

Die Rakete

ORGAN DER
Interessengemeinschaft
der
ehemaligen Peenemünder





Frohe Weihnachten
und ein glückliches und erfolgreiches Neues Jahr

Liebe Peenemünderinnen, liebe Peenemünder,
verehrte Angehörige und Freunde unserer Gemeinschaft,

so ein Jahr ist doch, gemessen an alle den Ereignissen die
in den 365 Tagen auf uns einstürzten, relativ kurz, und Er-
eignisse waren es doch die in diesem Jahr auf uns oder sagen
wir auf unsere Welt einstürzten. Wo sie auch waren, sie be-
lasteten uns, ja sie beängstigten uns.

Wenn man weiter daran denkt welche An- und Auslässe dazu
führten, um was gestritten wurde, dann fragt man sich wirk-
lich - ist die Politik für den Menschen da oder die Menschen
für die, die es vermutlich gewohnt sind uns alle zu politischen
Schachfiguren zu machen, die man der eigenen Interessen wegen
einsetzt.

Zu uns, die wir aufgrund unseres Alters versucht sind uns Ge-
danken zu machen, Vergleiche zu ziehen mit der damaligen Zeit,
stellen eigentlich fest, daß sich da garnicht viel geändert hat.
Damals war es der Nationalsozialismus, der die Weltherrschaft
erreichen wollte, heute ist es hier der Kapitalismus, dort der
Kommunismus und zu guter letzt auch noch der Islamismus. Jeder
fühlt sich von dem anderen bedroht und droht. Aber keiner -
keiner fragt den Menschen nach seiner Meinung, was er gerne
möchte.

So stehen wir nun als Christen, dieses sind wir alle, auch wenn
es in ihm kleine Abweichungen gibt, vor dem Weihnachtsfest, an dem
es, wie es die Heilige Schrift verkündet, an der Zeit ist Frieden
zu machen und über unser Tun nachzudenken, aber auch über alles
was dem Menschen in seiner Gesamtheit von Nutzen ist. Und ich
meine wir sollten es in unserer Gemeinschaft, die einmal Geräte
schufen, dessen Aufgabe es doch in erster Linie sein sollte
das System zu retten. Und - wir wollen es garnicht verhehlen -
wir waren jung und glaubten eben. Wir waren aber auch Deutsche,
wie heute auch, die für ihr Land einstehen wollten.

Es gibt nun heute viele junge Menschen und hier in der Hauptsache
Intellektuelle, die uns diese damalige Verhaltungsweise vorwerfen
wollen, weil sie meinen, wir hätten alles verhindern können, was
sie im Gegensatz dazu heute weltweit auch nicht verhindern.

Unsere Geräte kamen zum Einsatz und sie säten Tod; sehr geringen,
gemessen an den Geräten derer, die uns damals eines Verbrechens
bezichtigten.

Aber unsere zur damaligen Zeit Wundergeräte waren Pionierleistun-
gen und führten dazu, daß Träger gebaut werden konnten, auch von
unseren Leuten allüberall, mit denen es in der Zukunft möglich
sein kann dem Menschen auf dieser Erde für die Zukunft sein
immer schlechter werdendes Los zu erleichtern, aber nicht mit
Atomsprengköpfen jeglicher Art sondern mit Traglasten die die
Versorgungslage auf der Erde verbessern können. Es wäre nur von
Wichtigkeit, daß alle Raumkörper und Satelliten über unseren
Köpfen die Ost wie West unserer angeblichen Sicherheit dienen
wollen, den Platz räumen für diese die der gesamten Menschheit
in Ost und West in Nord und Süd dienen können.

Immer an Weihnachten sollten gerade wir daran denken, die wir
uns ausmahlen können wie negativ, aber auch auf der anderen
Seite wie positiv diese Einrichtung sein kann. Wir müssen und
sollten alle die verantwortlich sind für diese Technologie
und ihre Anwendung, immer wieder mahnen den richtigen Einsatz
zu wagen. Die Trägerrakete und ihre Nachfolger müssen aus diesem

"Treffen 82" vom 20. bis 23. Mai in Würzburg

Es ist wieder so weit, daß ich Sie um Ihre Teilnahme zu unserem Jahrestreffen, diesmal in Würzburg bitte. Mit über 90% fiel die Entscheidung für Würzburg und so bin ich ein wenig davon überzeugt, daß wir mit einer guten Beteiligung rechnen dürfen, ganz und gar nach einer so erfolgreichen Begegnung in Delmenhorst. Möchte aber gleich am Anfang wissen lassen, Delmenhorst mit dem großen Angebot an Besichtigungsmöglichkeiten finden Sie in Würzburg nicht! Und ich glaube es ist sogar in aller Sinne, in Würzburg besondere die Gemütlichkeit richtig zu Worte kommen zu lassen. Reizvolle Landschaft, dazu eine reizvolle Stadt am Main mit vielen alten Sehenswürdigkeiten, die wir garnicht alle in dieser kurzen Zeit auf uns einwirken lassen können, und ein reizvoller Wein, der gerade unseren Jahrgängen so wohl ist, dazu eine Bootsfahrt auf dem Main mit seiner dort so herrlichen Kulisse wird unser Programm füllen. An dieser Stelle ist für alle noch empfehlenswert, die Würzburg noch weitergehend kennen lernen wollen, noch ein paar Tage anzuhängen. Gerne bin ich aber auch bereit, das Fremdenverkehrsamt zu bitten, ein Programm für diese länger Verweilende auszuarbeiten, so weit es gewünscht wird.

Ein "nur" ist halt in Würzburg auch dabei! In etwa der gleichen Zeit findet in Würzburg das "Bachfest" statt. Hier handelt es sich um Johann Sebastian Bach, zu dessen Ehren Freunde dieser Musik von allüberall nach Würzburg kommen. Aus diesem Grunde habe ich jetzt bereits schon etwa die Zimmerzahl reservieren lassen, die ich abschätzte, gemessen an dem seitherigen Besuch. Um nun nicht in Schwierigkeiten zu geraten, bitte ich darum, umgehend den Anmeldebogen zurückzugeben, damit eine sofortige Festlegung erfolgen kann. Besonders die Teilnehmer, die ihren Aufenthalt über die Zeit hinausdehnen möchten, bitte ich um sofortige Mitteilung. Wir wollen doch, daß alles wie immer ohne Schwierigkeiten über die Bühne geht.

Also - nicht Angst davor, daß Ihnen dann irgendwie der Besuch nicht möglich sein könnte, in diesem Falle gibt es immer eine Lösung der Zimmerprobleme.

Ein Wort zu den anlaufenden Kosten:

Es ist zum Verzweifeln - nichts wird billiger aber ich bemühe mich alles so günstig zu halten wie nur möglich. So sind zu rechnen pro Person für

Aufwand und Organisation:	DM	6,-
Busfahrt und Fremdenführung Würzburg	DM	7,-
Schiffsfahrt n. Veithöchheim und zurück	DM	8,-
Erinnerungsfoto	DM	10,-
Kaltes Büfett	DM	32,-
Das wären pro Person DM 53,-- plus Erinnerungsfoto je nach Anzahl.		

Diesen Betrag darf ich bitten im voraus bis zum 10. Mai auf unser Sonderkonto "Treffen 82" Volksbank Seligenstadt, Bankleitzahl 50692100 Konto-Nr. 1027417 einzuzahlen.

Die Hotelkosten sind in diesem Jahr wieder gestaffelt, da wir in mehreren Häusern untergebracht sind. Die Preise bei Einzelzimmern bewegen sich je nach Komfort zwischen

alles vernichtenden Rüstungswettlauf genommen werden. Kriege, wenn man eben meint sie müßten sein, sollten mehr von Mann zu Mann an der Front geführt werden. Kinder, Frauen und alte Menschen sollten nicht Futter eines Krieges sein, denn dann wäre er ja sowieso nutzlos.

Politiker aller Couleur, wenn sie nun einmal Politik zum Wohle der Menschen machen wollen, wie sie alle angeben, sollten sich von uns sagen lassen, nicht überdimensionale Rüstung schafft Sicherheit - sondern zufriedene Menschen!

Und zufriedene Menschen wollen auch wir alle sein und dazu dankbar, daß uns allen wieder ein Jahr geschenkt wurde. Dankbar aber auch dafür, daß alles in unserer Gemeinschaft so gut gelaufen ist, Dank aller Ihrer Mitwirkung. Und immer habe ich noch das Gefühl einen besonderen Dank abzustatten, dem Präsidenten der Hermann-Oberth-Gesellschaft, unserem Dir. Ing. h.c. Staatsrat und neben ihm seine liebe Frau, die das Treffen Delmenhorst so wunderbar organisierten. Dabei aber auch einen Dank an die ganze Hermann-Oberth-Gesellschaft, die in ihrer Gesamtheit immer bemüht ist uns als die Pioniere von Peenemünde zu respektieren.

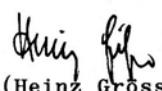
Dankbar will ich auch noch in unserer Gemeinschaft sein Gegenüber, meiner geliebten Frau, die mit mir so geduldig ist, unserer Frau Gerda Sallar, die unermüdlich Briefe an Sie alle schreibt und vor allem an die lieben Geburtstagsgrüße denkt. Danken möchte ich auch unserer lieben Frau Ruth Malz, die die undankbare Aufgabe hat unsere Spenden so zu hüten, daß am Ende des Jahres noch ein wenig in der Kasse ist. Ihr Leut - es wird immer schwerer. Ein Dank gilt auch unserer Thea Göbbels, für den immer so lieben Bericht von den Treffen, aber auch für Ihr Eingreifen bei den organisatorischen Aufgaben während der Treffen. Dank aber auch dem historischen Arbeitsausschuß Peenemünde, unter der Leitung von Herrn Gerd Priewe für die bis jetzt geleistete Arbeit.

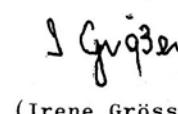
Wir wollen hoffen, daß es Herrn Priewe und seinem HAP 1982 gelingen möge, wenn es sein muß mit unserer Hilfe, der Gestaltung unseres Buches auf den Fersen zu sein.

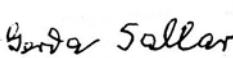
Wir wollen nun überleiten in die nächsten Tage und in das nächste Jahr und wir Unterzeichner wünschen Ihnen allen ein recht frohes Weihnachtsfest, einen glücklichen Übergang in das Jahr 1982 und in ihm Ihnen allen vor allem viel Gesundheit und Glück und in Würzburg ein frohes Wiedersehen. Wir wollen aber auch einbeziehen alle die lieben Freunde, Kolleginnen, Kollegen und Angehörige, die in diesem Jahr für immer gegangen sind. Wir wollen sie immer, auch in den frohen Stunden im Geiste unter uns haben.

Weihnachten - Fest des Frieden - der Freude aber auch des Nachdenkens für alle.

Ihre


(Heinz Grösser)


(Irene Grösser)


(Gerda Sallar)


(Ruth Malz)


(Thea Göbbels)

DM 30,-- und DM 70,--. Bei Doppelzimmern zwischen DM 45,-- und Dm 120,--.

Das wäre nun alles über Preise. Mögen Sie erkennen, daß wir uns Mühe gemacht haben, die Teuerungsrate unter die 5%-Grenze zu halten. Die Bundesregierung möge sich an uns ein Beispiel nehmen! Wie habe ich das gesagt?

Zum Anmeldetermin nochmals BITTE SPÄTESTENS BIS ZUM 15.APRIL 82 ANMELDEN. Wenn möglich weit vor dieser Zeit. Anmeldebogen liegt bei, Sie können es sogar gleich vollziehen, nachdem Ihnen nun das Programm vorgestellt wird.

Es geht also los:

Donnerstag, 20.Mai	13.30	Tagung der historischen Arbeitsgemeinschaft Peenemünde Lokal: Hofkellerei am Residenzplatz
	18.00	Begrüßung der Teilnehmer. Danach Abendessen und Vortrag über Würzburg. Lokalität wie oben.
Freitag, 21.Mai	10.00	Empfang durch die Stadt Würzburg Räumlichkeit wird dort bekannt gegeben.
	14.00	Besichtigungsfahrt durch Würzburg Treffpunkt an der Hofkellerei am Residenzplatz
	19.00	Gemütlicher Abend mit kaltem Buffet Lokal: Hofkellerei am Residenzplatz
Sonnabend, 22.Mai	10.00	Schiffsfahrt auf dem Main nach Veitshöchheim, dort um 11.30 Uhr Treffpunkt: Schiffsanleger
	12.00	Mittagessen in Veitshöchheim Nachmittag zur freien Verfügung
	17.00	Rückfahrt mit dem Schiff nach Würzburg
	20.00	Vortrag von Prof.Dr.Ernst Hock Ein Thema der Astronomie Film der Esa und Film über Peenemünde Treffen (schaut Euch mal an, ob Ihr Euch findet)? Lokal: Hofkellerei am Residenzplatz
Sonntag, 23. Mai	9.30	Frühstück und Verabschiedung Lokal: Bahnhofsrestaurant

Hiermit ist auch das Programm für Würzburg festgelegt natürlich kleine Änderungen vorbehalten.

Mir bleibt es für heute nur noch übrig, sie alle ganz herzlich auch zu diesem Treffen in Würzburg einzuladen. Sie können ruhig kommen, es wird bestimmt wieder schön, vorausgesetzt Sie bringen wieder die nötige Laune mit und wenn es Ihnen möglich ist das richtige Wetter. So wird auch dann diese Begegnung sich erinnerungswürdig an die andern anschließen.

Zum Schluß nur noch einmal - bitte, bitte, so bald wie möglich anmelden!

40 Jahre erster erfolgreicher Start am 3. Oktober 1982

Unser Jahrestreffen ist im kommenden Jahr im Mai, also ein ganzes halbes Jahr davor. Dieses Jahrestreffen liegt schon 2 Monate nach dem 70. Geburtstag von unserem lieben Werner von Braun, dem wir dann in Würzburg gedenken wollen.

So liegt es nun nahe, daß wir im kommenden Jahr dann in der Zeit vom 1.-4.Oktober (1. ist Anreise- und 4.Oktober Abreisetag) dieser 40 Jahre gedenken.

Schön wäre es nun, wenn wir dazu nach Peenemünde könnten - aber leider - unser "Genosse Honecker" hat vermutlich etwas dagegen und wird auf ein solches Begegnen nicht antworten. So bleibt uns nichts anderes übrig als in westlichen Gefilden zu bleiben. Da unsere Gemeinschaft etwa zu diesem Zeitpunkt im kommenden Jahr auch 15 Jahre alt wird und hier in Hainburg gegründet wurde, liegt es nahe, so meine ich, diese Begegnung eben vor meiner Haustüre stattfinden zu lassen.

Habe auch mittlerweile bei unserem Bürgermeister hier vorgesprochen und er wäre hellauf begeistert uns begrüßen zu dürfen. Problematisch ist etwas die Unterkunftsfrage, läßt sich aber lösen in dem wir mit der Unterkunft nach Aschaffenburg oder Offenbach ausweichen könnten, es käme auf die Teilnehmerzahl an. So dürfte ich der Einfachkeithalber bitten auf der Anmeldung für Würzburg die Zusatzfrage - nehme am Treffen Hainburg teil - zu beantworten.

Das Programm für diese Tage kann ich nun leider noch nicht ankündigen, es wäre noch zu früh. Aber unser Bürgermeister will uns Hainburg persönlich zeigen. Immerhin ein Ort von 15.000 Einwohner mit ausreichend moderner Industrie. Es werden auch Vorträge geben. Also auch dieses Treffen reiht sich gut ein.

Und auch wieder unser Amerikaflug

Hätten wir uns auf diesen Herbst terminiert - wir wären auch diesesmal auf die Nase gefallen. Der Termin war für Anfang Oktober festgelegt und nun ist es Anfang November und der Starttag - habe mein Schreiben unterbrochen und warte auf den gelungenen Start - kommt er? Nein - er kommt nicht --- 31 Sekunden vor dem abheben - Fehler - Start um 2 Tage verschoben.

Nun noch mehr die bange Frage: wann werden die Starts zuverlässiger sein um den Flug zu wagen? Oder einfach fliegen und dann sich freuen, daß wir das Glück hatten einen Start zu erleben?

Vielleicht könnten uns unsere Freunde in Amerika einen Tip geben und dann die Sache mit organisieren?

Ich kann von der Hand nur sagen: warten wir noch einmal ab und auf eine Reaktion von unseren Freunden in USA.

Es wird gesucht!

Damals Fräulein Elisabeth Benhardt, Sekretärin bei Herrn Dr. Eberhard Rees. Fräulein Benhardt stammte aus Eisenach. Wer weiß näheres? Antwort bitte an mich.

Jetzt suche ich einmal und hoffe zu finden.

Es gab in der Zeit 1943 in Peenemünde einen Hptm. Dr. Größer. Das war nicht ich - o nein - noch viel zu jung dazu (23 Jahre) und ohne eine diesbezügliche Ausbildung. Hptm. Dr. Größer muß an der Steuerung "Wasserfall" gearbeitet haben, denn ich habe hier das Deckblatt einer Niederschrift über das o.g. Thema.

Wer kennt Hptm. Dr. Größer und weiß mehr von ihm?

Wem ging es ebenso und hat für mich einen Rat?

Ich habe in Peenemünde unserem Arbeitgeber mein Original-Ingenieur-Zeugnis abgegeben. Es ging dort durch Kriegseinwirkungen verloren.

Seither hatte ich damit keine Probleme, aber nun muß ich in einer Sache den Beweis liefern und kann es nicht.

Meine Anschrift ist: O.-Ing. Artur Braun, Jakob-Alber-Str. 4, D 7260 Calw.

Zur Ergänzung: ich war bei BSM/Dr. Steinhoff beschäftigt.

In eigener Sache.

Die Geburtstagsgrüße werden von unserer Frau Sallar zum Versand gebracht, ein bißchen Arbeitsteilung. Nun kann es passieren, daß andererseits von meiner Seite zu diesem Geburtstag ein Fernruf oder ein Schrieb ankommt ohne, daß ich auf diesen Ehrentag eingehe. Bitte, daß ist kein böser Wille, lediglich ein Mangel an Zeit. Ich müßte ja sonst vor jedem Brief erst die Kartei wälzen.

Aber hierbei ein kleiner Satz nebenbei. Es gibt immer noch einige, die auf einen Geburtstagsgruß unsererseits verzichten müssen. Diese haben mir bis heute, auch nicht irgendwo versteckt, ihren Geburtstag wissen lassen. Ob ich nun dazu komme?

Eine Buchbesprechung

Der Bundesminister für Forschung und Technologie brachte anlässlich eines internationalen wissenschaftlich-technischen Symposiums eine Schrift heraus (242 Seiten katoniert) unter dem Titel "Brand- und Katastrophenbekämpfung aus der Luft".

In dieser Schrift werden alle Möglichkeiten von Brand- und Katastrophen mit neuen Techniken aus der Luft beschrieben. Sie ist für jeden, der sich mit dieser Art Bekämpfung, auch praktisch, befaßt ein sehr interessantes Lehrbuch über moderne Technik. Reichlich illustriert und somit für den praktischen Einsatz sehr gebrauchsfähig.

Diese Schrift ist zu erwerben über den A. Bernecker Verlag, Postfach 140, D 3508 Melsungen und kostet DM 38,--.

Ich machte eine Beobachtung

In Offenbach, Hanau, in Schlüchtern, in Seligenstadt, in St. Blasien - in keinem Buchladen fand ich in der Auslage der Läden das Buch "Walter Dornberger - Peenemünde". Bei Stichproben wurde mir gesagt, daß man mir das Buch bestellen könne, der

einzige Buchladen, der es in der Auslage hatte und dieses noch bevor mir der Bechtle-Verlag das Buch übergab, war auf dem Flughafen in Frankfurt.

Dieses alles sollte uns ein bißchen anregen. Darum die Bitte: versuchen Sie gerade dort, wo Sie einen Buchladen finden den gleichen Test zu machen. Vielleicht lassen Sie mich dieses dann wissen und wir stellen dann für den Verlag einmal eine Liste zusammen, ganz zur Information.

Übrigens, Sie alle haben im Laufe des nächsten Jahres aus irgendeinem Anlaß ein Geschenk zu machen. Dieses Buch eignet sich besonders für junge Menschen. Habe bereits diese Erfahrung gemacht. Lassen Sie mich diesbezüglich Ihre Wünsche wissen, damit ich bestellen kann.

Hermann Oberth, ein deutscher Pionier

Diese Sendung strahlte der Südwestfunk in seinem 3. Programm am 4.9.81 aus. Mich persönlich hat es sehr gefreut, daß man die Leistungen von unserem Prof. Dr. Hermann Oberth endlich wieder einmal einer breiten Öffentlichkeit dargeboten hat. Denn uneingeschränkt war seine Tat, auch wenn es neben ihm einige andere gab die in der Praxis mit, sagen wir einmal Spielraketen, ihm ebenbürtig waren, wenn nicht sogar um eine kleine Breite vor ihm. Hermann Oberth hatte aber den besseren Weg mit seiner Gesamtkonzeption bis zur Raumfahrttrakte gelegt. Damit war er in der Lage Männer zu finden wie in der Hauptsache Dr. Dornberger und Dr. von Braun, die vielleicht die etwas größeren Praktiker waren. So konnte in einem gleitenden Übergang über Peenemünde der Weltraumflug mit Trägerraketen, Idee von Hermann Oberth, in die Tat umgesetzt werden. Und ich glaube mich entsinnen zu können, wo es auch sein konnte, dieses immer gesagt zu haben.

Leider wurde in diesem Film, Redakteur unbekannt, dieser Tatbestand kaum erkennbar. Man bezeichnete eher die oben genannten Männer gelinde gesagt als unberechtigte Vollzugsbeamte anderer geistiges Eigentum. Ich fand dieses nicht besonders nett, auch nicht die Aussage, die in der heutigen Zeit wie ein Bumerang wirkt, daß hätte man Hermann Oberths Raketenvorstellung verwirklicht, Hitler damit den Krieg gewonnen hätte. Ich erinnere mich auch eines Vortrages von Rudolf Nebel, der auch wissen lassen wollte, daß er mit seiner Rakete auf Warschau den Krieg für Hitler entschieden hätte.

Es ist fast unverständlich, daß bald 40 Jahre nach diesem unseligen Krieg noch solche Gedanken in die Öffentlichkeit gebracht werden. Nun - es ist jedem seine ureigene Gelegenheit, wie er in die Geschichte eingehen möchte. Nur eines meine ich, wie alt der Redakteur dieser Sendung auch sein möge, man sollte die politischen Verhältnisse und auch Spielregeln etwas mehr abwägen.

Beabsichtigte war es nicht,

es hatte sich nur so ergeben, die Verwechslung von zwei Seiten in unserem letzten Heft 2/2. Also, wer das Rätsel nicht lösen konnte - erst Seite 11 unten lesen, danach Seite 10 und dann weiter Seite 12.

Für diesen Fehler zeichne ich voll verantwortlich - ich bitte um Gnade. Und Peenemünde mit einem "e" - ich habe es einmal geschrieben wie es meistens gesprochen wird. Wollte erst "Houston" auch so schreiben wie man es spricht - es sah ein bißchen komisch aus.

Noch etwas negatives über unser Organ "Die Rakete"

bei unserem letzten Heft beliefen sich ganz alleine die Druckkosten auf DM 930,20 bei einer Auflage von 450 Stck. Dazu kommen Kosten für das Schreiben DM 60,-- für das Verkleinern auf die A5 nochmal DM 20,--, für die Versandtaschen sind DM 20,-- in Anrechnung zu bringen und die Postgebühren belaufen sich bei den Mindergebühren im Schnitt auf DM 210,--. Also zusammen DM 1.240,20 aufgeteilt in 450 Leser heißt pro Heft DM 2,89 und wenn dann 4 mal im Jahr, wäre alleine dafür pro Leser ein Aufwand von DM 11,56 anzurechnen.

Meine Meinung dazu:

Dem Gelde wegen nicht kopfscheu werden; die Rakete weiter so machen und lieber bei den Spenden ein paar Pfennige zulegen. Die Erstellung wie früher, geheftete Blätter können nur per Drucksache versendet werden und kosten dann die doppelten Gebühren.

Andererseits steht nun die Frage im Raum: wer könnte vielleicht im eigenen Betrieb oder in einem gut bekannten Betrieb die Verarbeitung, so wie wir unsere "Rakete" zur Zeit kennen, vornehmen lassen für billigeres Geld. Oder - wer könnte uns das Papier, als Jahresumsatz werden 15.000 Blatt DIN A4 benötigt, als die übliche Jahresspende zur Verfügung stellen?

Und wenn wir gerade dabei sind: wer wäre eventuell bereit die Retuschierung zu übernehmen und auch vielleicht den ganzen Aufbau dieses Organs. In der Tat, ich finde gerade die Zeit für die Durchsicht nicht. Und abends, Ihr lieben Menschen, nach des Tages Arbeit will man einfach nicht mehr und ist auch in der Tat geistig nicht mehr bereit dazu. Und eigene Fehler entdeckt man immer erst dann, wenn das Kind in den Brunnen gefallen ist.

Dann gibt es zu unserer "Rakete" noch ein Diskussionspunkt - er ist in der Schrift durch die Verkleinerung etwas anstrengend zu lesen. Mit normaler Schrift sind die Druckarbeiten fast doppelt so teuer, da ein größerer Seitenaufwand. Aber auch die Kosten für die Schreibarbeit wäre höher. Also alles nur eine Geldfrage.

Ich hoffe und denke das alles eine Überlegung wert ist und warte gerne auf Anregung.

Es gibt bei unserem Postscheckkonto immer noch Verwechslungen,

die zur Rücksendung der Spenden an den Spender führen. Unsere Gemeinschaft, die im juristischen Sinne keine Person ist, das heißt - kein eingetragener Verein - wird von der Post nicht verantwortlich anerkannt. So kann dieses Konto nur auf meinem Namen geführt werden.

Also: Postscheckkonto 3098 09-602 beim Postscheckamt Frankfurt auf den Namen: Heinrich Grösser, Röntgenstr. 4, D 6452 Hainburg 1.



GEMEINSCHAFT DER JAGDFLIEGER E.V.

Kreis Südwest
Der Vorsitzende
Lothar Busse

Lupinenweg 7
7024 Filderstadt 4
Tel. 0711/771317

Den ehemaligen

"Peenemündern"

ein kräftiges "Horrido" in herzlicher Verbundenheit
aus Anlaß unseres heutigen Treffens im "R.D.Z." Gnadenau

13.6.1981.

Oskar Jäne

Beijings 9. Platz

Wolfd. W.

Heilige Winifff

Karl Bubelich

Hermann Kroll

R. Leibnitz

Gottard Brbs

Gottard Ile

W + W. Krey

Eugen Stadtmann

Walter Deen

Heiner Graening

Thomas f.G.

Reinhard



Jo F. A. Jürgen
Gott. Uhlmann
Gott. Gaibler
Herbert Metzker
F. R. Colao
Hermann Kraus
Henry Robert
Hansjörg Zoller
B. Wenz
Klaus Körner
Friedl Körner
Gebhard Giese
Ulrich Mack
Siegfried Kötter
Michael Glawisch
K.-H. Schmeelke
Ivan Heel

In letzter Zeit erhalte ich interne Post für unsere Damen.

Da Frau Sallar, Frau Göbbels und auch Frau Malz nicht in Hamburg wohnhaft sind, bedeutet private Post an sie nochmals eine Briefsendung über die Bundespost mit den jeweiligen Gebühren. Ich möchte diesen Weg, im Interesse der Briefschreiber diesen Postweg normalisieren und gebe hier mit Genehmigung der Damen ihre Adresse bekannt:

Frau Thea Göbbels, Wahlheimerstr. 59, D 4730 Raeren

Frau Ruth Malz, Ludwig-Thoma-Weg 4, D 6701 Dannstadt-Schauernheim

Frau Gerda Sallar, Rohlederstr. 8, D 6000 Frankfurt/Main 50.
So und nun kann das Schreiben losgehen.

Aus Peenemünder Zeiten.

Erlebnis auf dem Prüfstand I in Raderach.

Von unserem Herrn Josef Ihl zu Raderach selbst: es liegt in der Nähe von Friedrichshafen und ist vom Raumfahrt-Dokumentations-Zentrum Gnadenu, in dem wir 1980 waren, direkt einzusehen.

Prüfstand I war ein Ofenbrennstand für Tag- und Nachtbetrieb und gehörte zur HAP. Dieser Prüfstand nicht weit weg von der Schweizer Grenze wurde wie folgt von der Schweizer Presse beschrieben:

"Am Bodensee in der Nähe Friedrichshafen hört man ein geheimnisvolles Rauschen und nachts ein ebensolcher Feuerschein. Es muß das Abbrennen großer Öfen sein".

Dieser Prüfstand wurde durch unseren Herrn Pflanze (Leiter Prüfstand 8, Peenemünde) eingerichtet. In Peenemünde nahm ich dann anstelle von Herrn Pflanze den Prüfstand 8, kam aber kurz danach auch nach Raderach.

Nun zu meinem Erlebnis:

Auf dem Prüfstand war der Versuch vorbereitet. Die Schieber für das Kühlwasser wurden aufgedreht und dieses Handbetrieb, da der Elektro-Motor ausgefallen war.

Herr Major Dutzenau machte dabei einen Landserspaß und sagte: "Oberfeldwebel - die Leute können nicht schneller laufen, der Kunsthonig klebt den Männern an den Füßen". Es gab nämlich zu dieser Zeit jeden Tag Kunsthonig als Brotaufstrich.

Nach der Hälfte dieses Testes gab es dann auf einmal eine Explosion - der Ofen war geplatzt und viel in die Schurre. Alles brannte lichterloh, das Brennstoffventil schloß nicht mehr, das hieß ca. 2000 Liter Alkohol und ebensoviel flüssigen Sauerstoff im Kreuz. Das Sauerstoffventil konnte noch vom Bedienungspult aus geschlossen werden aber sonst nichts mehr. Einer, ich war nun mal der Verantwortliche, kroch den gefährlichen Weg zum Tank hin und schloß das Ventil. Es war für mich ein harter Weg aber er mußte sein, denn in Atnang-Buchheim bei Linz sind bei gleicher Situation 40 Menschen ums Leben gekommen. Ich kroch nun zurück in den Bedienungsbunker, der kann man sagen, von Flammen umgeben war. Wir hatten noch ängstliche Minuten, die fast zu Stunden geworden sind, bis das Feuer so weit abgeklungen war und wir den Bunker verlassen konnten.

Die Freude, noch am Leben zu sein, kann ich garnicht schildern.

Lieber Herr Ihl, Ihnen im Namen aller für diesen Bericht ein nettes "Dankeschön" aber auch noch für Ihre Tat nach über 35 Jahren.

Und nun unser Herr Wilhelm Buckesfeld mit seinem Erlebten:
Die gefahrvolle Axt in der Hand eines russischen Kriegsgefangenen

Ein nicht alltägliches Erlebnis in Peenemünde.

Im Verlauf des weiteren Auf- bzw. Ausbaues der Heeresversuchsstelle Peenemünde Werk Ost blieb es nicht aus, daß der an der Nordspitze der Insel Usedom gelegene Wolgaster Stadtforst-Peenemünde (Peenemünder Haken) nach und nach viele Federn lassen mußte. So war im Frühjahr 1943 wieder einmal ein Kahlschlag im nördlichen Bereich der Versuchsstelle fällig. Das geschlagene Holz wurde z.T. sterweise den Bewohnern der Siedlung als Hausbrand angeboten. Der Preis für 1 Ster Fichten- bzw. Kieferholz betrug frei Haus RM 3,-. Für den Abtransport wurde von der Kommandantur ein Gespann zur Verfügung gestellt mit entspr. zugehörigem allseits bekanntem Militärfahrzeug. Die Kommandantur unterhielt auf einem in unmittelbarer Nähe des Werkes gelegenen ehemaligen Guts-Vorwerk einen Stall mit ca. 40 Pferden. Als Interessent und Käufer einiger Ster Holz erhielt ich den erforderlichen Bezugsschein mit Abholtermin. Am Fälligkeitstag nahm ich sodann am beschränkten Haupteingang der Versuchsstelle, der sogenannten Wache, mein mir zugewiesenes Gespann mit Fahrer in Empfang. Als Fahrer dieses Gespannes war zu meiner Überraschung ein gefangener russischer Soldat. Aufgestiegen auf den Fahrersitz fuhr ich alsdann mit ihm durch die bis dahin bestehenden gesamten Anlagen der Versuchsstelle bis zur angewiesenen Rodungsstelle. Während der Fahrt unterhielten wir uns so gut es ging, wobei sich ergab, daß der Mann etwas deutsch verstand und auch sprach. Wir beluden gemeinsam unseren Wagen. Nachdem wir fast fertig waren, zeigte mir der Mann einen ziemlich starken Wurzelstubben und machte mir mit Gesten begreiflich, daß wir ihn mitnehmen sollten. Der Stubben hatte allerdings eine lange ausladende Wurzel, die man abtrennen müßte. Durch einen der dort im Einsatz befindlichen Männer, zu denen auch nach Peenemünde abkommandierte Soldaten gehörten, erhielt ich eine Axt, mit der mein Fahrer der Wurzel eifrig zu Leibe ging. Nach mehreren Schlägen geschah dann ein für mich schockierender Unfall derart, daß die Axt an der zähen, glatten Wurzel abrutschte und dem Mann quer den linken Fußriß (-spann) verletzte. Da er nur leichtes Schuhwerk trug, eine Art Segeltuchschuhe, sah man gut den Einschnitt in Schuh und Wollstrumpf und das hervorsickernde Blut. Ich sprang gleich zu einem der Kolonnenführer, schilderte ihm den Vorfall und ich darf lobend hervorheben, wie hilfreich man nicht nur mir, vielmehr auch dem Verletzten entgegen gekommen ist; ein Vorgang, den ich zeitlebens nicht vergessen kann. Der Kolonnenführer ging sofort zu einer der Baubuden, in der Sanitätsschränkchen aufbewahrt wurden und wohin auch gleich einige Männer den Verletzten führten. Bei den Vorbereitungen, den Fuß bestens zu verbinden, fiel mir auf, daß der Mann seine Verwundung näher in Augenschein nahm, jede einzelnen Zehen bewegte und dann zu mir und den Anwesenden sagte: "Nichts kaputt, keine Sehne kaputt". Was mir verständlicherweise Erleichterung einbrachte, dachte ich doch auch an die Folgen, die mir dieser unangehme Zwischenfall noch einbringen würde. Nach der durchgeführten Erstbehandlung Dank der Hilfsbereitschaft einiger

Männer am Ort des Geschehens bestiegen der verwundete Fahrer und ich wieder unser Fahrzeug und zurück ging es in Richtung Siedlung ca. 5 km. An der Hauptstraße zur Versuchsstelle gab es in der Nähe des Werkes eine Sanitätsstation unter Leitung eines Stabsarztes. Ich versuchte dies dem Mann zu erklären und forderte ihn auf dort zu halten um ärztliche Hilfe in Anspruch zu nehmen. Doch er lehnte ab. Bei unserer weiteren mühseligen Unterhaltung erfuhr ich dann den Grund. Er stammte aus der Ukraine und war von Beruf Veterinär, also Tierarzt. Nun begriß ich, was die von ihm selbst angestellte Untersuchung seiner Verletzung für ihn bedeutete. In der Siedlung angekommen haben wir dann gemeinsam das Holz abgeladen, obwohl ich ihn bat, sich zu schonen.

Es war für mich wie auch für meine Frau selbstverständlich, neben unserem Dank für seinen schmerzvollen Einsatz ihm ein für damalige Verhältnisse bescheidenes Frühstück zuzubereiten und eine Schachtel Zigaretten zu überreichen.

Was mir bis heute leid tut, daß ich mir Namen und Adresse des Mannes nicht habe geben lassen.

Die große Auseinandersetzung nach dem Vorfall erfolgte hinterher mit dem Leiter der Wachtruppe, der sich nicht genug darüber monierte, daß man einem russischen Kriegsgefangenen eine Axt in die Hand geben könnte, mit der er wer-weiß-was für ein Unheil hätte anrichten können - ein Gedanke, der mir vollkommen fern lag, wie auch wohl dem Gefangenen, der sicherlich mehr an seine Rückkehr in die Heimat gedacht hat, als eine Untat zu begehen. Die Auseinandersetzung fand letztlich doch ein gutes Ende, und weitere Komplikationen sind nicht eingetreten.

Auch unserem Herrn Buckesfeld für diesen interessanten Bericht ein herzlichstes Dankeschön. Auch Russen sind Menschen.

Ein Mannheimer ist NASA-Vize geworden

Der Physiker Hans Michael Mark, 1929 in Mannheim geboren, hat die Stelle als Vizepräsident eingenommen, die unser Dr. Wernher von Braun bis zu seinem Ausscheiden aus gesundheitlichen Gründen inne hatte. Es freut uns, daß wieder ein Landsmann an dieser Stelle ist und wir wünschen ihm überall den Erfolg, den er benötigt um diese wichtige Institution erfolgreich zu befähigen.

Die Peenemünder der restlichen Welt hätten eine Bitte an unsere in USA

Die obige Meldung ist im Grunde genommen eine alte Meldung, die hier in einer Tageszeitung gelesen wurde. Dabei fiel mir hier auf, daß wir zu dem Orte des Geschehens durch Sie alle in USA eigentlich bessere Verbindungen haben könnten. So wie hier bei uns, liebe Peenemünder ihr Wissen nach bald 40 Jahren zu Papier bringen, müßte es doch auch möglich sein jetzt Gehörtes bei der NASA für uns zu berichten. Dürfen wir darauf warten? ein herzliches Dankeschön!

+ SIE SIND VON UNS GEGANGEN +

Abel	Max			45
Bangerter			Einkauf/Möhrs	USA
Brede	Hans		Pee.West/Triebw.	07.02.81 Friedrichshaf.
Deh	Hans	Ing.	Feldeinh. 2/836	16.02.81 Goslar
Döbereiner	Hermann	Dr.rar.nat.		10.02.81 Bayreuth
Finders	Hubert		Feldeinh. 444	07.05.81 Aachen
Freimuth	Wilhelm	Ing.	BSM/Dr.Steinhoff	03.01.81 Werdohl
Gröttrup	Helmut	Dipl.-Ing.	BSM/Dr.Steinhoff	04.07.81 München
Haase	Guenther	Dr.	Wasserfall/Dr.Roth	12.04.81 Dekatur USA
Hägеле	Albert		Pee.W./Argus-Rohr	Aalen
Höppner	Max	Masch.-Schlo.	Pee.West/Triebw.	81 Tetenbüll/Hus.
Kempe	Alfred	Schweißer		75
Köchel	Herbert	Dipl.-Ing.	BSM/Dr. Steinhoff	02.10.73 Göttingen
Köhler	Elisabeth		Baugr. Schlempp	20.02.81 Frankfurt
Konrad	Emil	Ing.	Feldeinheit	08.09.78 Bad Kreuznach
Konzak	Erich	Berufsausbild.	Entw.-Werk	08.10.81 Esslingen
Krämer	Franz	Dipl.-Ing.		07.80
Lichtenheld	Willibald	Prof.Dr.		30.10.80 Dresden
Mahlo	Heinz	Dr.Ing.	BSM/Dr.Steinhoff	10.05.79 Saal/Donau
Pfaffenholz	Mattias		Fa.Magnet-Schulz	05.08.67 Friedrichshaf.
Reyle	Walter	Dipl.-Ing.	Proj. "Natter"	21.11.80 Varel
Reder	Otto	Dipl.-Ing.		25.08.78 Baden-Baden
Schröder	Günter A.K.	Hauptm. i.R.	Einsatzst/St.Dorn.	17.01.81 Erlangen
Sell	Arno, Max		Mittelw./Konstr.	Delmenhorst
Stümke	Hermann	Prof.Dr.		26.05.81 Stuttgart
Walter	Hermann		Walter-Triebw.	12.80 New Jersey USA
Wolfsturm	Emil	O.-Ing.		31.08.78 Osnabrück
Zembisch	Renate geb. Schicker			06.03.81 Flensburg

IHNEN ALLEN WOLLEN WIR EIN EHRENDES ANDENKEN BEWAHREN

Vater des Sputnik war ein Mann ohne Namen

Nasa-Experte über das Leben von Sergej Korolew

WOLFGANG WILL, New York

Unter Stalin wurde er nach Siberien verbannt, unter Chruschtschow durfte sein Name nicht genannt werden, die Nasa-Wissenschaftler James E. Oberg widmet ihm sein neuestes Buch – und schildert faszinierend die dramatische Lebensgeschichte von Sergej Korolew, dem „Vater der sowjetischen Raumfahrt“.

Nach Abschluß seines Studiums arbeitete Korolew im Konstruktionsbüro des Flugzeugbauers Tupolew, widmete sich aber – wie schon als Student – weiter seinem Hobby, der Entwicklung von Raketen. Dabei wurde er vom damaligen sowjetischen Verteidigungsminister Tschatschewski gefordert. Diese Verbindung wurde Korolew zum Verhängnis, nachdem Tschatschewski während einer der großen Säuberungen Stalins als „Hitler-Agent“ entmachtet und hingerichtet wurde. Korolew wurde als „Chef-Designer“ umschrieben.

Korolew, dessen Arbeit wesentlich zum Start des ersten „Sputnik“ beigetragen hatte, widmete sich Entwicklung und Bau einer Superrakete der Bezeichnung „R-Sieben“, die die dreifache Schubkraft der amerikanischen „Atlas“-Rakete haben sollte. Ihr erster Start schlug 1957 fehl. Unter Korolews Leitung auch wurde eine unbemannte Mission zum Mars geplant, und dabei kam es am 23. Oktober zu einer verheerenden Start-Explosion.

Wenigstens ein Dutzend, aber möglicherweise Hunderte sowjetischer Raketen-Wissenschaftler und hohe Militärs der Raketen-Truppe, die dem Start beiwohnen wollten, kamen bei der gewaltigen Explosion ums Leben – Korolew überlebte.

All diese Einzelheiten über die sowjetische Raumfahrt und ihren Chef Korolew, der 1967 nach einer Operation starb, enthält das Buch „Red Star in Orbit“ des Nasa-Wissenschaftlers James E. Oberg, des russisch sprechenden Sowjet-Experten der Nasa. (SAD)

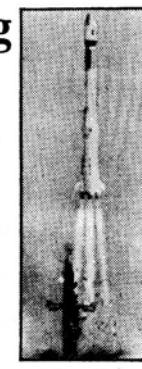
„Ariane“-Erfolg für Europa

Eigner Bericht - dpa - ap

Paris, 20. Juni

Im dritten Anlauf ist der Start der Europarakte „Ariane“ auf dem Versuchsgelände Kourou in Französisch-Guayana gelungen. Sie brachte den europäischen Wettersatelliten Meteosat II und den indischen Fernmeldesatelliten „Apple“ in 36 000 Kilometer Höhe auf eine Erdumlaufbahn. Sie ist mit der Erdrotation synchron, so daß beide Satelliten über einem Punkt der Erde „verankert“ scheinen. Meteosat II soll aus dem Weltraum farbige Fotos zur Erde funken. Die Meteorologen erhoffen sich davon, die Vorhersage des Wetters verbessern zu können.

Im Gespräch Seite 2



Raketenforscher aus Besessenheit

Wernher v. Braun 50 Jahre alt

Eigenbericht der WELT

O. M. Hamburg, 23. März

Der Mann mit dem optimistischen jugendlichen Lachen eines Anfangsreißigers, der Mann, den eine Welt kennt wie sonst nur Staatsoberhäupter oder Filmstars, der Mann, dessen Name für immer mit dem Anbruch eines neuen, des planetarischen Zeitalters verbunden sein wird – dieser Mann wird

heute fünfzig Jahre alt. Kein Alter für einen Wissenschaftler mit dem Zuschnitt eines Sportsmannes, kein Alter für einen Professor ohne professoriales Gehabe, aber eben doch ein Einschnitt: Wernher v. Braun, Weltraum- und Raketenforscher aus Besessenheit, gehört von nun an zu den „Älteren“.

Der Pennäler, der von den Sternen träumte, der hochbegabte Student auf dem primitiven „Raketenflugplatz Berlin“, der junge Wissenschaftler in Peenemünde – es war immer dieselbe Braun, eine glückliche Mischung aus geballter Energie, überragendem Wissen, Organisationstalent, nie ruhendem Unternehmungsgeist und persönlicher Integrität. Die V-2, die erste große Rakete der Welt, war mit sein Werk, aber er sah in ihr immer mehr das Mittel zum friedlichen Vorstoß in den Raum als die zerstörerische Waffe.

Mit vielen seiner Peenemünder Kollegen ging Braun nach 1945 nach Amerika. Für ihn war es zunächst durchaus nicht das Land der unbeschränkten Möglichkeiten. Zwar durfte er Artillerieraketen entwickeln, aber der Weltraum blieb ihm verschlossen – bis endlich doch Können und Leistung über Borniertheit und verhängnisvolle Planung triumphierten: in der Nacht zum 1. Februar 1958, als die Braun-Gruppe mit ihrer „Juno I“ den ersten Satelliten Amerikas an den Himmel hängte und dem Westen, der sich durch zwei sowjetische Sputniki gedemütigt fühlte, neuen Auftrieb gab.

Wernher v. Braun wurde zum ersten Weltraumheros der Vereinigten Staaten. Heute arbeitet er endlich an „seiner“ Rakete, an der „Saturn“, die dem Westen die Führung im Weltraum sichern soll. Sein sechstes Lebensjahrzehnt wird also Wernher v. Brauns entscheidendstes und vielleicht auch erfolgreichstes werden.

vom 23. März 1962

Hamburger Abendblatt

20.06.81

Ariane fliegt

Das Luft- und Raumfahrtunternehmen will noch mehr erforschen

MBB-Konzern ist für die Schlechtwetterlage gerüstet

Eigner Bericht - dpa

München, 23. Juli

Das Münchener Luft- und Raumfahrtunternehmen Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) sieht wegen der leeren Kassen des Bundes auch Wolken am MBB-Horizont aufliezen. Aber die Gesellschaft hat sich für diese Großwetterlage, die, wie der Vorsitzende der Geschäftsführung Gero Modelding erklärt, nicht nur aus „kleinen atmosphärischen Störungen“ bestehen wird, gerüstet: Das Produkt wurde um 100 auf 378 Mill. DM erhöht, die Vereinigten Flugtechnischen Werke (VFW) schriftweise integriert, weitere Eigenmittel für Forschung und Entwicklung eingesetzt.

MBB hat im vergangenen Jahr den

Umsatz um 706 Mill. DM oder 27 % auf 3,3 Milliarden DM gesteigert. Der Überschuß stieg von 44 auf 50 Mill. DM. Aufgrund der Ergebnisse des ersten Halbjahrs 1981 zeichnet sich für die vereinigten Unternehmen (MBB und VFW) ein Umsatz von 4,9 Milliarden DM ab.

Für die Forschung und Entwicklung hat der Münchener Raumfahrtkonzern, der auch mit den Flugzeugwerken auf Finkenwerder ein starkes Bein in Hamburg besitzt, in diesem Jahr 144 Mill. DM vorgesehen. 550 Mill. DM sollen investiert werden.

Von dem Umsatz von 3,3 Milliarden DM entfiel mit 51 % mehr als die Hälfte auf den zivilen und militärischen Flugzeugbau. Dabei nahm der Anteil des Zi-

vilbereichs aufgrund steigender Airbus-Umsätze weiter zu. Die Wehrtechnik machte 30 % des Umsatzes, die Hubschrauber 9 %. Die Raumfahrt ist am Gesamtumsatz mit 5 % beteiligt. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Zahl der Mitarbeiter des MBB-Konzerns um 1752 auf 26 287 erhöht. Der Auftragsbestand lag Ende 1980 bei insgesamt 8 Mrd. DM.

In einem Gespräch mit Journalisten äußerte sich MBB-Chef Modelding bezüglich der sich abzeichnende Einschränkung, Aufträge für wehrtechnische Entwicklung und Betreuung zu gewinnen. Gleichzeitig vergeben die USA und Frankreich vermehrt Aufträge an ihre Industrie. Dadurch könnten die Deutschen kaum in den Export ausweichen. Die Regierung müsse dieses erkennen und das ihre zum Umsatz beitragen, nachdem man auf ausdrücklichen Wunsch des Bundes mit den Vereinigten Flugtechnischen Werken fusioniert habe. Dabei gehe es in erster Linie um militärische Aufträge.

Im privaten Bereich sieht MBB beim Airbus 300 und 310 einen Bedarf bis in die

MBB 1980 in Zahlen (ohne VFW)
(Vorjahreswerte in Klammern)

Umsatz	3,3 Mrd. (2,6) DM
Rohertrag	2,2 Mrd. (1,9) DM
Investitionen	245 Mill. (182) DM
Jahresüberschuss	50 Mill. (44) DM
Mitarbeiter	26 287 (24 535)



Der kleine Airbus A 310: An Entwicklung und Bau dieses neuen europäischen „Gemeinschafts-Jets“ – das erste Rumpfheck wurde Ende Juni in Hamburg ausgeliefert – ist MBB maßgeblich beteiligt

90er Jahre hinein. Allerdings werde wohl in der zweiten Hälfte der 80er Jahre die Fertigung etwas zurückgenommen werden müssen. Zur Sicherung der Kontinuität des Airbus-Programms werde MBB auch künftig die Modellpalette ergänzen oder erweitern müssen.

An der MBB sind neben Allianz und Bosch Siemens, Aerospace und Thyssen, auch der Freistaat Bayern und die Hansestadt Hamburg beteiligt. Die Familie Blohm hält nur noch 0,67 %. Dr. Ludwig Bölkow 1,57 % und die Willy und Lilly Messerschmitt-Stiftung 6,75 % vom Eigenkapital von 378 Mill. DM.

Start verschoben

dpa, Cap Canaveral

Washington will nach Angaben des US-Magazins „Newsweek“ Israel möglicherweise einen Satelliten zur Überwachung seiner arabischen Nachbarn zur Verfügung stellen. Hohe Beamte der Reagan-Regierung seien der Ansicht, daß Israels Furcht, seine Nachbarn nicht überwachen zu können, nur zu „Präventivoperationen“ nach dem Beispiel des Angriffs auf den irakischen Kernreaktor führen könnte.

Die Welt 29.8. Welt 1.9.81.

Hbg. Abendblatt
23.7.81.

Im Weltraum angekoppelt

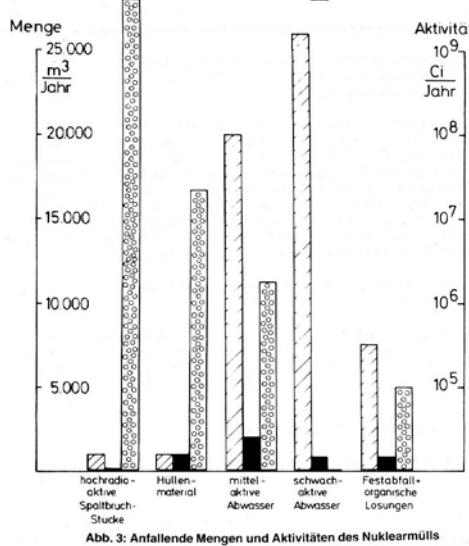
An die sowjetische Orbitalstation Salut-6 hat ein Satellit der Kosmos-Serie angelegt. Kosmos-1267 war am 25. April gestartet worden, meldete die sowjetische Nachrichtenagentur TASS. Die letzte Besatzung von Salut-6 war am 25. Mai auf die Erde zurückgekehrt. Die Orbitalstation befindet sich seitdem in automatisch gesteuertem Flug.

Hbg. Abendblatt
20.6.81.

Unmittelbar vor der Entnahme aus dem Reaktor beträgt die Strahlungsaktivität der Brennstabe 100 kBq pro kg Uran. Ein moderner Reaktor enthält etwa 100 t Uran; 100 kBq entsprechen der Strahlung von 100 kg natürlich-radioaktivem Radium, so daß ein Reaktorkern wie 10⁴ t Radium strahlt. Bereits wenige Stunden nach der Entnahme aus dem Reaktor ist

1500 Jahrestonnen - Wiederaufbereitungsanlage

Menge Primärabfall
endlagerungsfähige Abfallmenge
SED Aktivität



Zu den hochradioaktiven Spaltbruchstücken kommen als Strahlenmüll die Struktur- und Hüllennmaterialien, welche dem extrem hohen Neutronenfluß ausgesetzt waren, ferner die schwach- und mittelaktiven Abwässer (Abb. 3).

Das »normale« Uranisotop 238, das zu 97 % in den Brennelementen enthalten war, wurde durch Neutronen-Einfangprozesse teilweise zu Transuranen, wie der Alphastrahler Curium, oder in spaltbares Plutonium-239 umgewandelt.

Wiederaufbereitungsanlagen sollen dieses Pu-239 abtrennen und das noch nicht gespaltene 1 % U-235 zurückgewinnen. Ferner muß der nukleare Abfall in eine endlagerfähige Form gebracht werden.

4. Entsorgung mit Raketen

Wenn über die Möglichkeit eines »Endlagers im Weltraum« diskutiert wird, müssen die infrage kommenden Mengen und Aktivitäten betrachtet werden:

Ein moderner 1200 MW-Reaktor produziert jährlich etwa 30 t abgebrannte Brennelemente. In der Wiederaufbereitung fallen pro Kraftwerk und Jahr 2 bis 3 m³ verfestigter, hochradioaktiver Müll und 100 m³ schwach- bzw. mittelaktive Abfälle an.

Zur Zeit (Herbst 1980) sind weltweit 233 Kernkraftwerke mit rund 133.000 MW elektrischer Leistung in Betrieb. Schließt man die im Bau befindlichen und bestellten Anlagen ein, so ergibt sich eine Leistung von 450.000 MW.

Damit sind in naher Zukunft jährlich rund 1000 bis 1200 m³ hochradioaktiven Abfalls – etwa die Größe eines Einfamilienhauses – und 45.000 m³ schwach- bis mittelaktiven Mülls zu lagern. Die β- und Gamma-Aktivität dieses Nuklearmülls beträgt jährlich über 10 Milliarden Ci, was 10.000 t Radium entspricht.

Aus Volumen- sowie Gewichtsgründen – und damit natürlich auch wegen der Kosten – kommt nur die Entsorgung des hoch-radioaktiven Abfalls, also der Spaltbruchstücke und des Hüllennmaterials, für die Astronautik infrage. Diese beinhalten aber über 99 % der gesamten Strahlenbelastung (Abb. 3).

Wenn wir uns diese Zahlen vor Augen halten und bedenken, daß ein vollständiges Abklingen der Aktivitäten viele Jahrtausende dauert, so scheint die nukleare Entsorgung in den Weltraum zumindest einer sorgfältigen Analyse wert.

Diese beiden Aufsätze sind dem Organ der Hermann-Oberth-Gesellschaft entnommen. Ein herzliches Dankeschön dafür.

Dr. Klaus Groh
I. Phys. Inst. Universität Gießen

Das deutsche Ionentriebwerk RIT 10 und seine internationale Konkurrenz

Ein Vortrag, gehalten auf dem XXIX. Raumfahrtkongreß der Hermann-Oberth-Gesellschaft e.V. 1980 in Feucht
Herrn Professor Dr. Dr.-Ing. E. h. W. Hanle zum 80. Geburtstag gewidmet

Einleitung

Die ersten Ideen bis hin zu detaillierten Plänen für ein elektrisch angetriebenes Raumschiff stammen von Hermann Oberth. In seinem 1929 erschienenen Buch »Wege zur Raumschiffahrt« schreibt er in dem Kapitel »Das elektrische Raumschiff«: »Wir können nämlich auf elektrischem Wege die Ausstrahlungsgeschwindigkeit auf das Doppelte bis

10-fache erhöhen. Damit drücken wir den Treibstoffverlust ganz wesentlich herab«.

Die bahnbrechenden Überlegungen Oberths, die Treibstoffökonomie zu verbessern, gerieten aber in Vergessenheit, und es dauerte 25 Jahre, bis in Amerika Ernst Stuhlinger diese Idee wieder aufgriff und das erste funktionsfähige elektrische Triebwerk konzipierte. Stuhlinger

ionisierte den Treibstoff – Cäsium – an einer heißen Wolframoberfläche und beschleunigte die Ionen in einem elektrostatischen Feld.

1960 stellte die amerikanische Weltraumbehörde NASA ein von Harold Kaufman entwickeltes Triebwerk mit einer Elektronenstoß-Ionenquelle vor, und 1962 begann Horst Löb am I. Physikalischen Institut der Universität Gießen eine Hochfrequenz-Ionenquelle für Antriebszwecke zu modifizieren.

Ein Hochfrequenz-Ionenmotor mit 10 cm Ionatordurchmesser, das RIT 10, wurde bis 1969 in Gießen zur Laborreife entwickelt. Die Abkürzung RIT steht für Radio-Frequency Ion Thruster, und die Zahl (10) gibt den Ionatordurchmesser in cm an.

Seit 1971 ist die Industrie an der Entwicklung des RIT 10 beteiligt. Die Firma MBB übernahm das Konzept, überarbeitete dieses nach den Aspekten für Weltraumanwendungen und fertigt nun die RIT-Aggregate.

Nachdem 1973 das RIT 10 vom Bundesministerium für Forschung und Technologie als das einzige nationale Projekt erklärt wurde, konzentrierten sich alle Aktivitäten auf die Vorbereitung eines Weltraumeinsatzes. Es wurde bei der DFVLR in Stuttgart eine Testanlage installiert, in der das RIT 10 und seine Komponenten in Langzeitversuchen für einen Einsatz im Weltraum qualifiziert werden, der für das Jahr 1982/83 an Bord des deutschen Nachrichtensatelliten TV-Sat A3 geplant ist. Das Triebwerk ist für die Kompensation der Nord-Süd-Drift geostationärer Nachrichtensatelliten ausgelegt und soll am TV-Sat seine Funktionstüchtigkeit demonstrieren.

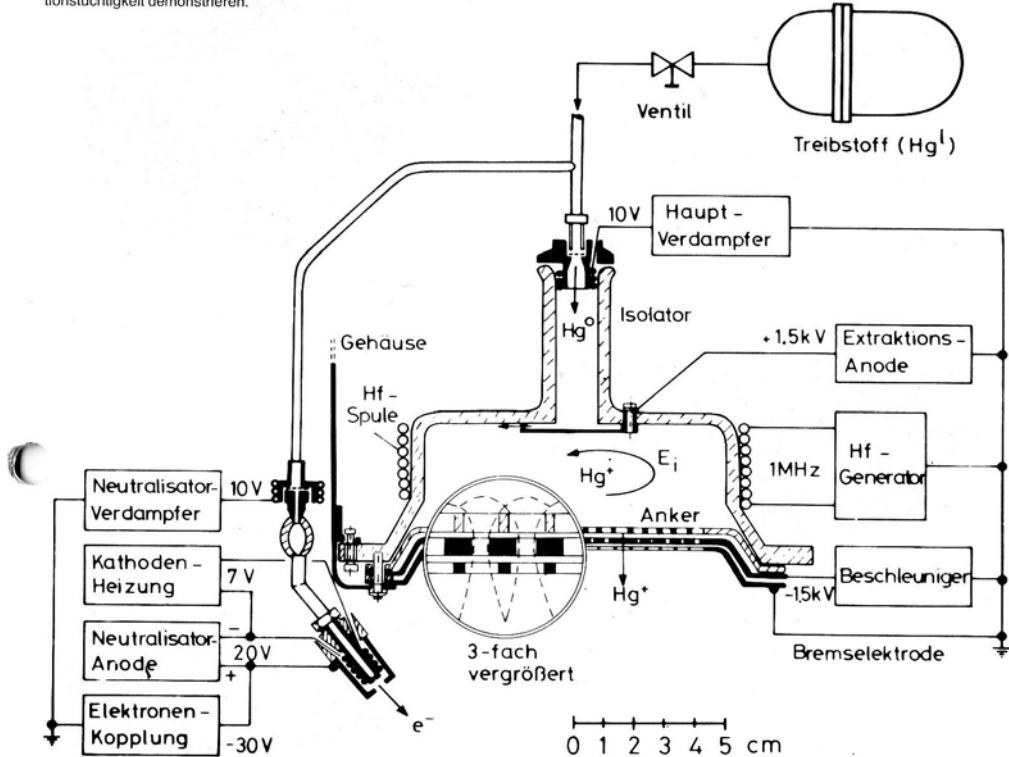


Bild 1: Querschnitt des elektrischen Triebwerkes RIT 10.

Arbeitsprinzip des RIT 10

Bei den elektrischen Antrieben wird der Treibstoff nicht verbrannt und ausgestoßen wie bei chemischen Raketenmotoren, sondern er wird elektrisch geladen, in unserem Falle ionisiert, und die Ionen werden in einem elektrischen Feld beschleunigt. Will man einen hohen Treibstoffimpuls m·v erzeugen, muß man entweder den Treibstoff mit hoher Geschwindigkeit ausspielen oder entsprechend mehr Treibstoff verbrennen. Der Vorteil der elektrischen Antriebe basiert auf den hohen Ausströmgeschwindigkeiten (fast 40 km/sec beim RIT 10), welche hohe spezifische Impulse ergeben und damit große Antriebsvermögen bzw. Nutzlastverhältnisse. Der Nachteil der elektrischen Antriebe liegt in den niedrigen Schub- und Beschleunigungswerten (beim RIT 10 beträgt der Schub 10 mN).

In Bild 1 ist der prinzipielle Aufbau des RIT 10 verdeutlicht. Der Treibstoff – wir verwenden Quecksilber wegen des hohen Atomgewichtes – wird flüssig aus dem Vorrtank dem Verdampfer zugeleitet und hier in die Dampfphase überführt. Durch den Isolator, der das auf Hochspannungspotential liegende Plasma von dem auf Erd- oder Flugkörperpotential liegenden Treibstoffversorgungssystem trennt, strömt der Hg-Dampf in das Entladungsgefäß aus Quarz. Das einströmende Neutralgas wird in einer hochfrequenten elektrodenlosen Ringentladung ionisiert. Die dazu nötige Energie wird von einem Hochfrequenzgenerator erzeugt und über die Entladungsspule induktiv in das Plasma eingekoppelt. Durch das Extraktionsystem, bestehend aus dem Plasmagrenzanker, der Beschleunigungselektrode und der

Bremselektrode sowie der Extraktionsanode, werden die Ionen aus dem Entladungsplasma herausgezogen. In dem vergrößerten Ausschnitt ist der Aufbau des 3-Elektroden-Systems noch einmal verdeutlicht. Außerdem ist die Grenze zwischen Plasma und unipolarer Raumladungsschicht sowie die Ausbildung des Ionenstrahls skizziert.

Will man ein Ionentriebwerk an einem Satelliten betreiben, so muß man dafür sorgen, daß ein quasineutraler Teilchenstrom emittiert wird, d.h. neben dem schuberzeugenden positiven Ionenstrom muß ein äquivalenter Elektronenstrom abgegeben werden. Andernfalls würde sich der Satellit sofort aufladen und der Schub versiegen. Die Elektronenquelle, der sogenannte Plasmabrückeneutralisator, ist seitlich an das Triebwerksgehäuse angebaut. Die Elektronen werden in einer Hohlkathodenentladung erzeugt, die ebenfalls mit Quecksilber betrieben wird. Über das aus der Hohlkathode austretende Plasma, die Brücke zwischen Neutralisator und Ionenstrahl, lassen sich die Neutralisationselektronen mit niedrigen Spannungen in den Strahl einkoppeln.

Die benötigten Energieversorgungen mit Angabe der jeweils zur Verfügung gestellten Spannungen können ebenfalls aus Bild 1 entnommen werden. Der Querschnitt verdeutlicht den einfachen Aufbau des Hochfrequenz-Triebwerks, die aus nur wenigen Komponenten bestehen. Diese Unkompliziertheit ist es, die das Hochfrequenz-Triebwerk gegenüber der internationalen Konkurrenz auszeichnet, sowie die Vorteile des hochfrequenten Ionisierungsmechanismus, bei dem keine entladungserzeugenden Elektroden in das Plasma eintauchen und somit keine lebensdauerbegrenzenden Erosionsprobleme auftauchen.

Entwicklung des RIT 10

1962 wurden die ersten Schritte unternommen, eine Hochfrequenz-Ionenquelle für Antriebszwecke zu modifizieren. Bild 2 zeigt dieses Experimentiermodell, dessen Entladungsgefäß noch aus Teflon besteht. An der rechten Seite ist der röhrenbestückte Hf-Generator sichtbar und auf der Oberseite befinden sich Gaszufuhr und Hochspannungsanschluß. Diese ersten Experimente wurden ausschließlich mit Xenon durchgeführt.

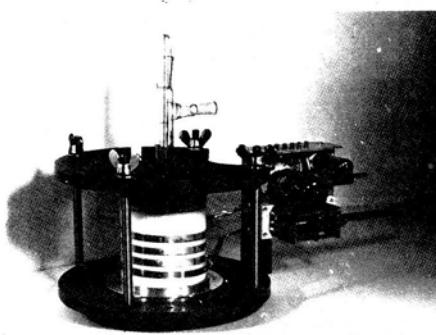


Bild 2: Erstes Laborexperimentiermodell (1962).

Bis zum Jahr 1970 erreichte das RIT 10 Laborreife. Viele Konstruktionsmerkmale des Laborprototypen finden sich heute noch im Design der Flughardware, wie Entladungsgefäß aus Quarz, Verdampfer für Quecksilber, 3-Elektroden-Extraktionssystem und Plasmabrückeneutralisator.

Bild 3 zeigt den Laborprototypen hier auf dem Vibrationsprüfstand der Firma MBB, wo das RIT 10 allen beim Start auftretenden Vibrationen und Belastungen widerstand.

Dieses Triebwerk wurde von der Firma MBB übernommen und in den folgenden Jahren im Hinblick auf einen Einsatz im Weltraum über-

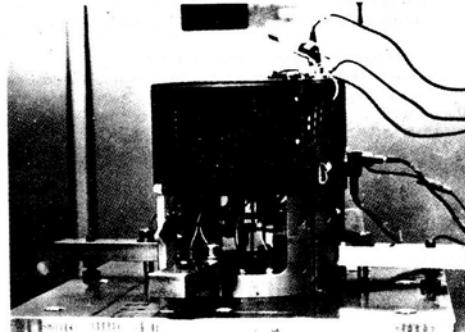


Bild 3: Labormodell des RIT 10 auf dem Vibrationsprüfstand (1969/70).

arbeitet. So wurden neben Stabilitätsberechnungen und Gewichtsminimierung das Extraktionssystem durch die konische Struktur am Rand entscheidend verbessert (Vermeidung der Kurzschlußgefahr durch aufgesputzte leitende Beläge). Der Prototyp in Bild 4 zu sehen

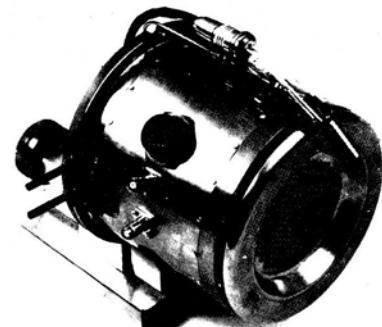


Bild 4: Industriell überarbeiteter Prototyp des RIT 10 (1977).

wurde bei der DFVLR in Stuttgart vorläufigen Lebensdauertests unterzogen. Dabei stellten 3 Prototypen die Brauchbarkeit des RIT 10-Prinzips unter Beweis durch 8000 h Dauerbetrieb des einen und 1100 bzw. 600 Betriebszyklen der beiden anderen Triebwerke, was 2300 h bzw. 1160 h Betriebszeit entspricht.

Auf der Basis dieser Prototypen wurde dann das Ingenieurmodell des RIT 10 erstellt, welches praktisch der Flughardware entspricht. Bild 5

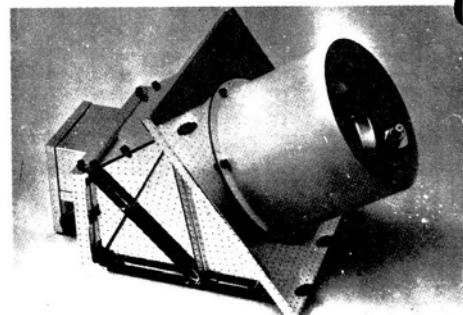


Bild 5: Ingenieurmodell (Flughardware) des RIT 10 (1979).

zeigt die komplette RIT 10-Antriebeinheit, wie sie an einem Satelliten montiert werden soll. Die Triebwerkshülle und die Oberfläche der Montagestruktur sind nach Gesichtspunkten des Thermalhaushaltes ausgelegt. Innerhalb der Struktur befindet sich der Treibstofftank, der 5 kg Quecksilber faßt. Der Hochfrequenzgenerator sitzt in einer kleinen Box, links außerhalb der Struktur zu erkennen.

Die Energieaufbereitung, die Regel- und Kontrolleinheiten, sind vom Triebwerk getrennt in einer Einheit zusammengefaßt (s. Bild 6) und im Inneren des Satelliten untergebracht.

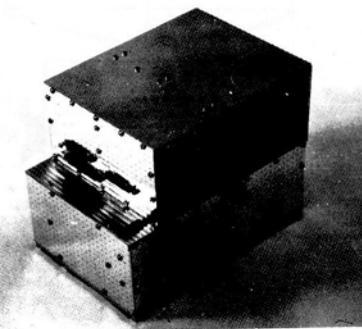


Bild 6: Ingeneurmodell der Energieversorgungseinheit für das RIT 10.

Das RIT 10 hat damit einen Entwicklungsstand erreicht, der einen Einsatz im Weltraum erlaubt. Zur Vorbereitung dieses Fluges, es wird im folgenden Kapitel näher darauf eingegangen, wird das RIT 10 bei der DFVLR in Stuttgart noch endgültigen Lebensdauer- und Qualifikationstests unterzogen.

Anwendung des RIT 10

Das RIT 10 ist für ein Schubniveau von 10 mN ausgelegt und eignet sich damit hervorragend für die Kompensation der Nord-Süd-Drift von geostationären Satelliten, die durch die Einwirkung der Gravitationskräfte von Mond und Sonne bedingt wird.

Gegenüber den bislang verwendeten chemischen Triebwerken haben elektrische Antriebe aufgrund der wesentlich besseren Gasökonomie den Vorteil:

- längere Betriebszeiten zu erreichen,
- Masse des Antriebssystems einzusparen.

Beide Aspekte sind äußerst interessant im Hinblick auf die kommerzielle Nutzung von Satelliten, da man durch die Verwendung elektrischer Antriebe nicht nur die Lebensdauer des Satelliten vergrößert, sondern auch durch die Masseneinsparung die Nutzlastkapazität vergrößert. Die Verknüpfung zwischen Nutzlastgewinn und Betriebszeit des Satelliten ist in Bild 7 dargestellt am Beispiel dreier Satellitenmassen von 1000, 2000 und 3000 kg. Man kann erkennen, daß mit wachsender Betriebszeit ein deutlicher Nutzlastgewinn zu erzielen ist, der bei einem Nachrichtensatelliten die Installation zusätzlicher Übertragungskanäle erlaubt.

Der erste Weltraumeinsatz von elektrischen Triebwerken des Typs RIT 10 ist am deutschen TV-Satelliten geplant, der 1982/83 gestartet werden soll. An dem präoperationalen Satelliten TV-Sat A3 ist je eine Antriebeinheit RITA (RITA ist die Abkürzung für RIT-Assembly) an der Ost- und der Westseite angebracht (linke Seite, Bild 8). Die Triebwerke sind unter einem Anstellwinkel von 35° montiert, um zu verhindern, daß der Abgasstrahl die Solargeneratoren kontaminiert. Beide Triebwerke liefern dann einen Schub von 16,4 mN. Darüberhinaus ist noch ein konventionelles chemisches Lageregelungssystem installiert.

Für die für 1984/85 geplante A5-Version des TV-Sat (5 anstatt 3 Kanäle) sind insgesamt 4 Triebwerke vorgesehen, die unter einem Winkel von 45° angestellt werden sollen. Dadurch kann dann, mit den entsprechenden Kosinusverlusten behaftet, nach allen vier Richtungen Schub erzeugt werden. Um übrigens läuft sich die wesentlich schwerere A5-Version nur realisieren, wenn elektrische Triebwerke für die Kompensation der Satellitendrift eingesetzt werden.

Internationale Konkurrenz des RIT 10

In Europa arbeitet nur noch die ESA in ihrem Technologiezentrum Noordwijk an einem Feldemissionstriebwerk, das mit Cäsium betrieben wird. Die englischen und französischen Entwicklungen – es handelt sich meist um Nachbauten amerikanischer Triebwerke – wurden bereits vor einigen Jahren eingestellt.

Für das Feldemissionstriebwerk FEEP (Field Emission Electric Propulsion) wurde 1978 ein 5-Jahresplan aufgestellt, der die industrielle Entwicklung sowie Funktions- und Dauertests vorsieht. Bis 1983 sollen neben der Bündelung auch Triebwerksteile wie Neutralisator und Power Conditioning Unit entwickelt werden.

Im außereuropäischen Raum müssen die Aktivitäten in der UdSSR, in den USA und in Japan erwähnt werden. Über die russischen Arbeiten liegen nur spärliche Informationen vor. Soweit bekannt ist, wurden Ionentriebwerke mit Elektronenstoß-Ionisator entwickelt und in ballistischen Flügen im Weltraum getestet. Heute sollen sich die Russen auf die Entwicklung von Plasmaantrieben konzentrieren und die Arbeiten an den Ionentrieben weitgehend eingestellt haben.

In den USA wurden Anfang der sechziger Jahre, wie schon einleitend erwähnt, zwei Triebwerkstypen entwickelt – ein Kontaktionenmotor und ein Elektronenstoßionenmotor – die während ballistischer Flüge ihre Funktionstüchtigkeit im Weltraum nachgewiesen haben. Aufgrund systembedingter Nachteile wurden die Arbeiten am Kontaktionenmotor eingestellt und nur die Entwicklung von Elektronenstoßtypen weiter verfolgt. Ausgehend vom 10 cm-SERT I- und dem 15 cm-SERT II-Triebwerk wurden Motore mit 20, 30, 50 und sogar 150 cm Durchmesser getestet.

Für die Nord-Süd-Bahnkontrolle von Satelliten wurde ein 5 cm-Triebwerk, SIT 5, mit 1,8 mN Schub und später ein schubstärkeres 8 cm-

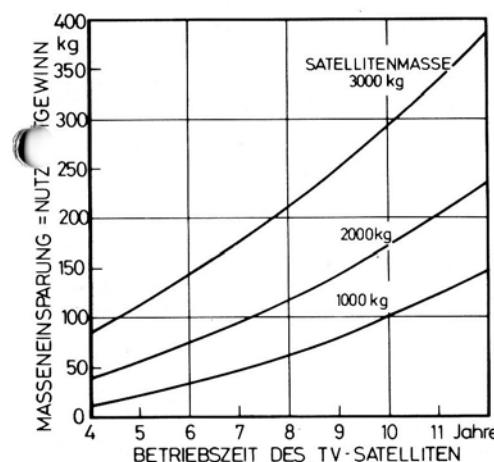


Bild 7: Nutzlastgewinn in Abhängigkeit von der Betriebszeit bei der Verwendung elektrischer Triebwerke.

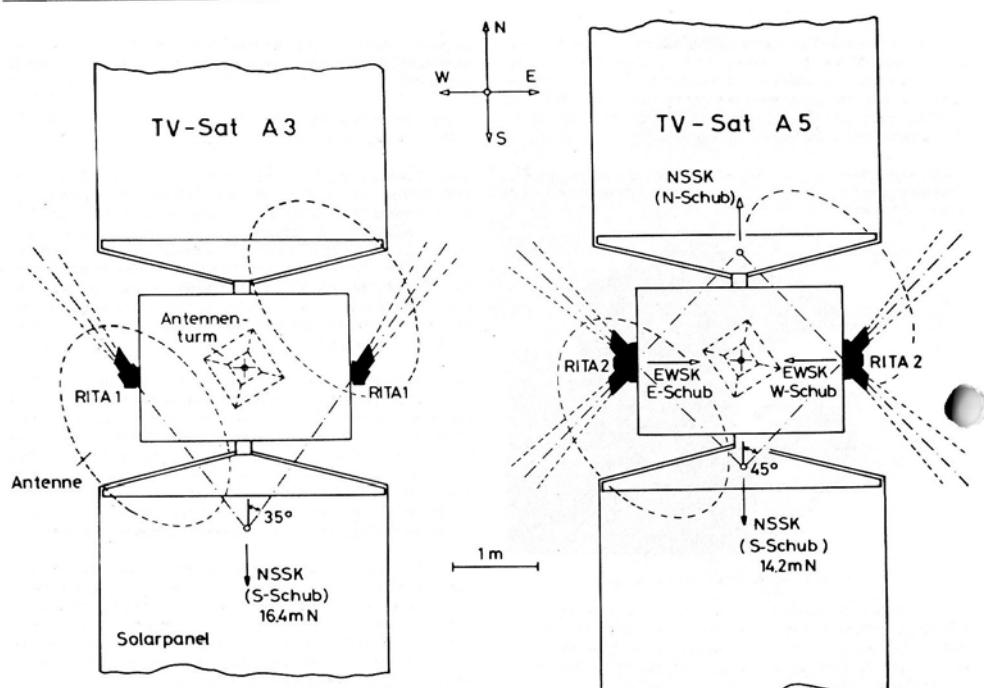


Bild 8: Skizze zur Anwendung von RITA 10-Triebwerken am TV-Sat zu Kompositionen der Nord-Süd-Drift.

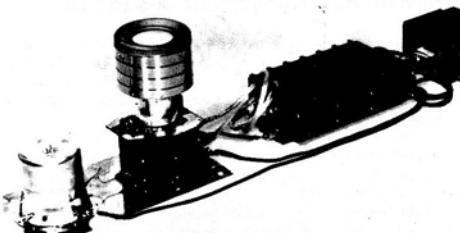
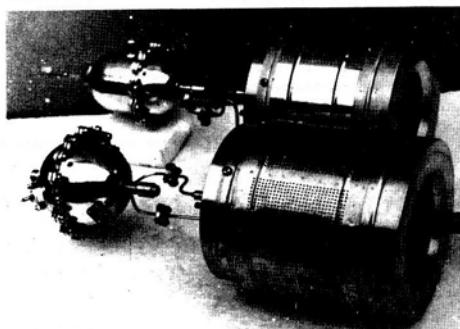


Bild 9: Ingenieurmodell des amerikanischen 8 cm-Elektronenstoß-Triebwerks SIT 8.



In Japan liegen die Hauptaktivitäten auf dem Sektor der Plasmaantriebe. Daneben wird aber auch seit 1971 mit Ionentrieben experimentiert, wobei man das Konzept des amerikanischen 5 cm-Triebwerks SIT 5 übernommen hat. Bild 10 zeigt 2 Triebwerke der Japaner, die Aufbau und den Leistungswerten dem SIT 5 entsprechen. Zur Zeit findet sich noch ein 12 cm-Motor in der Entwicklung und 30 cm-Antriebe werden geplant. Das zur Bahnkontrolle vorgesehene 5 cm-Aggregat soll 1981 auf dem japanischen Satelliten ETS 4 geflogen und getestet werden.

Abschließend sind in Tabelle 1 die wichtigsten Daten der für die Nord-Süd-Bahnkontrolle entwickelten Ionentriebwerke zusammengestellt. (Tabelle auf der nächsten Seite).

Bild 10: 5 cm-Elektronenstoß-Triebwerk der Japaner.

die Welt 2.9.81.

EG-KOMMISSION

Japanische Exporterfolge bei Rüstung und Raumfahrt?

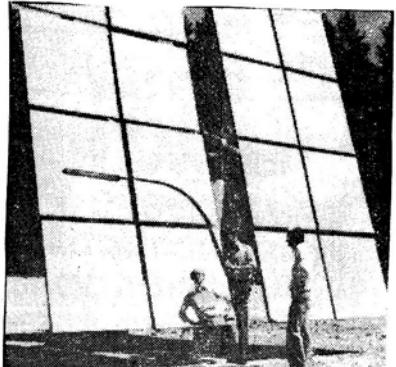
WILHELM HADLER, Brüssel

Die EG-Staaten haben wenig Anlaß, sich über die Mäßigungen der japanischen Kraftfahrzeug-Exporte zu freuen. Wie in einem Arbeitsdokument der Brüsseler Kommission bestätigt wird, muß Europa schon in den nächsten Jahren mit erheblichen neuen handelspolitischen Herausforderungen rechnen.

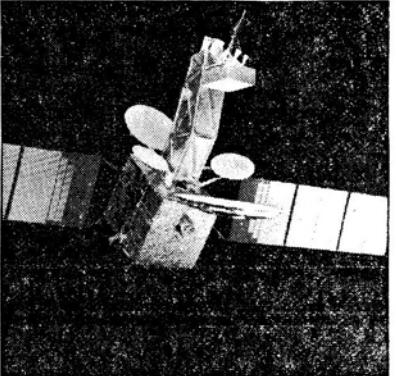
Die EG-Untersuchung, die aufziellen und privaten japanischen Studien basiert, geht von einer zunehmenden Konzentration der japanischen Industrie auf technologieintensive Produktionszweige aus. Tokio werde damit „seine Position als einer der führenden – wenn nicht der führende – Hersteller eines breiten Angebots von hochwertigen Produkten festigen“ und auf den internationalen Märkten „qualitativ wie preislich äußerst wettbewerbsfähig“ sein.

Der japanische Exportzuwachs werde sich dabei nach übereinstimmenden Vorausschätzungen vorwiegend auf die verschiedenen Sektoren des Maschinenbaus stützen. Nicht nur beim Maschinenbau und in der Nachrichtentechnik könne indes der fernöstliche Wirtschaftsriese von seinen Fortschritten im Bereich der Konstruktion elektronischer Bauteile und der Computer-Technologie profitieren, sondern auch in solchen Sektoren, in denen Japan in der Vergangenheit nicht besonders aktiv war.

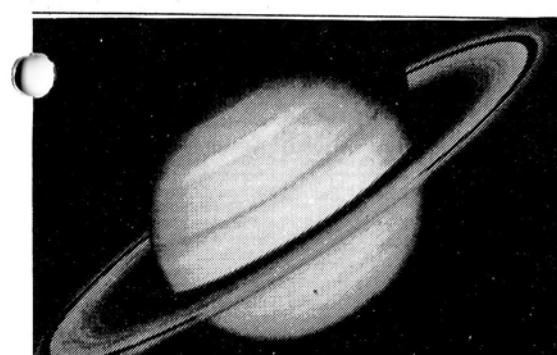
Als Beispiel nennt die Kommission das Fernmeldewesen, Rüstungsmaterial und Raumfahrt. Gegenwärtig aktive Branchen wie



Solaranlage „Eurelios“ auf Sizilien: Die Hälfte des Spiegelfeldes für dieses größte Sonnenkraftwerk überhaupt kommt von MBB
Foto DPA



Nachrichtensatellit „Intelsat V“: MBB liefert die Logik- und Regelungselektronik sowie den Solar-Generator
Foto MBB



Bilder vom Saturn in noch nie gesehener Schärfe schickte die Raumsonde „Voyager 2“ zur Erde. Ein Beitrag der „Bilder aus der Wissenschaft“ (ARD, 23.00 Uhr) ist dem sechsten Planeten unseres Sonnensystems gewidmet.
Foto: DPA



Mehrzweck-Hubschrauber „BK 117“: wird von MBB gemeinsam mit Japans Kawasaki-Konzern Anfang 1982 in Serie geliefert
Foto: MBB

die Welt 23.6.81.

Und wenn man in letzter Zeit alle Brief zu beantworten vernachlässigt hat -

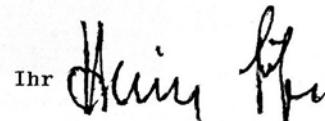
Euer Regieführer hat den rechten Arm gebrochen und weil es eine lustige Geschichte war erzähle ich auch wann und wo. Die BFA hatte mir eine verdiente Kur verordnet und so fuhr ich dann am 21. Oktober, in das wirklich reizende St. Blasien. Am andern Tag, also am 22. Oktober wollte ich natürlich dieses herrliche St. Blasien mit seinem großen Dom aufnehmen. Fand dazu auch eine wirklich reizvolle Ecke mit einem herrlichen Herbstlaub im Vordergrund. Nur ein bißchen höher mußte mein Standpunkt sein. Dazu sollte ein Baumstumpf dienen, den ich mit aller Raffinesse erklimm. Aber er mochte mich nicht und warf mich ab. Das Ergebnis: Bruch der Speiche nahe am Handgelenk und starke Prellungen - Oberarm und Oberarmkugel.

Dazu hatte noch unsere Regieassistentin, unsere Frau Sallar, Umbauarbeiten in ihrer Wohnung, die sie auch sehr behinderten. Also - wir bitten um Entschuldigung für alle Vernachlässigungen.

Möge dieses für heute wieder einmal der Schluß sein und mögen Sie alles was Sie nun lesen durften für interessant gefunden haben und möge jemand, das wäre meine persönliche Bitte, zu finden sein, der unsere Schwierigkeiten mit unserem kleinen Nachrichtenblatt "Die Rakete" mit beseitigen kann.

Für heute nochmals alle guten Wünsche für die nächste Zeit,

herzlichst

Ihr

(Heinz Grösser)

IMPRESSUM: Internes Organ der Interessengemeinschaft der ehemaligen Peenemünder
Verantwortlich für den Inhalt: Heinz Grösser,
Röntgenstraße 4

Weihnachten 1981
Jahrgang 2 / 3



Nr. 5 Hotel "Stift Haug"

Nr. 8 Hotel "Zur Stadt Mainz"

Nr. 9 Hotel "St. Josef"

Nr. 11 Hotel "Amberger"

Nr. 32 Hotel "Strauß"

Nr. 41 Hotel "Schörlieber"

Nr. "A" Rest. "Hofkellerei"

Nr. "B" Schiffsanleger

Interessengemeinschaft der Ehemaligen Peenemünder

Ehemalige Peenemünder, 64552 Hainburg/Hess.

