

INFOBLATT

Förderverein Peenemünde e. V.

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



Ausgabe 2-2024

Seite: 2

Der Vorstand informiert

- Neue Stätte zur Erinnerung an die Häftlinge des ehemaligen KZ-Arbeitslagers eröffnet

Seite: 3

Wernher von Braun und das erste Raketenflugzeug der Welt

Seite: 5

Flugzeuge im Jagdfliegergeschwader 9

Seite: 6

Vor 40 Jahren ins All - 5. Flug Challenger

Seite: 7

Peenemünde als Nationales Naturerbe und als Erinnerungsort Fortsetzung

Seite: 9

Peenemünder erinnern sich

Seite: 15

Pressespiegel

Seite: 21

In eigener Sache

Feierliche Eröffnung einer neuen Stätte zur Erinnerung an die Häftlinge des ehemaligen KZ-Arbeitslagers „Karlshagen II“

Bericht Seite 2



Großflächige Tafeln an der neuen Stätte zur Erinnerung

Der Vorstand informiert

1. Einladung zur Jahreshauptversammlung am 05. Oktober 2024

sowie zum Vereinstreffen vom 03. Oktober 2024 bis 05. Oktober 2024.

Ablauf:

- | | |
|----------|--|
| 03.10.24 | Anreise und am Nachmittag Treffen im Müggenhof um 15:00 Uhr Einweisung und Fahrt zum P VII. |
| 04.10.24 | Fahrt/Exkursion |
| 05.10.24 | 9:30 Uhr Gemeinsamen Fotos vor A 4
10.00 Uhr bis 12:00 Uhr Jahreshauptversammlung
Ort: Vortragssaal im Marinemuseum
18:00 Uhr Gemeinsamer Abend im Nordkap Karlshagen |
| 06.10.24 | Freizeit und ev. Abreise |

Wir bitten uns telefonisch oder per E-Mail die Teilnehmer an der Exkursion/Fahrt und dem gemeinsamen Abend bis 31. August 2024 mitzuteilen, um uns die Organisation zu erleichtern.

kf

2. Am 17. April 2024 wurde feierlich eine neue Stätte zur Erinnerung an die Häftlinge des ehemaligen KZ-Arbeitslagers „Karlshagen II“ eröffnet.

Ort ist die ehemalige Verloaderampe des Fertigungswerkes am Radweg zwischen Peenemünde und Karlshagen.

Die Begrüßung erfolgte durch den Geschäftsführer des HTM, Michael Gericke. Ein Grußwort hielt Bettina Martin, Ministerin für Wissenschaft, Kultur, Bundes- und Europaangelegenheiten M-V.

Gäste des Gedenkaktes waren weiterhin: Francoise Bulfay (Vertreterin der Commission Dora Ellrich de la Fondation pour la memoire de De'portation) und Gera Jazbinsek (Sohn von Joseph Jazbinsek, der ein Überlebender des KZ-Außenlagers „Karlshagen II“ war).

Dr. Philipp Aumann, Kurator HTM, hielt den Einführungsvortrag: „Häftlingsarbeit in Peenemünde, ein Erinnerungsort und sein Wert für die Vermittlungsarbeit“.

Die Kreismusikschule Wolgast stellte die musikalische Begleitung der Veranstaltung sicher.

Anschließend fand ein Pressegespräch statt.

In aufwendiger Archiv- und Literaturrecherchen hat das HTM neue Erkenntnisse zum Lager „Karlshagen II“ gewonnen, die nun am authentischen Ort vermittelt werden. Die Neugestaltung wurde mit Kulturfördermitteln des Landes M-V gefördert. Auf großflächigen Tafeln finden sich Informationen zur Geschichte des Werkes, zum Häftlingseinsatz, eine ausgewählte Häftlingsbiografie sowie Namen und Lebensdaten aller Häftlinge, die im KZ-Arbeitslager

„Karlhagen II“ untergebracht waren. Gleichzeitig ist eine würdige Stätte der Erinnerung an die Opfer des nationalsozialistischen Gewaltregimes entstanden.

Info HTM



Stätte zur Erinnerung an die Häftlinge des ehemaligen KZ-Arbeitslagers „Karlhagen II“



Teilnehmer der Eröffnung



Eröffnung durch
M. Gericke



Dr. Aumann
erläutert Inhalt der Tafeln



Ministerin Martin



Franzosen überbringen
Grüße

Wernher von Braun und das erste Raketenflugzeug der Welt

Im Buch von Lutz Warsitz über seinen Vater schildert er weiter, was sein Vater in Neuhardenberg erlebt hat:

„Am nächsten Morgen wurde die Maschine zum Standversuch klargemacht. Ich setzte mich sofort in den Führersitz und schaltete ein. Da gab es einen entsetzlichen Krach und ich fand mich drei oder vier Meter von der Flugzeugstelle liegend, mit einigen Teilen des Sitzes und des Steuerknüppels, wieder. Es hatte diesmal so gekracht, dass nicht nur der Ofen auseinandergefliegen war, sondern viel mehr. Der ganze Rumpf schien sich aufgelöst zu haben. Durch die Explosion war ich seitlich hinauskatapultiert worden. Durch den Krach und die Erschütterungen hörte und sah ich nichts mehr, aber mir war wenigstens nichts passiert. Als ich aufstand, kamen alle herbeigelaufen. Wir waren jedenfalls wieder so weit wie vor vielen Wochen. Die Enttäuschung war groß. Eine Vorführung mit dem Braun'schen Triebwerk in der 112, die schon im RLM angesagt worden war, musste abgeblasen werden.

Nachdem wir Heinkel den Vorfall mitgeteilt hatten, sagte er eigentlich sehr wenig. Weil die Zeit drängte, interessierten ihn Misserfolge nicht...Heinkels Unterstützung war für die ganze

Entwicklung ausschlaggebend! Und so bekamen wir von ihm eine weitere flugklare He 112, die erneut für unsere Zwecke umgebaut werden musste; nach einigen Wochen war sie klar.

Als zwei Versuche hintereinander klappten, oder sogar drei, da sprach ich ein Machtwort: **Schluss jetzt mit allen Versuchen auf der Erde – der nächste Versuch wird geflogen!**

An dem Tag mussten wir uns mit äußerst ungünstigen Wetterverhältnissen abfinden, denn es gab nur fünfhundert Meter Wolkenhöhe. Die anderen wollten nicht, dass ich flog.



Bild: „Flugkapitän Erich Warsitz“ S.36

„Ich fliege trotzdem, klarmachen und kein Ton mehr!“, sagte ich rigoros; ich wollte den Flug einfach hinter mich bringen.

..., ich hatte mir alles ausgerechnet. Wir kannten die Zeit, die es dauerte: ungefähr zehn Minuten, dann hatten wir einen Druck von 5 bis 6 atü, den ich zum Einschalten (während des Fluges) brauchte. Ich startete also mit Motorkraft, ging bis eben unter die Wolkendecke, so vierhundertfünfzig Meter, und drehte eine Platzrunde. Unterdessen war auch mein Druck da, was ich ja mit meinem Start so abgepasst hatte. Genau über dem Flugplatz nahm ich das Gas raus, drosselte die Fahrt auf ungefähr 300 km/h und bediente über dem Flugplatz meine züg Hebel. Siehe da: Mit einem spürbaren Ruck schoss das Flugzeug nach vorn. „Schoss“ ist

vielleicht etwas übertrieben. Das kann man nicht verlangen bei dreihundert Kilogramm Schub und dem Gewicht der He 112. Dennoch spürte ich einen merklichen Ruck nach vorn, trotz der Geschwindigkeit von ungefähr 300 km/h, die ich noch drauf hatte. Im Nu war ich kurz vor 400 km/h, das weiß ich noch genau. Aber bald, nachdem ich das Triebwerk, die Rakete also, eingeschaltet hatte, drangen beachtliche Qualm und Gase in den Führerraum.

Ich zog meine Brille hoch, die ich für alle Fälle des Aussteigens und dergleichen trug, und schmiss das Dach ab, weil die Gase im Gesicht so bissen, richtig schmerzhaft, dass ich die Augen nicht mehr aufhalten konnte.

„Was ist denn nun los?“ Ich drehte mich um und sah seitlich hinten die Flamme am Rumpf, auf jeden Fall hinten, aber genau feststellen konnte ich es nicht. Sprachlos über das Geschehen beobachtete ich das ordentlich brennende Triebwerk, während sich die Geschwindigkeit erhöhte. Ich nahm das Gas raus, um nicht noch schneller zu werden, weil ich nicht hoch genug war. Der Kolbenmotor lief auf Leerlauf, sodass die 112 nun ausschließlich mit Raketenschub flog. Zu den unangenehmen Gasen, die in den Führerraum traten, gesellte sich noch eine beachtliche Temperatur. Das alles hatte sich natürlich in Sekunden abgespielt. Demzufolge musste ich schnell schalten. Abstellen konnte ich das Triebwerk nicht, also musste es dreißig Sekunden leer brennen. Als es vorne immer heißer wurde, war mir klar, dass etwas nicht stimmte. **Aussteigen!**

In Windeseile schnallte ich mich los und wollte mich schon erheben, um den Sprung zu machen, da merkte ich, dass ich durch das Rausnehmen des Gases an Höhe verloren hatte und mich in schätzungsweise zweihundert Meter Höhe befand. Das Risiko, aus dieser Höhe rauszuspringen, erschien mir zu groß... Als ich Bodennähe erreichte, fast an der Flugplatzgrenze, denn da hatte ich hingesteuert, weil ich das Flugzeug ja möglichst auf den Flugplatz hinschmeißen wollte, blieb mir keine Zeit mehr, das Fahrwerk raus zu nehmen. Dann war die halbe Minute zu Ende, das Triebwerk setzte aus und ich legte im selben Moment eine Bauchlandung hin. Ein Sprung, und raus! Kaum war ich draußen, brannte sie schon. Nun kamen die Feuerwehr und Sanitätswagen angefahren und konnten löschen. Braun, Künzel und alle anderen kamen angerannt. Mir war nichts passiert.

Was war aber passiert? Nicht der Benzintank für den Motor selbst brannte – der befand sich an der Fläche und dort war alles in Ordnung, sondern etwas an der Rakete hatte nicht gestimmt...

Wir hatten einen Fehler gemacht! Die Belüftungsstutzen waren verkehrt herum angebracht worden, sodass beim Flug nicht der beabsichtigte Überdruck im Rumpf entstand, sondern ein Sog: Dadurch wurde ein Teil der Flamme aus der Düse nicht nach hinten rausgeblasen, stattdessen gelangte er durch die Sogwirkung in den Führerraum. Diese Bruchlandung wäre nicht nötig gewesen, wenn das Triebwerk ordnungsgemäß funktioniert hätte. Doch der Ofen hatte, wie üblich, einen Haarriss bekommen, was dazu führte, dass an einer Stelle, wo es nicht sein sollte, der Brennstoff in einem feineren Strahl heraustrat und natürlich brannte. Also kam nicht nur Gas nach vorn, sondern durch die Flamme im Rumpf auch die Hitze.“

Wie ging es nun weiter? Sollte ein neuer Test stattfinden und spielte Peenemünde noch eine Rolle?

kf

Flugzeuge im Jagdfliegergeschwader 9

2. L-39ZO und L-39V (Tschechoslowakische Produktion)

Der Strahltrainer L-39, ein Nachfolgemuster der L- 29, wurde im JG 9 vorrangig als Schleppflugzeug für das Schleppziel KT-04 eingesetzt.

Als Schleppflugzeug war in der hinteren Kabine die Seiltrommel für das Schleppziel KT-04 untergebracht. Ein originales KT-04 steht vor dem Marine- und Fliegermuseum in Peenemünde.

Nach über 20 Jahren im Einsatz der IL-28 in der Zieldarstellungsstaffel (ZDS-33) machten sich Verschleißerscheinungen bei diesen Flugzeugen bemerkbar. Als Nachfolgemuster entschied man sich für den allwettertauglichen, zweisitzigen Strahltrainer L-39.

Nach theoretischer und praktischer Umschulung der Flugzeugführer und des technischen Personals erfolgte im März 1980 dann, aus Bautzen kommend, die Zuführung von drei L-39ZO nach Peenemünde. Mit diesem Flugzeug erfolgte die Zieldarstellung für die Volksmarine und die Truppenluftabwehr der Landstreitkräfte. Als Ersatz für die IL-28 übernahm die ZDS-33 am 29.Mai 1980 zwei weitere Flugzeuge L 39V, die als Schleppflugzeuge für das dazugehörige Schleppziel KT-04 vorgesehen waren.



L-39 mit KT-04 Bild: Archiv Fotozirkel Eugen Heilig des JG-9

Die Umschulung der Flugzeugführer und Techniker mit dem Schleppziel erfolgte mit angehängten KT-04 in Kosive (Tschechoslowakei). Anschließend begann der Einsatz vom Flugplatz Peenemünde. Auf der Seiltrommel in der 2. Kabine befand sich ein 1700 m langes und 5 mm starkes Stahlseil. Der Start des Schleppziels KT-04 erfolgte mit Hilfe eines Startwagens. Das Flugzeug

rollte dazu auf die Start- und Landebahn (SLB) und das Schleppziel wurde auf 100 m an das ausgefahrene, gespannte Seil gehängt. Bei 150 bis 160 km/h hob die L-39V ab und beschleunigte dann weiter auf 250 km/h. Bei einer Flughöhe von 80 m löste sich das Schleppziel vom Startwagen, der auf der SLB zurückblieb. Die L-39 flog konstant in einer Höhe von 2500 m, mit einer Geschwindigkeit von 450 km/h. Das Schleppziel KT-04 flog etwas niedriger dahinter, in einer Entfernung zum Flugzeug von 1200 m.

War der Einsatz beendet, wurde das Schleppziel KT-04 über den Erdschießplatz Peenemünde ausgeklinkt.

An einem Fallschirm erfolgte die weiche Landung. Ein aufblasbarer Landungsdämpfer unter dem Schleppziel KT-04 reduzierte den Aufprall auf den Boden weiter.

Nach dem Ausklinken des Schleppzieles wurde das Stahlseil bis auf 30 m wieder eingezogen und auf die Trommel in der 2. Kabine aufgerollt. Damit landete dann die L-39.

In seinem Buch „MiG´s über Peenemünde“ beschreibt Manfred Kanetzki (Seite 167 bis Seite 171) den genauen Einsatz der L-39 mit und ohne Schleppziel, sowie alle technischen Daten und Wartungsarbeiten der Techniker an beiden Geräten.

kf

Vor 40 Jahren ins All – 5. Flug Challenger

Am 6. April 1984 um 8:58:00 Uhr EST startete Challenger (5)

Internationale Flug-Nr. 95

STS-41C

11. Space Shuttle Mission

ins All.



Besatzung:

Robert L. Crippen

(Kommandant)

Francis R. Scobee (Pilot)

George D. Nelson (MS)

James D. A. van Hoften

(MS)

Terry J. Hart (MS)



v.l.n.r. Crippen, Hart, van Hoften, Nelson, Scobee

Bild: NASA

Hauptnutzlast war das LDEF (Long Duration Exposure Facility) mit insgesamt 57 Experimenten an Bord, der Größe eines Kleinbusses und einer Masse von ca. 10 Tonnen. In den 86 entfernbaren

Fächern, die 200 Forschern in 8 Ländern zur Verfügung gestellt worden waren, befanden sich dem Aussetzen in den Weltraum aktiviert wurden. Beim SEEDS-Experiment waren es z. B. 12 Millionen Tomatensamen, die nach dem Flug einer Millionen Schulkinder für Versuche zur Verfügung gestellt wurden. Auch die Hauptschule St. Veit/Gölsen in Niederösterreich beteiligte sich Jahre später, nach der LDEEF-Bergung beim Flug STS.32 im Januar 1990, an diesem internationalen Forschungsprojekt. Die Reparatur des im Jahre 1980 gestarteten Sonnenforschungssatelliten SMM (Solar Maximum Mission), kurz Solar Max genannt, war das Hauptziel des Fluges. Nach einer Annäherung der Challenger an den Solar Max auf ca. 30 m verließ Astronaut Nelson mit seinem MMU den Laderaum des Orbiters und versuchte, den Satelliten mit einem Spezialwerkzeug unter Kontrolle zu bekommen. Nacheinigen Fehlversuchen wurde Nelson wieder in den Orbiter zurückbeordert. Während der Nacht brachten die Bodenmannschaften im Goddard Space Fligh Center den Satelliten, der durch die Impulse von Nelson außer Kontrolle geraten war, wieder in eine langsame, kontrollierte Drehbewegung. Bereits beim ersten Versuch fingen die Astronauten den Solar Max mit dem Ladearm ein. Solar Max wurde in ein Gerüst eingehängt, und die Astronauten Nelson und van Hooten konnten einige Module des Satelliten austauschen. Die Arbeit gelang so rasch, dass van Hooten im Laderaum einige MMU-Tests durchführen konnte. Tags darauf wurde Solar Max wieder ausgesetzt, und der Satellit konnte seine Sonnenmessungen nach ca. 30 Tagen wieder fortsetzen. Der Flug zeigte auf, dass man Satelliten in einer Modulbauweise im Weltraum relativ leicht reparieren und somit enorme Start- und Entwicklungskosten einsparen kann. Hervorragendes Filmmaterial lieferte erstmals die IMAX-Kamera, die fast während des gesamten Fluges im Einsatz war. Von der Erde mitgebrachte Bienen bauten nach kurzen Orientierungs- und Bauschwierigkeiten ihre Waben in gewohnter „Erdqualität“.

Die Landung von Challenger erfolgte am 13. April 1984 um 5:38:07 PST

Info aus 100MAL INS ALL von Alfred Gugerell

kf

PENEMÜNDE ALS NATIONALES NATURERBE UND ALS ERINNERUNGORT

(Fortsetzung)

Im LEIPZIGER LEITFADEN von Dr. Nils Franke wird für Peenemünde weiter festgestellt:

Zu Landschaftseingriffen im Nationalsozialismus im Naturschutzgebiet und in Peenemünde

Dass die Eingriffe für die Infrastruktur in die Landschaft immens sein würden, zeigte sich bereits auf der Greifswalder Oie, die Peenemünde in der Ostsee vorgelagert ist. Aus Sicherheitsgründen – man hatte noch wenig Erfahrung mit den neuen Waffen – wurden von hier aus 1937 die ersten Raketen abgeschossen, und zwar entlang der Usedomer Küste. Zu diesem Zweck wurde auf der Greifswalder Oie offenbar jegliche Vegetation entfernt und eine Zufahrtstraße zur Abschussvorrichtung gebaut.

Hinzu kamen Startplatz, Beobachtungsbunker, Kontroll- und Schaltanlagen. Das war bereits ein erster Vorgeschmack in Bezug auf die folgenden Landschaftseingriffe in Peenemünde. Dort kaufte die Wehrmacht 1936 den Wolgaster Stadtwald und die erforderlichen Heideflächen. Der Vorgang zog sich zwar bis 1943 hin, doch hinderte das die Nationalsozialisten nicht, bereits im gleichen Jahr mit dem Bau einer Eisenbahn zu beginnen. 1939 wurde in einer zweiten Phase noch deutlicher weiter ausgegriffen. Hatte man zunächst nur kleinere Forstflächen in Peenemünde beansprucht, gerieten weitere 400 ha in das Visier: das Gebiet Kölpinsees, das Dorf Peenemünde und das Gelände bis Karlshagen. Die Wehrmacht brauchte Flächen für die fabrikmäßige Produktion der von ihnen entwickelten Waffen sowie neuen Wohn- und Versorgungsraum für die Arbeiter.

Für das Dorf Peenemünde bedeutete das das Ende in seiner ursprünglichen Form: Die Menschen wurden ausgesiedelt, und die meisten Gebäude dem Erdboden gleich gemacht. Ein Deich wurde gebaut, wie auch ein Kraftwerk, um über genug Energie zu verfügen. Ein kleiner Hafen ermöglichte den Kohletransport für das Kraftwerk.

Das Gebiet von Peenemünde Richtung Nordosten, hin zur Ostsee, wurde nun Ort der Abschussbasen. In so genannten „Prüfständen“ wurden die Raketen gestartet und dann entlang der Küste ihr Flugweg verfolgt. Dafür wurde wiederum dieser Bereich der Insel, der schon damals von hohem Naturschutzwert war und bis heute ist, mit Infrastruktur erschlossen. Die Raketen wurden z. B. auf Gleisen zu den Prüfständen gebracht, mussten betankt, gezündet werden usw. Heute sind noch überall die Reste dieser technischen Vorrichtungen zu sehen. Wie übrigens auch Bombentrichter. Denn den Alliierten blieben die Vorgänge auf der Insel nicht verborgen. Sie bombardierten z. B. am 17./18. August 1943 in der so genannten „Operation Hydra“ mit etwa 600 Flugzeugen das Gelände. Es wurden etwa 1800 Tonnen Spreng- und Brandbomben abgeworfen. Auch aus diesem Grund stehen an vielen Orten zwischen Karlshagen und Peenemünde Warnhinweise.

Zu Zwangsarbeit in Peenemünde: Das KZ-Arbeitslager Karlshagen I



Bild: M. Kanetzki

Die Nationalsozialisten in Peenemünde waren auf Arbeitskräfte angewiesen. Sie beschafften sich diese u.a. bei der SS. Dazu wurden zwei Konzentrationslager errichtet, darunter das „KZ Arbeitslager Karlshagen I“. Die baulichen Überreste des Lagers sind noch vorhanden.

Es bestand aus 5 Häftlingsbaracken, die

mit Stacheldraht umgeben waren. Mehrere Wachtürme sicherten das Gelände, hinzu kamen ein Waschhaus, eine Küche und ein Appellplatz.

Das Wachpersonal verfügte über mehre Bunker als Aufenthaltsort.

Das Lager selbst unterstand dem KZ Ravensbrück, das heute eine Gedenkstätte ist.

Im KZ-Arbeitslager Karlshagen I waren 1500 Häftlinge unterschiedlichster Nationalitäten untergebracht. Sie mussten schwere und gefährliche Arbeit leisten. Sie wurden z. B. gezwungen, nach Bombenangriffen nicht explodierte Bomben, sogenannte „Blindgänger“, freizulegen. Von 1943 bis 1945 starben nachweislich 248 Personen, wahrscheinlich waren es deutlich mehr. Ein zweites Konzentrationslager befand sich in einer Raketenfertigungshalle.

Zu Naturschutz im Nationalsozialismus in Peenemünde

Der Naturschutz verfolgte die Vorgänge Mitte der 1930er Jahre in Peenemünde genau. Der damals zuständige Kreisnaturschutzbeauftragte des Kreises Usedom-Wollin, Prof. Dr. Werner Herold (1886-1967), vertrat aus persönlichen Gründen gegenüber dem Militär eine positive Haltung: „Das militärische Belange denen des Naturschutzes vorgehen müssen, ist mir als Soldat und Offizier natürlich gegenwärtig.“ führte er 1938 aus.

Der Umwandlung des Fischerdorfs Peenemünde in die Raketenversuchsstation stellte er sich nicht in den Weg und meldete 1939 der Reichsstelle für Naturschutz in Berlin: „Nach

Mitteilung des Standortältesten in Peenemünde wird das gesamte Gelände des Peenemünder



KZ- Häftlinge bei Aufräumarbeiten nach dem Bombenangriff 1943 in der Fertigungshalle F1
Bild: Archiv: FVP

Hakens militärisch gebraucht. Der von der militärischen Seite gestellte Antrag, den Schutz für das einstige Vogelschutzgebiet aufzuheben, ist von mir unter diesen Umständen befürwortet worden. Der Antrag wird von der Naturschutzbehörde (Landratsamt Swinemünde) an die Höhere Naturschutzbehörde weitergereicht.“

Die Naturschützer sahen im Militär eher einen Partner, der sich positiv auf ihre Interessen auswirken konnte. Denn mit ihm war die scharfe Bewachung des Gebietes möglich. Die Fischer, Jäger und Touristen konnten

damit als Konkurrenten ausgeschlossen werden, der Einfluss von Heer und Luftwaffe wurde dagegen als verkräftbar gesehen. Die Aufhebung des Naturschutzgebietes Peenemünder Haken, Struck und Ruden gelang deshalb 1942 relativ reibungslos, ohne Proteste und juristisch einwandfrei. Ein Vorgang, der in der deutschen Naturschutzgeschichte bis dato vergleichsweise selten und damit bemerkenswert war.

Fortgeführt wird die Betrachtung von Dr. Nils Franke im nächsten Infoblatt mit der Zeit der Sowjetischen Besatzung bis zur Gegenwart.

Kf

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“

8. Fortsetzung

Was wir an ihm verehrten

Entgegengesetzt zu seiner überraschenden Stellung als Technischer Direktor der Heeresversuchsstelle, mit einer außergewöhnlichen Arbeitsaufgabe betraut, und ebenso entgegengesetzt, da er wenig Freizeit zur Verfügung hatte, hatte er eigentlich für jedermann Zeit, der mit einem Anliegen zu ihm kam. Er war nicht nur geschätzt, von denen, die seine Vorgesetzten waren, sondern wurde in gleicher Weise verehrt von jenen, die ihm untergeordnet waren.

Ich fragte einmal einen mir aus Stettin bekannten Schlosser: „Wie kommen Sie denn mit Herrn Dr. von Braun zurecht?“ Worauf ich in echtem Stettiner Dialekt die Antwort bekam: „Der Dokter ist prima mit dem könn' Se reden, wie Se dat mein. Na, un' wenn et denn jeklappt hat - womit er den,

geglückten Start meinte -un' die trinken denn „ein“ druff int Kasino, denn hat er uns mit nen Kasten Bier och nich vergessen, dat könn' Se man globen!“

Gibt es wohl einen schöneren Beweis der verschworenen Gemeinschaft? Dr. von Braun besaß nicht nur die Fähigkeit der freien Rede, sondern das Können, die gewiß doch schwierige Materie seines Schaffens mit einfachen Worten ohne viel Mathematik für jeden begreiflich zu machen, soweit die Geheimhaltung dies zuließ. Selten begegnete man ihm allein; immer war er umgeben von einem Teil seiner engsten Mitarbeiter. Wo auch immer solch eine Gruppe auftrat, schien meist die Unterhaltung auf die Rakete konzentriert zu sein. Keineswegs war er immer frohen Muts. Zuweilen sah man ihn auch mit recht besorgter Miene, wobei es von mathematischen Formeln nur so sprudelte. Wenn das Gespräch nicht sogar verstummte, so bewegte es sich auf einer anderen Basis, sobald sich ein Unbekannter näherte; ein Beweis um das Bemühen für die Geheimhaltung. An manchem Abend auf meinem Heimweg aus dem Kasino war selbst in weit vorgerückter Stunde das Dienstzimmer des „Doktors“ noch beleuchtet. Die Sekretärin Lore Bannasch wird in ihrer Freizeit beträchtlich eingeengt gewesen sein. Wie alle war auch sie immer für ihren Chef arbeitsbereit. Würde er diese Zeilen zu Gesicht bekommen, so würde er sicher fragen: *„Habe ich denn im „Inselhof“ in Zempin etwa auch Akten gewälzt?“*.

Dort in dieser anheimelnden Gaststätte am Achterwasser traf ich ihn an manchem Sonntag. Es war wohl so etwas wie sein Refugium in das er sich zurück zog, um für kommende arbeitsreiche Tage neue Kraft zu schöpfen. Es war eins der vielen landschaftlich schön gelegenen Plätzchen auf der Insel, nur wenige Kilometer von Zinnowitz entfernt, etwa auf halbem Wege nach Koserow gelegen, mit Blickrichtung auf die Halbinsel „Der Gnitz“ mit ihren schilfumsäumten Ufern, in der Ferne der Turm des Domes der Herzogstadt Wolgast. Diese Stätte mit ihrer Ruhe rundum nur unterbrochen durch das Murmeln der Wellen, war der rechte Ort zur inneren Einkehr und Besinnung. Das Täßchen Kaffee, von charmannten jungen Damen serviert und im Liegestuhl genossen, schmeckte hier ganz besonders gut.



Liegestuhlbereich vor dem Inselhof Zempin, Sommer 1941 (Privatarchiv Hilde Stockmann, Zempin)

Man konnte Dr. von Braun auch mit der Hand an der Ruderpinne auf einem Segelboot über Wasser kreuzen sehen. Wenn ich nicht irre, war ihm auch die Anschaffung von Sportruderbooten

für uns Peenemünder zu danken, die ihren Liegeplatz im Karlshagener Hafen hatten. Das waren Beweise für seine Neigung zur Ausübung des Wassersports.

Die Harmonie mit dem Elternhaus

„Ist er noch immer der große Junge geblieben?“, so fragte der Vater einen Kameraden von mir. Die Eltern waren aus ihrem Domizil in Oberaudorf am Inn (wohin sie damals von ihrem ostdeutschen Besitz verschlagen worden waren, seiner Zeit lebte die Mutter noch) aufgebrochen, um wahrscheinlich zum ersten Male den Sohn in seiner damaligen Wohnung in Zinnowitz zu besuchen. Welch eine Herzlichkeit des Verbundenseins und der Verehrung spricht doch aus diesen Worten? Sie spricht auch aus einem Bilde, das den 91 jährigen Ernährungsminister der Regierungszeit Papen/Schleicher, Freiherrn Magnus von Braun, mit seinem Sohn zeigt; bei seinem Aufenthalt in Oberaudorf aufgenommen, wenige Tage vor dem Start des „Apollo-11“-Unternehmens. Welche Gedanken mögen den alten Herrn erfüllt haben in den Tagen da wir alle in Deutschland mit unseren Wünschen in den USA waren. Welches Gefühl des Dankes und des Stolzes aber auch auf den Sohn, der wenn auch weit von seiner Heimat entfernt, in seinem innersten Herzen immer ein Deutscher bleiben wird.

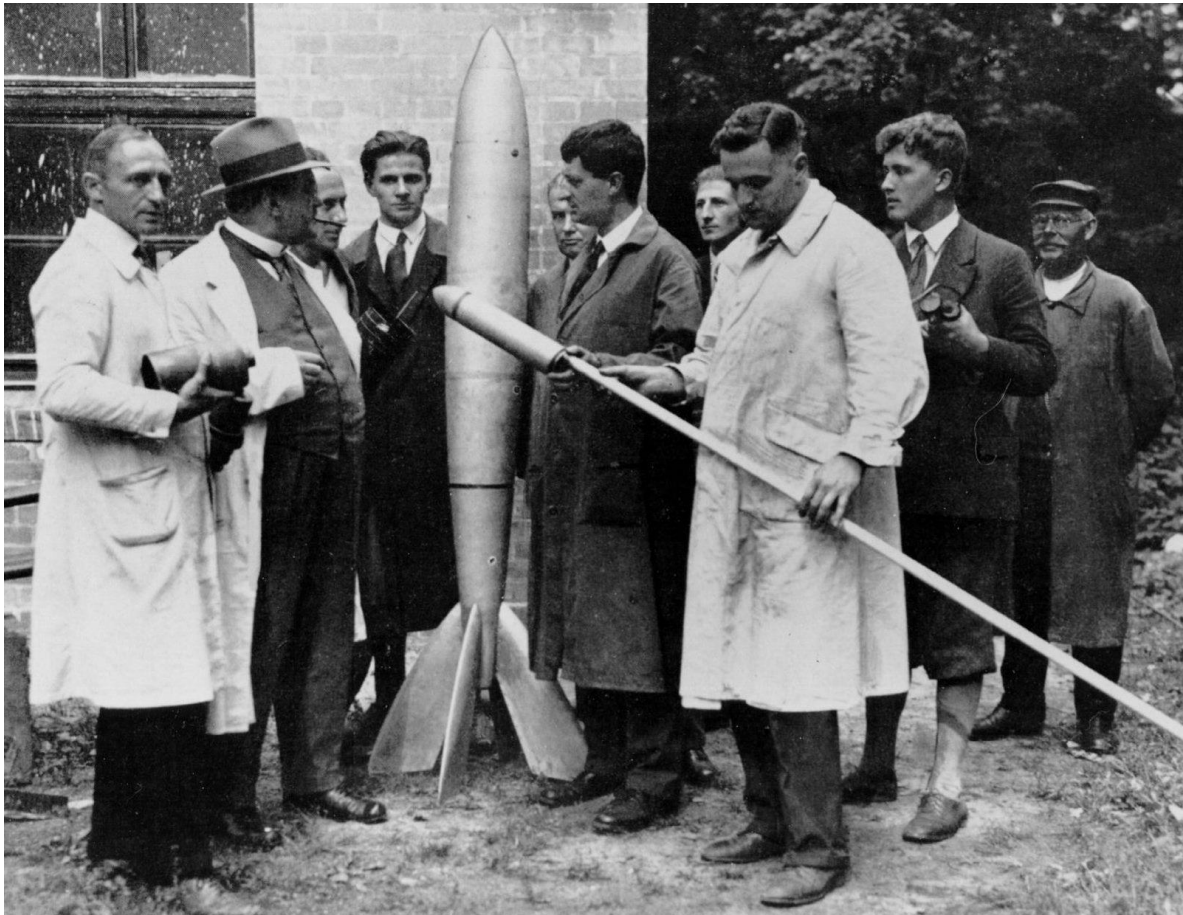


Wernher von Braun (re) mit seiner Mutter Emmy und seinem Vater, Reichsminister a. D. Magnus Freiherr von Braun, im oberbayerischen Oberaudorf am 9. September 1958 (picture-alliance/dpa)

Es ist mir bekannt, daß der „Doktor“ auch bei seiner überreichlichen Beanspruchung in den Staaten, wenn ihn die dienstlichen Aufgaben auf den Kontinent riefen, immer die Gelegenheit nutzte, um seinem Elternhause einen Besuch, zu machen. Ein glückliches Familienleben lassen auch die mit seiner Familie veröffentlichten Bilder erkennen. Bei seinem nimmermüden Arbeitseinsatz und der unlöslichen Verbindung mit seiner großen Aufgabe bleibt für die Familie nur wenige Freizeit übrig. Selbst dann muß sie das Studium mit heimgebrachtem Aktenmaterial in Kauf nehmen. Wie dankbar wird der „Doktor“ sein für jede Stunde des Losgelöstseins. Deshalb muß jedermann die heute gewünschte, aber auch angeordnete Abschirmung verständlich sein. In einem Brief an unsere „Interessengemeinschaft ehem. Peenemünder“ kommt zwar das unaufhörliche Verbundensein zum Ausdruck, es ist darin aber auch von dem Bedauern zu lesen diesem Kreise so selten seine Anwesenheit schenken zu können. Diese Abschirmung ist dringendstes Gebot, das aus wenigen Zahlen erkennbar wird. Nach dem gelungenen „Apollo 11“-Unternehmen waren nahezu 3.500 Pressevertreter, darunter über mehr als 800 Korrespondenten aus mehr als 50 Ländern um eine Begegnung mit ihm bemüht. Davon hatte der Vater; gesprochen. So war es auch mir vorgekommen mit seiner Lebendigkeit und Aufgeschlossenheit, als ich dem erst 27-jährigen erstmalig begegnete. Dennoch kein seine Umwelt störender Feuerkopf, wußte er sehr wohl, was er wollte und traf mit Bestimmtheit seine Anweisungen. Diesen Elan wußte er auch auf seine Mitarbeiter nicht nur auszustrahlen, sondern auch zu übertragen. Wie gut, daß keiner von ihnen das 30 Lebensjahr überschritten hatte; ich denke dabei

an die schon mehrfach genannten Herren Dr. Steinhoff, Dr. Schilling und Dr. Rees. Über ihnen allen bewegten sich wie der ruhende Pol der Oberst (später Generalmajor) Dornberger und Professor Oberth, letzterer als einer der bedeutenden Raketenforscher-Lehrmeister für alle. Für beide mag es nicht immer leicht gewesen sein, den überschäumenden Drang zum Vorwärts zu dämpfen.

Am 23. 3. 1912 wurde Wernher von Braun in Wirsitz, in der damaligen Provinz Posen, geboren. Da er Ostdeutscher ist, wird nur zu verständlich, daß ihm auch von uns Heimatvertriebenen große Verehrung zuteil wird. Der Hang zur Beschäftigung mit Raketen lag dem Jungen von Braun wohl im Blut, wenn er sich schon als Vierzehnjähriger damit beschäftigte. Wenn das vielleicht primitiv konstruierte Spielzeugauto ihm dabei auch um die Ohren flog, konnte ihn das nicht entmutigen. Bei seinem mit Flüssigkeit angetriebenen Auto hatte der Rennfahrer Fritz von Opel mehr Glück, als es beim Rasen über die „Avus“ in Berlin seine Zuschauer faszinierte. An vielen Orten machten damals Techniker und Ingenieure mit mehr oder minderen Erfolgen Versuche mit Flüssigkeitsraketen verschiedenster Bauweise, vielleicht war es auch der Mangel an Geldmitteln, um erfolgreich voranzukommen. Wo auf dem Büchermarkt Publikationen über Raketen erschienen, von Braun verschaffte sie sich. Immer wieder wimmelten diese Darstellungen von mathematischen Formeln, und mit deren Beherrschung, überhaupt mit den Kenntnissen in dieser Wissenschaft waren seine Lehrer zunächst gar nicht zufrieden, auch in den späteren Schuljahren nicht. Sonderbar wenn man berücksichtigt, daß der „Doktor“ heute ein Speicherwerk dieser Dinge sein muß. Nach dem Studium der Bücher, dieses mit der dem jungen Forscher eigenen Intensität, wandelte sich die Unkenntnis doch zu einem bedeutsamen Wissen, das seinen Lehrern Achtung abnötigte und ihn selbst das Abiturium schon als 18-jährigen bestehen ließ.



Auf dem Hof der „Chemisch-Technischen Reichsanstalt“ Berlin mit der ursprüngl. UfA-Rakete (UFA 16-Liter-Rak). Von links nach rechts: Rudolf Nebel (1894-1978), Dr. Franz Hermann Ritter, Hans Bermüller, Kurt Heinisch (1910-2001), o.N., Hermann Oberth (1894-1989) mit Minimum-Rakete „Mirak“, Helmut Zoike (1915-2005), Klaus Riedel (1907-1944), Wernher von Braun (1912-1977), o.N., Foto: Rolf Engel, 23.07.1930 (Marshall Space Flight Center History Office / NASA, Bild 6517791)

Im gleichen Jahre - 1930 - machen auch die ersten bedeutenderen Raketenforscher Nebel, Oberth und Klaus Riedel von sich reden. Mit der gleichen Arbeit hörte man schon ein Jahr zuvor

von Max Valier. An diesem bekundete sogar Adolf Hitler sein Interesse, hatte dann jedoch bei der Teilnahme an einem Versuch dafür nur ein ablehnendes Lächeln übrig. Dieser Versuch fand auf einem Gelände in der Nähe von Berlin statt, den das Forscher-Team gemietet hatte, in Reinickendorf. Hier fand auch die erste Begegnung mit Rudolf Nebel statt, der auf von Braun aufmerksam wurde. Auf diesem Versuchsgelände war er immer zu finden, wenn abends seine unmittelbar nach Ableistung des Abiturs aufgenommene Tätigkeit bei der Firma August Borsig beendet war, wo er sich das praktische Rüstzeug aneignete. Die Verbindung mit seinem späteren großen Lehrmeister Prof. Dr. Oberth hatte er schon zuvor bei einer Besprechung nach dem Studium seiner „Raketenbücherei“ aufgenommen. Oberth war ebenso von seinem Wissen um die technischen Dinge beeindruckt, wie diese Nebel fasziniert hatten. In welchem Umfange die Kenntnisse aller beim Zustandekommen des Films „Die Frau im Mond“ einen bedeutenden Anteil hatten, sei nur am Rande erwähnt.

Das Interesse der Wehrmacht

Im Heereswaffenamt war die intensive Tätigkeit der „jungen Leute“ nicht unbeachtet geblieben. Entsprechende Veröffentlichungen in der Tagespresse wurden besonders von dem damaligen Chef, Oberst Prof. Dr. Becker, verfolgt. Ob diese Rakete nicht vielleicht auch für die Wehrmacht verwendet werden könnte? Für eventuelle Versuche war ja bereits der Artillerie-Schießplatz Kummersdorf vorhanden. Wie aber dieses Vorhaben zustande bringen?

Nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages waren dem Deutschen Reich die Herstellung und der Besitz nicht nur von U-Booten, sondern auch von herkömmlichen schweren Waffen verboten. Dies war um das Jahr 1929, als Becker sein persönliches beachtliches Interesse durch Bereitstellung finanzieller Mittel für Techniker und Ingenieure bekundete. Die Gelder gingen mit Rücksicht auf die Geheimhaltung zuweilen recht „dunkle Kanäle“. Der erwartete Erfolg blieb zunächst jedoch den Versuchen versagt. Da trat 1930 der Artilleriehauptmann Walter Dornberger in die Dienste des Heereswaffen-Amtes. Seiner Initiative, ist es wohl zu verdanken; daß Becker 1931 sich durch einen Besuch auf dem Raketenflugplatz Berlin überzeugen will was die da trieben Nebel, Klaus Riedel und von Braun halten Vortrag und versuchen die Bedeutung ihrer Arbeit darzustellen, und auch von zu erwartenden Erfolgen zu überzeugen. Man möchte sagen, bei diesem Besuch schlägt für von Braun die Stunde seines Lebens. Dieser imponiert den Militärs nicht nur durch die Art seiner Interpretation, sondern auch wie er eine besondere Gabe besitzt, bei auftretendem Zweifel begreiflich zu machen versteht: *„An dem, womit wir uns hier beschäftigen, kann man nicht vorübergehen. Was wir zu einem Erfolg benötigen sind Zeit und Geld.“* Befriedigt die Herren „Inspektoren“ das Gesehene auch nicht in der Erwartung, so kommt es doch ein Jahr später zu einem weiteren Besuch in Reinickendorf. Die gesehenen Vorführungen enden mit der Absprache, die Versuche in dem wahrscheinlich besser eingerichteten Platz Kummersdorf zu wiederholen. Was später in Peenemünde so viele Sorge bereitete, das trat auch hier in Erscheinung, einmal glückte der Start, um am nächsten Tag zu einem Versager zu werden. Man ist enttäuscht. Die Soldaten geben den Zivilisten verstehen, die Primitivität des Gebotenen verbürgt keine Erfolge, um hinreichend die Mithilfe der Wehrmacht zu vertreten. Enttäuscht kehren Nebel, Klaus Riedel und von Braun nach Reinickendorf zurück.

Da zeigt sich, wie später immer wieder der unbeugsame Wille des „Doktors“, doch zum Ziel zu kommen. Er entschließt sich zu einem persönlichen Besuch beim Oberst Professor Dr. Becker. Dieser ist wiederum davon angetan, wie von Braun mit seinem theoretischen Wissen brilliert und verspricht, dem „Trio von Reinickendorf“ unter der Bedingung zu helfen, daß ihre Arbeit unter die Regie des Heereswaffenamts nach Kummersdorf



General der Artillerie Prof. Dr.-Ing. Karl Becker, 1937 (HTM Peenemünde, Archiv, Akz. 2016-0030)

verlegt wird. Es kommt zu lebhaften Diskussionen mit Nebel und Riedel, die jedoch von Braun nicht davon abbringen können: Kummersdorf ist die einzige Lösung, um weiterzukommen. Diese Erkenntnis war die Folge der Überlegung, daß mit unmittelbarer finanzieller Hilfe des HWA für eine private Institution weiterhin nicht zu rechnen wäre. Es war aber auch nicht an die Beteiligung der privaten Industrie zu denken, Gelder für eine Sache herzugeben, deren Erfolg zumindest doch noch sehr ungewiß war.

Da war es Dornberger, der erkannte, diesen energiegeladenen, vorwärtsstürmenden von Braun dürfe man sich nicht entgehen lassen. Sicher sei das ein wertvoller Mitarbeiter in seinem neuen Arbeitsbereich, dem Referat für die Entwicklung von Flüssigkeitsraketen im Heereswaffenamt. Hinsichtlich der Versailler Bestimmungen schlüpfte Dornberger durch eine Lücke: Bei Kriegsende 1918 gab es noch keine Raketen, die man hätte verbieten können. Dem Theoretiker von Braun gab er als Praktiker den Schlosser Grünow an die Seite, dessen Mitarbeit und Können später in der Ernennung Obermeister in Peenemünde gewertet wurde.

Der Reichswehrminister		Berlin W 10, den <u>27.</u> 11. 1932.	
Bestellzettel		Königin-Augusta-Straße 38-42	
Nr.: Wa Prw 1 / I 10144		Fernsprecher:	
Auftrag-Nr. bei allen Schriftstücken stets angeben!		Ortsverkehr C 1 Steinplatz 0012	
		Fernverkehr C 1 Steinplatz 6265, 6341	
Firma v. Braun			
Herrn			
Berlin W.35			
Schöneberger Ufer 36a			
Auf Ihr Angebot vom 20.10.32. wird Ihnen hiermit der Auftrag auf			
- Lieferung - Instandsetzung - der untenstehend aufgeführten Gegenstände zu den ang-			
gegebenen Selbstpreisen einschl. auschl. Verpackung frei Eisenbahnwagen des Herstellers			
zu den umseitigen Bedingungen übertragen.			
Lieferfrist: Vertrag auf vorläufig 4 Monate			
Empfänger:			
Abnahme geschieht			
Rechnung ist an die auftraggebende Stelle einzusenden. — Die Verpackung wird — auf			
Ihre Kosten nicht zurückgesandt.			
Bestätigung des Auftrages erbeten.			
Major u. Leiter d. Wa Prw. 1			
(Unterschrift)			
Anzahl	Gegenstand	Einheits- menge	Geldbetrag im einzelnen RM RM RM RM
	Entwurf, Leitung des Aufbaues und Vornahme von Untersuchungen gemäß näherer Anweisung des Wa Prw. 1/I an einem Flüssigkeitsrückstoß-Prüf- stand auf Hauptbatterie West in Kummersdorf	Arbeits- tag	14.-
	Von den ausgeworfenen Kosten ist zu decken: Fahrt nach, Übernachtung und Verpflegung in Kummersdorf. Abrechnung monatlich. Antrag auf Übernachtung in Käf. jeweils bis Sonntagabend der vorhergehenden Woche.		

Dipl. Ing. Ernst Ritter von Horstig (Wa Prw 1/I): Werkvertrag für Wernher von Braun, 27.11.1932 (aus: Olaf Przybiski: Raketentriebwerke aus dem deutschen Heereswaffenamt: Vermischungsstrategien bei der Injektorentwicklung in Kummersdorf. - Books on Demand, 2014, S. 98)

Mit dem 1. Oktober 1932 wurde von Braun vertraglich als Angestellter des Heereswaffenamts einberufen. Wenige Monate später trat auch Walter Riedel zu dem „Duett“, und dieses Trio ist die

Urzelle der Peenemünder Entwicklung. An dieser Stelle möchte ich den Bericht über unseren Doktor abschließen. Seine spätere Tätigkeit auf der Heeresversuchsanstalt Peenemünde und die damit verbundenen Schwierigkeiten, Mißerfolge, Enttäuschungen vielfältiger Art neben den Erfolgen gehören in das Gesamtbild der Versuchsstelle, über die ich in einem späteren Bericht zu Wort kommen werde.

(Fortsetzung folgt)

Pressespiegel

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

OZ 15.03.2024



Mitglieder des THW und Naturschützer im Arbeitseinsatz am Peenemünder Haken

Foto: Thomas Eschenauer

Von Thomas Eschenauer

Peenemünde. Naturschutz und THW gingen auf Usedom Hand in Hand: Am Naturschutzgebiet „Peenemünder Haken“ erneuerten haupt- und ehrenamtliche Naturschützer mit Unterstützung des Technischen Hilfswerks (THW) die Markierungen zur Schutzgebietsgrenze in der Kienheide nördlich von Karlshagen. Weil das Gebiet als Brut- und Rastgebiet von herausragender Bedeutung und außerdem munitionsbelastet ist, darf der gesamte, unter Schutz stehende

Peenemünder Haken ganzjährig nicht betreten werden. Daher wurden jetzt Holzpfähle und Zaundrähte erneuert und über die Jahre durch Wind und Wellen in Mitleidenschaft gezogene Pricken ersetzt.

Die Aktion wäre auch in diesem Jahr ohne die wiederholte, tatkräftige Unterstützung durch das THW des Ortsverbandes Wolgast technisch kaum zu bewältigen gewesen. So mussten die im Wasser zu setzende Pfähle und Pricken mittels einer speziell dafür angefertigten Wasserlanze in den Sand eingespült werden. Die Helfer des THW rückten dafür mit Radlader, einem Trailer mit Schlauchboot, Motorpumpe und zugehörigem Equipment an.

Carsten Freitag, stellvertretender Ortsbeauftragte des THW Wolgast, verband den Einsatz gleich mit einer Übung in der Kienheide. Dazu machten sich die Kameraden mit dem ganzen technischen Zug – sieben Fahrzeuge, inklusive Tiefladern – Richtung Parkplatz Kienheide auf den Weg. Schwerpunktmäßig ging es dabei um den Test der neuen Löschwassermulde, die z. B. zur Unterstützung von Feuerwehren mit Löschwasser gerade bei Waldbränden dient. Einen solchen hatte es erst im Sommer 2019 zwischen Karlshagen und Peenemünde gegeben. Getestet wurde dabei, ob mit dem neuen Gerät Ostseewasser über das Gefälle vom Strand zur Straße gepumpt und den Einsatzkräften im Wald bereitgestellt werden kann. Nach Einschätzung des THW-Ortsbeauftragten Frank Hasche war die Übung „erfolgreich und erkenntnisreich hinsichtlich des Umgangs mit der neuen Technik“. Nur so lasse sich ein reibungsloser Ablauf beim Einsatz auch im Ernstfall gewährleisten. Zahlreiche Beobachter staunten über die technisch bestens aufgestellte Mannschaft sowie den hervorragenden Teamgeist der Kameraden, die ihr Können bei praktischen Einsätzen nicht nur für den Naturschutz gerne öfter unter Beweis stellen würden.

OZ 02.05.2024

Wohnen im historischen Wasserwerk Peenemünde

Investorin aus Halle will Objekt aus der NS-Zeit sanieren / Im benachbarten Sauerstoffwerk neben Wohnungen auch ein Café geplant

Von Henrik Nitzsche

Peenemünde. Aus Alt mach anders: Historische Orte wiederzubeleben, ist eine Herausforderung für Bauherren und Planer. Ein Beispiel ist das historische Wasserwerk am Ortseingang in Peenemünde. Aus dem maroden Bau soll jetzt ein Wohn- und Ferienhaus werden.



Das Wasserwerk in Peenemünde wurde im Jahr 1941 errichtet. Es sollte Kessel-Speisewasser und Trinkwasser für das Kraftwerk und das Hafengelände liefern. Foto: Henrik Nitzsche

„Das ist ein spannendes Objekt, ein technisches Bauwerk, in dem viel Geschichte mitschwingt. Ich habe mich in das Gebäude verliebt“, sagt die Eigentümerin der Immobilie. Sie stammt aus Halle an der Saale und agiert in der Wirtschaftsbranche. Sie will das leerstehende Objekt am Eingang des historischen Ortes aus dem Dornröschenschlaf wecken. Zuletzt hatten sich hier schon Brombeersträucher breit gemacht. Das Gebäude ist gegenwärtig eingerüstet. Laut Eigentümerin wurde das Dach gesichert. Demnächst müssen Wände eingezogen werden. Es brauche Schlafräume, Küche und Bad. Am Objekt

darf längst gebaut werden, weil die Besitzerin vom Landkreis bereits eine Baugenehmigung bekommen hat. „Man muss mit dem Wasserwerk aber sensibel umgehen, weil es unter Denkmalschutz steht“, sagt sie. Das Wasserwerk wurde 1941 im Zuge des Baus des Peenemünder Kraftwerkes errichtet. Es sollte Kessel-Speisewasser und Trinkwasser für das Kraftwerk und das Hafengelände liefern. Die Rohwasserversorgung erfolgte über drei Tiefbrunnen. Architektonisch fügt es sich mit seiner Ziegelfassade in das Ensemble von Kraftwerk und benachbarten Sauerstoffwerk Peenemünde ein. Für Letzteres gibt es inzwischen ebenfalls einen Investor. Das Unternehmen Terraplan mit Hauptsitz in Nürnberg hat das ruinöse Sauerstoffwerk von der Gemeinde gekauft. Hier sollen in den nächsten Jahren etwa 90 Wohnungen entstehen – zur Dauernutzung und Ferienobjekte. Dazu planen die Franken eine Aussichtsplattform in der obersten Etage sowie ein Café. Im Mittelschiff des Denkmals soll es ein offenes Foyer mit Ausstellungsfläche geben, um die Geschichte des Ortes abzubilden.

Die Pläne für das historische Wasserwerk, das nach der Wende einige Zeit als Imbiss genutzt wurde, sind noch nicht ganz ausgereift, wie die Eigentümerin erklärt. „Es soll kein x-beliebiges Wohngebäude werden“, sagt sie. Sie rechnet in dem Objekt gegenüber dem Bahnübergang mit einer Wohnfläche von mehr als 100 Quadratmetern. Bis zum Einzug dürfte dann auch an der Fassade der große Schriftzug „F.C. Hansa“ entfernt sein.

Panorama Ostsee-Zeitung 04.05.24

Mit Kerzenwachs ins All

Von Walter Willems

Rakete eines deutschen Start-ups in Australien getestet

Soll „wie ein Taxi“ funktionieren: Start der Trägerrakete HyImpulse SR75 in Koonibba,

Koonibba. Erstmals seit Jahrzehnten ist eine kommerzielle Trägerrakete eines deutschen Unternehmens gestartet. Die zwölf Meter lange Rakete hob am Freitag um 7.10 Uhr deutscher

Zeit in Koonibba in Australien ab, wie ein Sprecher des Unternehmens mitteilte. Die Trägerrakete SR75 des Start-ups HyImpulse wird mit Paraffin (Kerzenwachs) und flüssigem Sauerstoff



angetrieben. Sie kann eine Nutzlast von 250 Kilogramm transportieren und ist nach Angaben von Co-CEO und Mitgründer Christian Schmierer auch in der Lage, ins All zu fliegen.

Diesmal war jedoch nur eine Höhe von 60 Kilometern geplant, sodass die Grenze zum Weltraum nicht überschritten werden sollte. Wie hoch sie tatsächlich flog, weiß man nach Auskunft von HyImpulse, das in der Nähe von Heilbronn seinen Sitz hat, erst, wenn die Rakete geborgen ist, und der Flugschreiber

Australien Foto: HyImpulse/dpa

ausgewertet wurde. Dies werde ein paar Tage dauern.

Der Raketenantrieb auf der Basis von Paraffin – einem nicht explosiven Treibstoff – erleichtert nach Unternehmensangaben Handhabung und Transport der Rakete erheblich und erhöht die Sicherheit beim Start. Raketen dieser Bauart seien deutlich weniger komplex, was die Baukosten auf rund die Hälfte – verglichen mit konventionellen Antriebssystemen – reduziere. Dadurch sinken nach Unternehmensangaben die Kosten, um Satelliten ins Weltall zu transportieren, um rund 50 Prozent. Laut Schmierer will HyImpulse mit der Trägerrakete ein besseres Angebot für Kleinsatelliten machen. Bisher glichen Raketen eher Bussen, die Satelliten nur an bestimmten Orten in der Umlaufbahn abladen. „Unsere Rakete ist eher wie ein Taxi.“ Sie könne bis in eine Höhe von 300 Kilometern fliegen. Der Bedarf an kommerziellen Transportraketen in Europa sei riesig. „Entsprechend haben wir mit weit über 100 Millionen Euro bereits ein hohes Volumen im Orderbuch, das monatlich steigt.“

Ein Start dieser größeren Rakete kostet laut Schmierer etwa 6 Millionen Euro. Pro Kilogramm Nutzlast wolle das Unternehmen etwa 6500 Euro berechnen. Zu den Kunden gehört laut

Schmierer etwa die Automobilindustrie, die Satelliten für die Navigation und das autonome Fahren braucht.

Hylmpulse ist nicht das einzige Start-up in Deutschland, das an der Entwicklung sogenannter Microlauncher arbeitet. In Bayern gibt es zwei Mitbewerber: Rocket Factory in Augsburg und Isar Aerospace nahe München. Alle drei wurden in den vergangenen Jahren gegründet. Zudem gibt es etwa das wissenschaftlich orientierte Projekt Moraba beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), bei dem regelmäßig Texus-Trägerraketen in Kiruna (Schweden) starten.

AGENCY

Abschlussfeier für die neuen ESA-Astronaut*innen: Start in die Zukunft

19/04/2024 1011 VIEWS 2 LIKES

ESA / Space in Member States / Germany



Ein Jahr Grundausbildung wird bald Früchte tragen für die ESA-Astronaut*innen Sophie Adenot, Pablo Álvarez Fernández, Rosemary Coogan, Raphaël Liégeois, Marco Sieber und die australische Astronauten-Kandidatin Katherine Bennell-Pegg.

Grundausbildung der neuen ESA-Astronaut*innen

Am 22. April 2024 werden diese Astronaut*innen im Europäischen Astronautenzentrum der ESA in Köln ihre Zertifizierungen erhalten und offiziell als vollwertige Astronaut*innen für Raumfahrtmissionen anerkannt.

Ihre Reise begann im April 2023 nach der Ankunft im Europäischen Astronautenzentrum und umfasste eine einjährige Astronaut*innen-Grundausbildung am europäischen Drehkreuz für die Astronautenausbildung.

Aus einem Pool von 22.500 Bewerberinnen und Bewerbern aus den ESA Mitgliedstaaten wurden 17 Mitglieder in die ESA-Astronautenklasse 2022 aufgenommen, darunter fünf Astronautenkandidat*innen und 12 Mitglieder einer Astronautenreserve.

Die australische Kandidatin Katherine Bennell-Pegg ist durch eine Kooperationsvereinbarung mit der ESA der Gruppe beigetreten. Als potenziell erste australische Astronautin in der Geschichte hat sie alle Kurse der Grundausbildung gemeinsam mit ihren europäischen Klassenkamerad*innen absolviert.

„Da das Kapitel der Grundausbildung erfolgreich abgeschlossen ist und wir gespannt auf das nächste warten, werden wir daran erinnert, dass es bei unserer Reise zu den Sternen nicht nur darum geht, neue Höhen zu erreichen, sondern auch um die Verbindungen, die wir auf dem Weg schmieden. Es sind die Geschichten von Ausdauer, Kameradschaft und gemeinsamen Träumen, die uns prägen und das Gewebe unserer gemeinsamen menschlichen Erfahrung im All verbinden“, sagt Frank De Winne, Leiter des Europäischen Astronautenzentrums der ESA.

Rundum-Astronautentraining Medizinisches Training am Europäischen Astronautenzentrum Diese Grundausbildung dient als grundlegender Schritt und vermittelt den Kandidat*innen ein fundiertes Verständnis sowie Fähigkeiten über verschiedene Disziplinen hinweg, die für ihre künftigen Rollen und Verantwortlichkeiten im Weltraum unerlässlich sind....

....Die Astronaut*innen werden nach der Zertifizierung die nächsten Phasen der Vorbereitung und des missionsspezifischen Trainings durchlaufen, die auf den bisherigen Kenntnissen aufbauen und auf ihre künftigen Missionen zur Internationalen Raumstation und darüber hinaus zugeschnitten sind.

„Während wir unseren Abschluss machen und uns vorwärts bewegen, sind unsere Augen auf die Sterne gerichtet. Wir sind bereit, die erworbenen Fähigkeiten und Kenntnisse auf die vor uns liegenden Herausforderungen anzuwenden und jede Gelegenheit zu ergreifen, hier vor Ort im Europäischen Astronautenzentrum, und beim Erreichen neuer Meilensteine in der Erforschung des Weltraums“, sagt Raphaël Liégeois.

Vorerst werden alle fünf neuen europäischen Astronauten*innen für Missionen zur Internationalen Raumstation eingeteilt, um wissenschaftliche Experimente durchzuführen, von denen viele aus Europa stammen.

Bis sie für ihre Raumfahrtmission eingeteilt werden und die nächsten Trainingsphasen durchlaufen, werden die neuen Astronaut*innen an operativen Aufgaben innerhalb der ESA teilnehmen. Diese Aufgaben können die Arbeit in der Missionskontrolle, bei der Unterstützung der Besatzung oder als EUROCOM umfassen. Darüber hinaus werden sie Auffrischkurse absolvieren, ihre körperliche Fitness aufrechterhalten, Öffentlichkeitsarbeit leisten und den Bildungsauftrag erfüllen.

„Während sie sich auf ihre nächsten Etappen vorbereiten, ist es erstaunlich zu sehen, wie gut sie das Erlernte aus der aktuellen Ausbildung, die neuen Freundschaften, aber auch ihre eigenen Träume und Ideen mit sich tragen und so zum allgemeinen Geist und den Fähigkeiten des Europäischen Astronautenkorps beitragen. Es ist diese kollektive Kraft, die Europas erstaunliche Reise in den Kosmos ermöglicht, um das Unbekannte zu erforschen und eine zukünftige Generation von Entdecker*innen zu inspirieren“, betont Alexander Gerst, ESA-Astronaut und Leiter des astronautischen Betriebs im Europäischen Astronautenzentrum.

Nordkurier, 06.05.2024

Erinnerungen an DDR-Marine und Jagdflieger auf der Insel Usedom

Jahrzehntelang galt der Norden der Insel Usedom für Urlauber und Inselbewohner als Tabu-Zone. Während der Raketenentwicklung im Dritten Reich, aber auch zu DDR-Zeiten war Peenemünde weitgehend abgeriegelt. Was genau im Küstenwald, an den Hafenmauern und auf dem Rollfeld geschah, blieb der Öffentlichkeit verborgen. Wer sich heute noch dafür interessiert, kann sich in einer Ausstellung informieren, die in den vergangenen Jahren im Schatten des berühmten Historisch-Technischen Museums und des weltweit größten U-Boot-Museums entstand.



Der Vorsitzende des Fördervereins Peenemünde, Holger Neidel, präsentiert diverse Uniformen und Kampfanzüge von Piloten des früheren Jagdfliegergeschwaders 9. (Foto: Ralph Sommer)

Letztes DDR-Kampfschiff ist nun Museumsschiff

Begonnen hatte es vor mehr als zehn Jahren. Seinerzeit hatte die Marinekameradschaft Peenemünde das letzte noch existierende Kampfschiff der früheren DDR-Volksmarine, ein sogenanntes Kleines Raketenschiff, übernommen und vor dem Verfall gerettet. Das im NATO-Vokabular als Flugkörperkorvette der Tarantul-Klasse bezeichnete Schiff ist heute im Hafen der Inselgemeinde als Museumsschiff öffentlich zugänglich. Es gilt als Herzstück des Luftfahrt- und Marinemuseums, das der Förderverein Peenemünde gleich nebenan betreibt und Jahr für Jahr mit immer neuen Exponaten ergänzt.

Neu ist zum Beispiel eine Ausstellung zur Geschichte des Jagdfliegergeschwaders 9, das ab 1961 in Peenemünde stationiert war. Vorgestellt werden unter anderem die damaligen Jagdmaschinen, von der Jak-18 bis zur MiG-21 und der MiG-23. Gezeigt wird auch das Original eines Katapults, mit dem sich im Januar 1969 der Pilot Christian Günther wegen eines Triebwerkschadens 150 Meter vor dem Ende der Startbahn bei Tempo 180 aus einer startenden MiG-21 in die Höhe katapultieren ließ.

Erinnerungen an Großmanöver des Warschauer Pakts

Mit historischen Fotos, Dokumenten und Filmausschnitten erinnern die Aussteller auch an die 1. Flottille, die ab 1956 von Peenemünde aus regelmäßig zu Übungen in die Ostsee auslief. Die Ausstellung thematisiert den Zeitraum von den Anfängen der Seepolizei bis zur Auflösung der Volksmarine 1990 und der Verschrottung beziehungsweise dem Verkauf der Flotte.

Zu sehen sind unter anderem die Original-Uniformen ehemaliger Chefs der Volksmarine sowie zahlreiche Modelle von Kampf- und Hilfsschiffen. Erinnert wird auch an das umfangreichste

Großmanöver „Waffenbrüderschaft“ im September 1980, als die Armeen des Warschauer Vertrags an der Küste zwischen Karlshagen und Peenemünde eine Seelandung mit Luftkissenfahrzeugen und Landungsbooten geprobt hatten. Neu ist das Original einer mehr als sechs Meter langen und mehr als 500 Kilogramm schweren Seezielrakete P-15, die im Gefecht mit einer Reichweite von 40 Kilometern von einem Schnellboot abgefeuert werden konnte.



Ausgestellt ist auch eine im Original erhaltene Seezielrakete P-15. (Foto: Ralph Sommer)

Ex-Yacht des Nazi-Raketenforschers von Braun zu sehen.

Gezeigt werden darüber hinaus einige Raritäten, die nicht unmittelbar mit der Militärgeschichte des Ortes zu tun haben. Dazu gehört die 14-Meter-Yacht „Ruden-Seedorf“, mit der einst der Peenemünder Raketenforscher Wernher von Braun (1912-1977) durch das Achterwasser segelte. Zuletzt war der Schoner im Besitz des Rügener Bauingenieurs Ulrich Muther (1934-2007), ehe das Boot von der Hafenbetriebsgesellschaft Peenemünde übernommen wurde.

Sehenswert ist auch ein einzigartiges Schiffsmodell, das ein Bastler aus der Schweiz dem Museum geschenkt hatte. Es handelt sich um den mehrere Meter langen Nachbau des amerikanischen Flugzeugträgers „USS Enterprise“. Der Bau dieses Mega-Modells aus Holz und Draht soll 20 Jahre gedauert haben.

In eigener Sache

Wir danken für die eingegangene Spende

**Mister Giles Usher
Frau Wegner, Annegret**



**30,00 €
150,00 €**

Wir gratulieren unseren Vereinsmitgliedern zum Geburtstag



Im April hatten Geburtstag

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

Im Mai hatten Geburtstag

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

Im Juni haben Geburtstag

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

Arbeitseinsatz auf dem Museumsschiff

In der Zeit vom 19. 04. bis 21.04.24 wurde ein Arbeitseinsatz auf dem Museumsschiff, „Hans Beimler“ durchgeführt. Der Deckaufbau wurde gereinigt und die Mannschaftsmesse vorbereitet für eine neue Sonderausstellung. Tische und Bänke wurden in der Mannschaftsmesse ausgebaut sowie die Tapete von den Wänden entfernt. Die Wandverkleidung wird beim nächsten Einsatz, welcher bereits geplant ist, erneuert und danach wird die neue Ausstellung aufgebaut. Die jetzige Ausstellung „D-Day“ geht als Leihgabe an das Marinehistorische- und Heimatmuseum Dranske Bug.

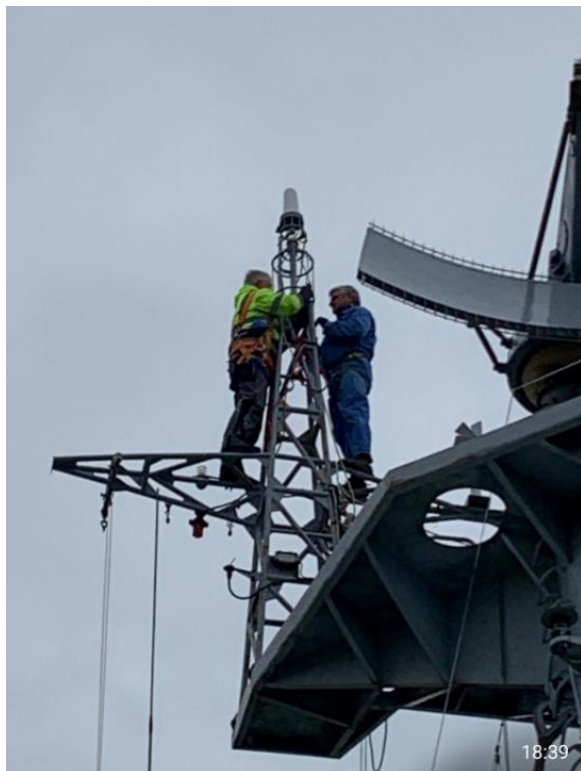


Frühjahrsputz



Entfernen der Tapete in der Mannschaftsmesse

Der Windmesser musste auch instandgesetzt werden. Hans Opitz hat sich der Sache angenommen und ihn repariert. Nun konnte der Windmesser wieder am Mast angebaut werden.



Anbau der Freund-Feind-Kennungs-Antenne



Der Windmesser ist wieder am alten Platz

Die FFK- Antenne war sehr stark durch die Witterung teilweise zerfallen, hierbei haben das Historisch Technische Museum und weitere Mitstreiter des Fördervereins Peenemünde e.V. mitgewirkt diese wieder zu reparieren. Die FFK- Antenne konnte dadurch wieder an ihren Platz am Mast angebaut werden.

Der Weg zu den Sternen

IDEE DES RAUMTRANSPORTERS

ZENTRALAFRIKA



GUINEA



GUINEA-BISSAU



Einzelwert aus einer am 4. November 1980 erschienenen Serie 'Europäisch-afrikanische Zusammenarbeit': Die Flugpostmarke zu 200 Fr. zeigt einen farbigen Techniker bei der Arbeit an einem Raumfahrtprogramm. Im Vordergrund die amerikanische Raumfähre 'Space Shuttle' mit geöffnetem Laderaum; Einzelmarke aus einer Raumfahrtserie der Republik Guinea vom 24. Mai 1985: 35 S. Porträt der ersten amerikanischen Astronautin Sally Kristen Hawley-Ride, die mit dem Space Shuttle-Start STS-7 mit der Raumfähre 'Challenger' vom 18. bis 24.6.1983 die Erde umrundete — im Markenhintergrund Start der Raumfähre; Einzelwert aus einer Weltraumserie vom 5. Februar 1981, herausgegeben von der Republik Guinea-Bissau: 30 P. der erste Space Shuttle-Start STS-1 am 12.4.81 mit der Raumfähre Columbia, startendes Shuttle, Porträts der Astronauten Young und Crippen sowie Emblem des ersten Fluges der 'Columbia'.



GUINEA

Block der Postverwaltung von Guinea, erschienen am 24. Mai 1985, enthaltend die Marke zu 35 S. mit der ersten amerikanischen Astronautin Sally Kristen Hawley-Ride. Auf dem Blockrand das Vorderteil der Raumfähre mit dem Cockpit, darunter Sally Ride bei ihrer Arbeit im Weltraum, die Raumfähre 'Challenger' mit geöffneter Nutzlastbuchse sowie der deutsche Satellit 'SPAS-01' am ausgestreckten Manipulatorarm.

Das offizielle Album der Hermann-Oberth-Gesellschaft e.V.

Herausgeber: Förderverein Peenemünde „Peenemünde - Geburtsort der Raumfahrt“ e.V.,

Registergericht: Amtsgericht Greifswald Registernummer: 6143 Steuernummer: 084/141/08548

Anschrift: Förderverein Peenemünde e. V. Waldstraße 03 17449 Karlshagen; Tel.: 038371/20106; 038371/20695

e-mail: huebner-l@t-online.de Homepage: www.foerderverein-peenemuende.de

Gestaltung: Gestaltung: Lutz Hübner und Klaus Felgentreu, Karlshagen; Druck: „Druck-mit-uns“ Sperberhorst 6 22459 Hamburg

Alle Rechte, einschließlich Fotokopie, Mikrokopie, Verfilmung, Wiedergabe durch Bild-, Ton- oder Datenträger jeder Art und des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten. Die Vervielfältigung des Ganzen und von Teilen hieraus ist nicht gestattet, außer nach Einwilligung. Strafbare macht sich, wer in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen ohne Einwilligung der/des Berechtigten ein Werk vervielfältigt

Bankverbindung: Beitragskonto: IBAN: DE64150505000384000487 NOLADE21GRW

Spendenkonto: IBAN: DE60150505000384001432 NOLADE21GRW