er verfügt über die einzige Startbahn in Deutschland, die direkt aufs Meer hinausführt und lang genug ist: keine Straßen, keine Häuser und Menschen sind in der Nähe. Hierzulande gibt es keinen besseren Ort, um neuartige Flugapparate auszuprobieren. Und so ist das Team inzwischen alle paar Monate in Peenemünde, um neue Prototypen oder Komponenten zu testen. Per Fernbedienung zünden die Ingenieure die Turbinen. Und dann heben die schnittigen Prototypen ab in den Himmel über die Ostsee. Nur bei „Mira“ hat es beim letzten Mal nicht geklappt. Ob der Aerospike in der Luft funktioniert, muss sich also noch zeigen. Der Luftraum bei Usedom ist nur wenige Kilometer breit.



**Auf dem Flugplatz Peenemünde bereiten Polaris – Mitarbeiter den „Mira“ – Prototyp zum Betanken vor.
Unten mittig das Raketentriebwerk.**

Kf



Polarisgründer Alexander Kopp hinter dem „Mira“-Prototyp Seines Gleiters

OZ

12.10.2024

Land trennt sich von Museumschef

Von Uwe Reissenweber

Meinungsverschiedenheiten zur Neuausrichtung des Historisch-Technischen Museums Peenemünde: Michael Gericke geht schon Ende Oktober

Peenemünde. Das Land und der Geschäftsführer des Historisch-Technischen Museums (HTM) Peenemünde, Michael Gericke, gehen getrennte Wege: „Im Vorfeld war nichts bekannt. Das kam für uns aus heiterem Himmel“, hieß es am Donnerstag (10. Oktober) aus der Belegschaft, die zuvor über den Aufhebungsvertrag informiert worden war. Das HTM wird zu 51 Prozent vom Land getragen, zu 49 Prozent von der Gemeinde Peenemünde.

Über die Gründe für die Trennung wird auf der Insel Usedom nun viel spekuliert. Das Kultusministerium in Schwerin hält sich dazu bedeckt. Michael Gericke's Peenemünder Bürostuhl ist gegenwärtig verwaist. Offenbar geht es um Meinungsverschiedenheiten zur Neuausrichtung des Museums und der geplanten neuen Dauerausstellung.

Seitens seines Sekretariats hieß es nach Rücksprache mit Gericke: „Die Historisch-Technische Museum Peenemünde GmbH und Michael Gericke sind übereingekommen, dass er seine Geschäftsführertätigkeit zum 31. Oktober 2024 aus Gründen der weiteren Neuausrichtung der Gesellschaft sowie unter Berücksichtigung des Projektstandes zur neuen Dauerausstellung beendet.“



Soll seinen Hut nehmen: Museumschef Michael Gericke in der Ausstellung. Foto: Henrik Nitzsche

Für besondere Verwunderung sorgt auf Usedom dieser Fakt, auf den das Sekretariat auch hinweist: „Herr Gericke wäre im Mai 2025 in seinen Ruhestand gegangen.“

Ein wenig aus der Deckung wagte sich ebenfalls der Peenemünder Bürgermeister Oliver Klotzin (WG Peenemünde). Auch er bestätigte: Ausgangsbasis für den Aufhebungsvertrag sei die Neuaustrichtung des HTM auch vor dem Hintergrund der geplanten neuen Dauerausstellung gewesen. Und ein Mitarbeiter meinte: „Vielleicht übernimmt nun einer, der weniger seine eigene Meinung vertritt.“

Laut dem von Bettina Martin (SPD) geführten Ministerium seien „die Historisch-Technisches Museum Peenemünde GmbH und Michael Gericke übereingekommen, dass er seine Geschäftsführertätigkeit zum 31. Oktober 2024 beendet“. Das HTM setze mit seinen Mitarbeitern die erfolgreiche Tätigkeit als Museum und Gedenkort fort, sagte ein Sprecher.

Peenemünde gilt als Wiege der Raumfahrt und zugleich als Ort, an dem KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter für Hitlers „Wunderwaffen“-Raketenpläne geschunden wurden. Schon immer gab es auf der Insel Usedom heftige Debatten über den Umgang mit der Geschichte Peenemündes. Das Ministerium jedenfalls betonte: „Das HTM versteht sich als ein modernes zeitgeschichtliches Museum am historischen Ort und als Lernort zur Geschichte des Nationalsozialismus, des Zweiten Weltkriegs und der Rolle von Technik in modernen Gesellschaften.“

Ausgehend von der kritisch-reflektierenden Auseinandersetzung mit der Entwicklung der Raketentechnik in der NS-Zeit würden grundlegende Problemfelder der Wissenschafts- und Technikentwicklung und ihre ethischen Dimensionen zur Diskussion gestellt.

Die Rakete von Elon Musks Firma SpaceX ist zum fünften Mal gestartet. Erstmals gelang diesmal auch die Landung der ersten Stufe. Die Bilder des Manövers.

Das größte jemals gebaute Raketensystem der Raumfahrtgeschichte ist zu einem fünften Testflug aufgebrochen. Das unbemannte „Starship“ hob am Sonntag vom Weltraumbahnhof des privaten Raumfahrtunternehmens SpaceX von Tech-Milliardär Elon Musk im US-Bundesstaat Texas ab, wie Live-Bilder zeigten. Vorgesehen war ein rund einstündiger Testflug.



Die erste Stufe der Rakete wird von den Armen des Versorgungsturms aufgefangen [Reuters](#)



Landung geglückt [Reuters](#)

Nach dem Start ist es dem Unternehmen erstmals gelungen, die Landung der Rakete zu demonstrieren. Wie in einem Video zu sehen war, fiel die erste Stufe der Mega-Rakete nach einem knapp neunminütigen Testflug zurück auf die Startrampe am Weltraumbahnhof Starbase im süd texanischen Boca Chica. Dort wurde sie von den "Stäbchen"-Armen des Versorgungsturms wieder aufgefangen.

Bei einem ersten Test im April 2023 war das komplette Raketensystem schon nach wenigen Minuten explodiert. Bei einem zweiten Test im November 2023 hatten sich die beiden

Raketenstufen zwar getrennt und die obere war weitergeflogen, kurz darauf waren jedoch beide separat explodiert.

Bei einem dritten Test im März erreichte das „Starship“ erstmals das All, konnte den Flug jedoch ebenfalls nicht wie erhofft abschließen. Bei einem vierten Testflug im Juni setzte das „Starship“ erstmals zu einer kontrollierten Landung an, die dann allerdings nicht ganz wie erhofft verlief. SpaceX betont stets, dass das Ziel der Tests ist, Daten zu sammeln.

Das „Starship“ - bestehend aus dem rund 70 Meter langen Booster „Super Heavy“ und der rund 50 Meter langen ebenfalls „Starship“ genannten oberen Stufe - soll bemannte Missionen zu Mond und Mars ermöglichen. Das System ist so konstruiert, dass Raumschiff und Rakete nach der Rückkehr auf die Erde wiederverwendet werden können.

In eigener Sache

Letzte Arbeitseinsätze am Museumsschiff 2024

In der Zeit vom 30.08. bis 02.09.24 und vom 11.10. bis 13.10.24 wurden wieder Arbeitseinsätze am Museumsschiff „Hans Beimler“ durchgeführt. Das Deck und die Aufbauten wurden gereinigt. Der Windmesser zur Reparatur abgebaut. Der Fußboden in der Mannschaftsmesse wurde versiegelt und die ersten Tafeln der neuen Sonderausstellung angebracht. Das Farblager wurde einer Inventur unterzogen und die Videoüberwachung wurde fertig gestellt. Die Umrüstung der Stromversorgung des Schiffes wurde vorbereitet. Die Undichtheit am Ausdehnungsspant wurde lokalisiert und beseitigt.



Wir danken für die eingegangene Spende

**Fam. Hartmut und Giesela Nagel
Frau Ingrid Vötter
Herr Michael Lenz**



**200,00 €
80,00 €
100,00 €**

*Wir trauern um unsere Mitglieder
Wilfried Gaube*

*** 13.09.1956 † 03.11.2022**
Lucia, Martha Mokelke

*** 04.07.1923 † 27.09.2024**

Sie nehmen in unseren Erinnerungen einen festen Platz ein.

Wir gratulieren unseren Vereinsmitgliedern zum Geburtstag



Im Oktober hatten Geburtstagtag

**Herr Manfred Kanetzki, Karlshagen; Herr Jörg Felgentreu, Waren;
Herr Dipl.-Ing. Ottmar Wegner, Altenholz-Klausdorf; Herr Dieter Pfeil Berlin
Herr Michael Beisegel, Peenemünde; Herr Prof. Dr. -Ing. Wolfgang Koschel, Aachen**

Im November hatten Geburtstag

**Herr Sven Prassler, Rellingen; Herr Thomas Dietrich, Glauchau;
Herr Andreas Quast, Rochau**

Im Dezember haben Geburtstag

**Herr Volkmar Schmidt, Karlshagen; Herr Jörg Kulisch, Karlshagen
Mister Usher Giles, London Herr Dr. Joachim Wernicke, Berlin;
Herr Marcus Laabs, Holzminden; Herr Silvio Lottes, Zwickau;
Herr Wolfgang Ritter, Oestrich-Winkel**

Der Weg zu den Sternen



IDEE DES RAUMTRANSPORTERS

USA

Liberty Enlightening The World
Centennial Celebration 1886–1986



NEW YORK, NY
JUL
18
1985
10001



E.A. Bartholdi, Statue of Liberty Sculptor

FIRST DAY OF ISSUE

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, erschien 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 beiden 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.