

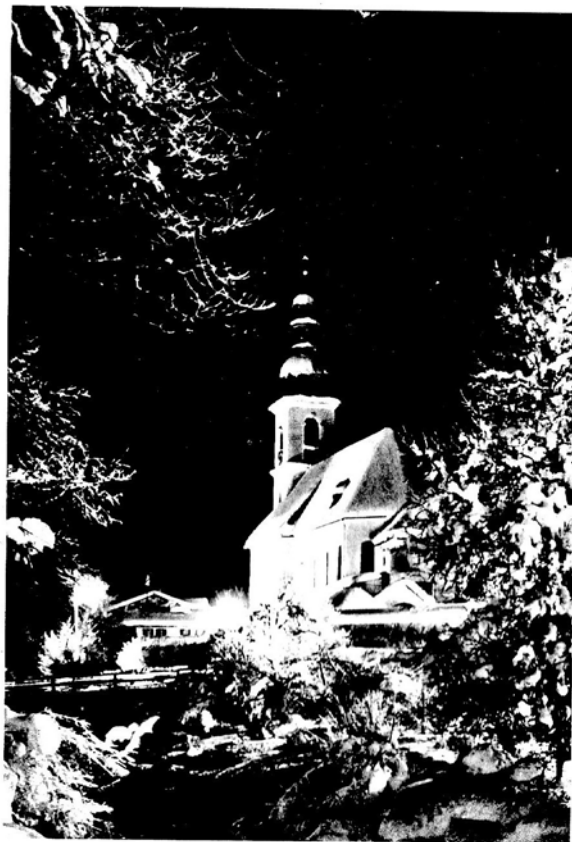
Die Rakete

ORGAN DER
Interessengemeinschaft
der
ehemaligen Peenemünder



Dezember 1982

Jahrgang 3 / 3



Recht frohe Weihnachten
und ein glückliches Neues Jahr

Liebe Peenemünder Familie,

Eine Jahreswende ist wieder in Sicht und davor die gnaden-
volle Weihnachtszeit. Und immer zu diesem Anlaß sind wir alle
aufgerufen ein mal mehr nachzudenken über das was hinter uns
liegt und was uns erwartet.

- Nachdenken - Rückschau halten über vergangene Tage und Stun-
den, die uns angenehm waren und Freude brachten. Es läßt sich
aber auch nicht vermeiden Rückschau zu halten in Tage hinein,
in denen Leid eintraf in den einzelnen Familien aber auch unter
uns. Wir mußten auch in diesem Jahr wieder von lieben alten Be-
kannten Abschied nehmen, die nie mehr zu uns zurückkehren und
zu denen wir alle einmal aufrücken werden. Laßt uns ihnen allen
auch am Übergang zu einem neuen Jahr eine Zeit des Gedenkens
zukommen.

Nur an Sie alle, mit denen wir noch zusammen sein dürfen, zu
dem lieben Weihnachtsgruß noch ein herzliches Dankeschön für Ihr
Mittun. Zweimal hatten wir in diesem Jahr gerufen und zweimal
kamen Sie, die es ermöglichen konnten.

Gekommen waren Sie in diesem Jahr wieder von Österreich, Schweiz,
Frankreich, Luxemburg, Belgien und von der gesamten Bundesre-
publik von Flensburg bis Weil am Rhein. Auch gekommen waren
Herr Buschenings aus Australien, ja Australien!, und unser
Herr Dr. Reising aus USA, gerade Ihnen ein besonderes Danke-
schön.

Zu danken gilt es auch in Ihrer Namen und ich nenne hier an
erster Stelle unsere Frau Sallar, die viele viele Briefe und
Geburtstagsgrüße für Sie schreibt, soweit sie uns bekannt
sind. Es ist weiter zu nennen unsere Frau Malz für die Rech-
nungsführung und Herr Malz für das Lesen und Sichten aller
eingehenden Berichte über Raketentechnik und Raumfahrt.

Ein herzliches Dankeschön aber auch an die ganze Familie Ost
für die Erstellung unserer kleinen Publikation "Die Rakete"
und hiermit auch einen ganz lieben Dank an unsere Mitarbeiterin
für die Berichte über unsere Treffen, die auch so nett illu-
striert sind. - Unser kleines Heftchen macht sich! - In diesem
Zusammenhang ist auch unsere Frau Göbbels zu nennen, die in
den vergangenen Jahren die schönen Berichte für uns schrieb.

Unsere Gruppe "Historischer Arbeitsausschuß Peenemünde" unter
Leitung von Herrn Prieve gilt es auch zu danken. Möge das Jahr
1983 für uns alle sichtbare Erfolge bringen. In Ihrer aller
Namen aber auch ein herzliches Dankeschön unserer Frau Schmidt,
die ganze Filme bei unseren Treffen verknüpft und immer alle
so mit Fotos versorgt. Dieses gilt auch ein wenig für alle
sonstigen, die fotografieren und dabei an andere denken.

Unsere Totengedenkfeiern werden, wo es möglich ist, von unserem
Herrn Pfarrer Maetke so hervorragend gestaltet. Und wir soll-
ten für diese Feierlichkeit sehr dankbar sein. Zu danken haben
wir in diesem Jahr unserer Familie Bürger, die trotz Ihres
hohen Alters im 8ten Jahrzehnt den großen Einsatz in Würzburg
wagten.



Vergessen wollen wir aber auch nicht den Einsatz der HOG und hier besonders den des Präsidenten Dr. Ing. h.c. Staats für uns alle. Zu nennen wäre hier auch besonders die Landesgruppe Baden-Württemberg und hier die Namen Alber, Fuchsloch, Schulte und Fritz. Hinüber zur Schweiz gilt ein Gruß an die Schweizer Arbeitsgemeinschaft für Raumfahrt mit einem besonderen Dank an deren Vize-Präsidenten Herrn Dolder von Garrel für seine Bindung an uns.

Jetzt ein Blick in das kommende Jahr 83^{er}werfend, wollen wir uns alle wünschen, daß unsere Gemeinschaft so weiter funktionieren möge, und daß wir alle unser nächstes Treffen in Kehl besuchen können. Auch wollen wir an alle Kranken denken, an Sie alle mit dem Wunsche, daß es Ihnen bald besser gehen möge um sich wenn möglich, unter die Teilnehmer unserer Treffen einreihen zu können.

Gute Wünsche auch an die, deren schweres Los eine Reise unmöglich macht und die trotzdem immer regen Anteil nehmen. Möge Ihnen die Gnade Gottes weiter beschert werden, auch für das Jahr 1983. Und wünschen wollen wir uns allen, daß das Jahr 83 nicht so düster werden möge wie angesagt, und daß es uns den Frieden weiter erhält.

So wollen wir alle hineingehen mit allen unseren lieben Angehörigen in die Weihnachtstage und in ein neues Jahr 1983. Meine liebe Familie und ich wünschen alles erdenklich Liebe und Gute verbunden mit den allerherzlichsten Weihnachtsgrüßen

Ihr

Heinz Jff

Zur Beachtung!

Treffen 1983 in Kehl vom 2. ÷ 5. Juni 1983

bitte beachten bei Zimmerbestellung bei Verkehrsamt der Stadt Kehl an Rhein.

Im Rundschrreiben des Verkehrsamtes Kehl ist leider ein Fehler unterlaufen, also nicht 3. ÷ 5. 6. sondern 2. ÷ 5. 6. 1982.

Es war vor 40 Jahren

Wir haben diesen Tag, 03. Okt. 1942, in Hainburg und im benachbarten Seligenstadt ein bisschen gefeiert und ich glaube - es war ganz nett.

Diese Tage hatten in diesem Jahr noch eine kleine Nebenfeier, denn vor 15 Jahren wurde auch in Hainburg unsere Gemeinschaft gegründet, eine Gemeinschaft in der so viele mit Begeisterung dabei sind. An dieser Stelle sollte man die 5 Gründer wieder einmal nennen, die mit mir den ersten Schritt taten. Es waren dieses unser Dr. Scheibe, (der leider schon verstorben ist), Dipl.-Ing. Alfred Eckhard, Dipl. Ing. Fritz Wahren und Ing. Werner Kalisch. Sie sind alle noch dabei und ich hoffe bald auch unseren Herrn Kalisch wieder einmal bei einem Treffen begrüßen zu können.

Alle Gründer waren, mich eingeschlossen, ausschließlich BSM-Leute, also gute Untertanen von unserem Prof. Dr. Steinhoff, der ja auch einst in dem Hessenländchen zu Hause war. Unser Ausgangspunkt war ja die Insel Usedom und ich glaube wir wären alle gerne dort hin, um uns der - 40 Jahre - zu erinnern. Aber dieses "Feindbild", das trotz Weltraumfahrt noch existiert, setzte uns einen Riegel vor. Es ist fast zum lachen - alle rundherum nutzten unseren Anfang, auch die Russen und sie haben noch nicht einmal den Mut uns an die Geburtsstätte für diese 40 Jahre zu lassen.

Übrigens, wenn ich hier gerade von Usedom spreche. In Lubmin, Leitstrahlstelle - Würzburg-Riesen, dort war auch mein Wirkungsfeld, hat man auf dem Schulhof eine Modellrakete erstellt. Sie ist nach Aussage für die Jugend gebaut und nicht im Zusammenhang mit damals zu sehen. So sagte man es! Interessanter Weise habe ich aber nirgends in der ganzen DDR ein solches Jugenddenkmal aufspüren können. So hat auch Zinnowitz seinen Sputnik, aus dem die Kinder über eine Rutschbahn in den Sand segeln. Das bei meinen Gedanken an Peenemünde so ganz nebenbei. Aber wieder in medias res. Also wie gesagt - Peenemünde war für uns nicht offen, nur unsere 2. Heimat Hainburg, die durch die Gründerinitiative dazu geworden ist.

Hainburg ist ein Ort von 13.000 Einwohnern am Main. Er lebt in seiner Gesamtheit von einer gemischten Industrie und bis heute ganz gut davon. Der soziale Moment ist ebenfalls beachtlich. 2 Altenwohnheime, dazu eine Altenohnsiedlung "Simeonstift" mit besonderem Charakter und noch eine moderne Kindertagesstätte für behinderte Kinder. Diese beiden letzt genannten Anlagen waren auch Besichtigungspunkte der 47 Teilnehmer, die zu diesem Herbsttreffen kamen.

Und global möchte ich nun die Frage an Sie stellen, vor allem die dabei waren, ob Ihnen dieses Hainburg zusagt, ob es wert ist mit den Peenemündern genannt zu werden? Ich möchte hier kein Selbstlob erzeugen, aber ich meine dieses Stück Mainland vor dem Spessart, angrenzend an den Freistaat Bayern, ist auch eine Reise wert. Alles war so freundlich, selbst das Wetter hatte sich ganz auf uns eingestellt aber auch die Preissituation, ob Hotel, ob Essen waren sehr ansprechbar, Ausnahmen wird es wohl geben. Diese Ausnahmen liegen aber bestimmt unter 1 % und damit kaum bewertbar. Aber jetzt der Bericht von unserer Mitarbeiterin über unser Treffen in Hainburg:



JUBILÄUMSTREFFEN

Am 3. Oktober 1942 erlebten wir den ersten erfolgreichen

Start unserer A 4

Das war damals ein großer Erfolg für uns, die wir so unermüdlich daran gearbeitet hatten und viele Pannen und Fehlschläge hinnehmen mußten, die allerdings bei einer derartigen Entwicklung ganz normal und unvermeidlich sind. Umso glücklicher waren wir über das Gelingen und waren uns bewußt, daß damit eine neue technische Entwicklung unvorstellbaren Ausmaßes eingeleitet worden war.

"Wir haben mit unserer Rakete in den Weltraum gegriffen und zum erstenmal diesen Weltraum als Brücke zwischen zwei Punkten auf der Erde benutzt.

Wir haben bewiesen, daß der Raketenantrieb für die Raumfahrt brauchbar ist.

Neben Erde, Wasser und Luft wird künftig auch der unendliche Raum Schauplatz eines die Kontinente verbindenden Verkehrs sein und als solcher politische Bedeutung erlangen können.

Dieser 3. Oktober 1942 ist der erste Tag eines Zeitalters neuer Verkehrstechnik.

Es ist der Beginn der Raumschiffahrt!"


Walter Dornberger

Zitat aus seiner Ansprache am Abend
des 3. Oktober 1942 in Peenemünde

Seitdem sind 40 Jahre vergangen und wir durften erleben, wie das Programm der Träger- und Satellitenkonstruktionen, einschließlich der Fahrt zum Mond, verwirklicht wurde, das damals schon von Wernher VON BRAUN in allen Details vorgetragen und erläutert wurde in einem kleinen, abgeschlossenen Kreis, bei dem die Verfasserin dieses Artikels das unvorstellbare Glück hatte, zuhören zu dürfen.

Nun fanden wir uns nach 40 Jahren, am 3. Oktober 1982, zum Jubiläum in Seligenstadt zusammen. Diese kleine Stadt hat allen sehr gut gefallen, obwohl wir natürlich lieber am historischen Ort, in Peenemünde auf unserer geliebten Insel USEDOM gefeiert hätten, aber die ist uns leider versperrt.



SELIGENSTADT

Über Frankfurt und Hanau waren wir nach Seligenstadt - Hainburg gekommen, wir versammelten uns dort im "Römischen Kaiser" und freuten uns, viele alte Bekannte wiederzusehen und natürlich über

die herzliche Begrüssung durch unseren Präsidenten

HEINZ GRÖSSER

er überbrachte uns Grüße von nah und fern, von zahlreichen Mitgliedern unserer Gemeinschaft, unter anderen auch von unserem sehr verehrten Hermann OBERTH.

Nach einem gemütlichen Abendessen begrüßte uns Herr Hubert POST, Stadtrat und Baudezernent in Seligenstadt im Namen der Stadt. Nach einer Übersicht über die heutige Situation der Gemeinden Hainburg - Kleinkrotzenburg - Seligenstadt überraschte er uns mit einer ausführlichen, faszinierenden Beschreibung der historischen Vergangenheit. In der Römerzeit stand hier schon ein Kastell mit Römerbad und Siedlung, deren Spuren noch überall zu finden sind, auch in den tief gemauerten Gewölben unter den wunderschönen, mit viel Engagement renovierten alten fränkischen Fachwerkhäusern, die diese Stadt auszeichnen.



Zum Schluß erhielten alle Damen ein Geschenk: ein Kästchen mit einem silbernen Armreif.

Statt dessen wurden wir in das Feierabendhaus SIMEON-STIFT geführt, in dem sehr kompetente und verständnisvolle Leute sich bemühen, alten Menschen ein interessantes und würdevolles Leben in einem wohnlichen Heim zu gestalten, dem auch ein Pflegeheim angeschlossen ist, sodaß eine Versorgung und Betreuung bei Krankheit oder Behinderung ebenfalls gesichert ist.

Wir waren sehr beeindruckt und führen dann weiter zu einer Tagesstätte für behinderte Kinder, die erstklassig geführt ist und viele Möglichkeiten bietet um die Kinder zu motivieren und ihnen durch Spielen und eingehende, liebevolle Betreuung, mit Unterstützung durch sehr engagierte Leute aus dem Ersatzdienst und in engem Kontakt mit dem Elternhaus ein hohes Maß an Lebensfähigkeit zu vermitteln.

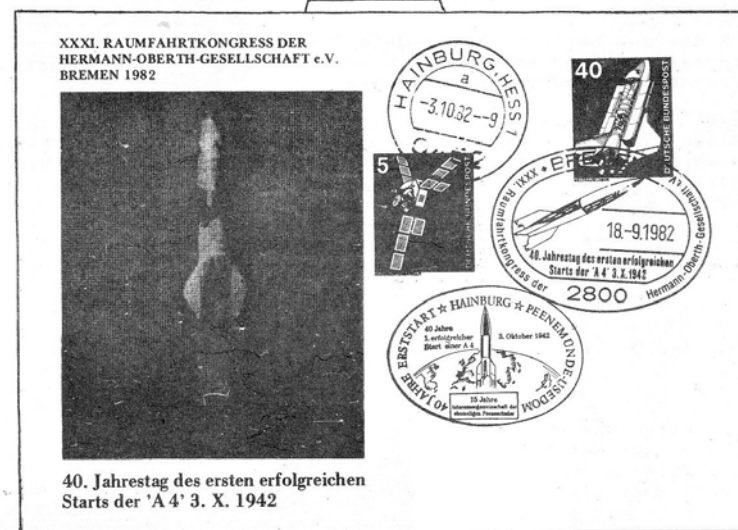
Jetzt waren wir aber hungrig und stürzten uns aufs Mittagessen in der Kreuzberg-Schenke!

Am Nachmittag folgte ein Empfang durch die Gemeinde Hainburg im Sitzungssaal des neuerbauten Feuerwehr-Gerätehauses.



Dann begaben wir uns zum Ehrenmal am Friedhof zu unserer Totengedenkfeier und verharnten dort noch eine Weile, nach der Kranzniederlegung, in stillem Gedenken an die vielen Freunde, die von uns gegangen sind.

Nach dem Abendessen sahen wir mit Begeisterung die alten Originalfilme aus Peenemünde.



Wir fühlten uns zurückversetzt in die damalige Situation und verfolgten mit großer Spannung

das Abheben der A 4 am 3. Oktober 1942 um 15.58 Uhr
den Brennschluß bei km 26
und die Gipfelhöhe bei km 85

Die maximale Geschwindigkeit betrug 1.340 m/sec
und die Reichweite 125 km

Heinz GRÖSSER und Dr. A.F. STAATS brachten uns anschließend viele Einzelheiten der damaligen Lage in Erinnerung, und natürlich die weitere Entwicklung, den Sprung vieler Kollegen in die USA, wo die Fortführung der Programme schließlich zum Mondflug führte und neuerdings zum Space-Shuttle-Erfolg.

Im Jahre 1942 allerdings, als kaum jemand etwas von Wernher VON BRAUN und unserer Arbeit wußte, hätte fast jeder das als absolute Hirngespinnste abgetan.

Großen Anklang fand die Medaille mit den drei Großen der Raketenentwicklung, Prof. Dr. von BRAUN, Dr. DORNBERGER und Prof. Dr. BECKER und der A 4 im Mittelpunkt. Sie wurde von Dr. STAATS in Eigeninitiative entworfen und von unserem leider verstorbenen Peenemünder Maler Erwin HABLICK ge-

staltet. Die beiden ersten Medaillen überreichte Dr. STAATS am Ende seiner Ansprache der Witwe des verstorbenen Chefs von Peenemünde, Frau Doris DORNBERGER, die auch unter den Teilnehmern war, und dem Vorsitzenden der Gemeinschaft Heinz GRÖSSER.

Auch die auf Seite 7 abgebildete Postkarte mit den interessanten Sonderstempeln unseres Briefmarkenspezialisten Alfred KLEIN fand reges Interesse.

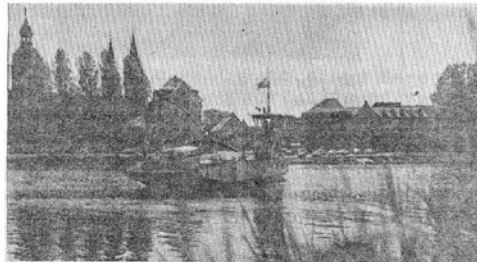
Wir sahen dann noch Filme über die Entwicklung in den Vereinigten Staaten - zum Teil von Dr. Eberhard REES zur Verfügung gestellt, aus White Sands, aus der Salzwüste, dem Redstone-Arsenal und natürlich Huntsville/Alabama, wo heute noch viele unserer Kollegen wohnen.

Der Abend wurde abgeschlossen mit dem Wunsch für die friedliche Nutzung der Raumfahrt.

Dienstag, 5. Oktober 1982

Wir treffen uns um 9 Uhr an der Mainfähre und gleiten mit dem kleinen Boot hinüber auf die andere Seite

- hier ist es blau-weiß und wir stellen mit Erstaunen fest, daß wir jetzt in Bayern sind



Nach kurzer Strecke kommen wir zur Kraftwerk-Union nach Karlstein. Von weitem sahen wir schon die Türme des Atom-Kraftwerkes und werden dann durch die Türen geschleust in einen Vortragssaal, in dem einer der Wissenschaftler uns sehr ausführliche Erklärungen über das Funktionieren des Werkes, die Zusammenhänge und Lücken der Energieversorgung gibt. Nach der erschöpfenden Einführung wird uns ein Glas Sekt kredenzt, dann schlüpfen wir in die Plastik-Pantoffeln und steigen durch eine kleine Tür in die Innenräume der Anlage.

Hier werden nun die Abläufe und Probleme an Ort und Stelle eingehend erläutert - dann steigen wir wieder hinaus und einige Testpersonen werden sicherheitshalber nach Millirem abgetickt.

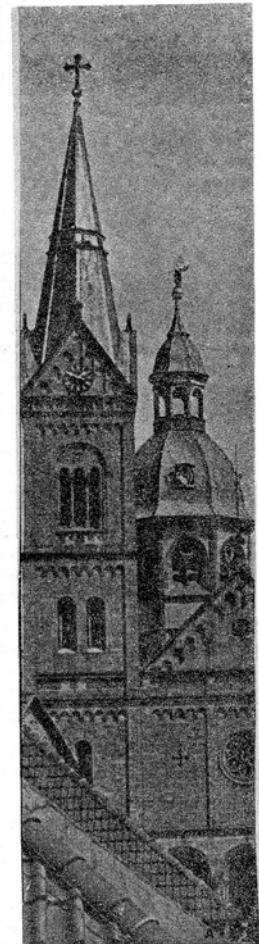
Zu unserer großen Überraschung werden wir nun in einen weiß gedeckten Speisesaal geführt und mit einem vorzüglichen Mittagessen bewirtet.



Am Nachmittag führt uns der Stadtrat,

Hubert POST,

durch die Gassen der Altstadt und gibt uns nocheinmal eingehende Erläuterungen an Ort und Stelle, so auch im Klostergarten und im Innern der historischen Basilika.



Zum Abschluß unseres Treffens versammelten wir uns nocheinmal in der Kreuzberg-Schenke und feierten, nach einem gemütlichen Abendessen

das zweite Jubiläum

- 15 Jahre

Interessengemeinschaft

Wir freuen uns, Sohn und Schwiegertochter Grösser und die beiden reizenden Enkelkinder zu begrüßen.

In einer DIA-Schau wird das erste Treffen in kleinem Kreise - 15 bis 20 Personen - gezeigt, in Langen, zwischen Darmstadt und Frankfurt, und das zweite, an dem Rudolf NEBEL und Hermann OBERTH teilnahmen, fand in Hausen, Kreis Offenbach statt.

In der Folge hat sich einiges rumgesprochen, die Teilnehmerzahl steigt von Jahr zu Jahr und wir sehen immer mehr fröhliche Gesichter auf dem Bildschirm.

Zum Abschluss überreicht Gerd PRIEWE unserem Präsidenten Heinz GRÖSSER eine auf Kupfer gravierte Planskizze von Peenemünde aus dem Jahre 1935 - ein wunderschönes Stück. Wir alle geben unserem Dank Ausdruck für die aufopferungsvolle Arbeit, die die Gründung und Weiterentwicklung unserer Gemeinschaft ermöglicht hat.



Unserer Kollegin wieder ein ganz herzliches Dankeschön für diesen ausgezeichneten Bericht. Ich glaube alle, die nicht dabei waren, konnten sich so richtig beim Lesen ihrer Sätze hineinfinden, als wären Sie dabei gewesen. Möge dieser Bericht auch hier wieder einige aufrütteln, die seither mit unseren Treffen haderten.

Zum Schluß alles in einen Topf, darf ich im Namen der 47 Teilnehmer feststellen - Dieses Hainburg wurde für würdig gefunden unser Zentralpunkt hier in den Deutschen Landen zu sein.

Und nun zum

Treffen 83 in Kehl am Rhein

Mir hat es den Anschein, daß wir begeisterte Stadtväter vorfinden, die sich jetzt schon der Mühe unterziehen uns einen netten Aufenthalt in Kehl zu gewähren. Andererseits ist es aber auch unser Herr Günthner, der sich hart einsetzt um seine Vaterstadt für uns im guten Licht zu präsentieren. Für seine große Mühe, schon jetzt das Programm zu bauen, und es ist schon gebaut, ein Herzliches Dankeschön.

Zum Programm kann man schon jetzt einiges sagen:

Wir werden zum Schwarzwald hochfahren über Obersaßbach an das Grab von unserem geliebten Chef Dr. Walter Dornberger. Dort werden wir unsere Totengedenkfeier abhalten und eine Gedenkplatte von den Peenemündern enthüllen. Die Fahrt führt dann weiter auf die Schwarzwaldhochstraße bis zum Mummelsee und von dort zurück nach Kehl. Schöne Landschaften und reizvolle Blicke in die Oberrheinische Tiefebene bis zu den Vogesen werden sich auftun.

Dann fahren wir über den Rhein nach Straßburg (bitte Ihre Ausweise oder Pässe nicht vergessen), um diese wunderschöne Altstadt zu sehen. Die Führung durch Straßburg ist ganz hervorragend. Eine Einmaligkeit erwartet uns dann abends im Münster mit den Ton - Lichtspielen. Dieses kann man nicht schildern, man muß es in der Tat hören und sehen. Die Chronik dieses Münsters mit seiner Stadt - einmalig!

Dazwischen reiht sich nun unser sonstiges Programm und es sei vielleicht angesagt, wer es machen kann, einen Tag zu verlängern. Es wäre in diesem Fall gut, wenn Sie uns diese Absicht umgehend kundtun könnten.

Das ist in etwa das Programm, aber keinesfalls chronologisch aufgezeichnet. Aber wie ich schon meine ein Programm der Superlative. Es würde Herrn Günthner aber auch mich freuen, viele viele in Kehl begrüßen zu dürfen.

XXXI. Raumfahrtkongress der HOG in Bremen vom 16.-19.09.1982

Der Kongress erfreute sich vor allem eines guten Besuches und auch wir ehemaligen Peenemünder waren gut vertreten.

Als besondere Prominenz durfte man neben Prof. Dr. Hermann Oberth vor allem Freifrau Maria von Braun begrüßen, sowie auch Frau Nebel. Ein besonderer Höhepunkt war die erstmalige Verleihung des Wernher von-Braun-Rings an Freifrau Maria von Braun, die, im Rahmen eines festlichen Empfangs des Senats im Rathaus,

durch Prof. Dr. Hermann Oberth vollzogen wurde. Es war für alle ein ganz besonderes Ereignis, auch für uns Peenemünder. Denn mit diesem Auszeichnungstück, von der HOG gestiftet, wurde ja auch ein Stück Peenemünde geehrt. Der HOG und besonders dem Präsidenten dieser Gesellschaft Herrn Dr. Ing. h.c. Staats ein herzliches Dankeschön. Im weiteren Verlauf der Tagung gab es eine Besichtigung bei der ERNO-Raumfahrttechnik und dann in Vorträgen viel wissenschaftliches über moderne Raumfahrt.

Hier ging es weniger um die Verbesserung der Transportgeräte sondern um die 2. Stufe der Ariane, um den Ausbau im nahen Weltraum und eingeschlossen war selbstverständlich der Mond "die Mondfabrik", die in, man kann sagen humorvoller Weise, von Herrn Prof. Dr. Ing. Koelle von der TU-Berlin dargestellt wurde. Aber auch Prof. Dr. Ing. Harry Ruppe sah als nächste Aufgabe die Besiedelung des Weltraumes und zeigte Probleme aber auch Technologien auf, mit denen man einer Lösung näher kommen könnte.

Das Rahmenprogramm hatte auch einen besonderen Akzent. Wir waren wieder draußen in Ganderkesee, Airfield-Hotel. Hier fand ich dann die nächste Überraschung, daß Herr Bürgermeister Denker, seine verehrte Frau Gemahlin und auch Stadtdirektor Huhs sofort auf mich zu kamen und mich wie einen Freund begrüßten. Auch Oberstleutnant Dröschner war bei dem Gesellschaftsabend zugegen und kam sofort auf mich zu. Sie alle dachten noch gerne an unser Treffen in Delmenhorst - Bremen zurück und lassen alle ganz herzlichst grüßen.

Zum Abschluß darf man sagen, daß es dem Präsidenten Dr. Ing. Staats ganz hervorragend gelungen ist diesen Kongress zu gestalten. Wünschen wir unserem lieben Peenemünder Dr. A.F. Staats auch weiterhin für dieses Amt viel Erfolg. Aber auch bald einmal in diesem Alter ein Ausruhen, indem sich jüngere ereifern diesem Manne es gleich tun zu wollen.

Auch von mir an Sie ein Dankeschön!

Da waren es auf der einen Seite alle die lieben Geburtstagswünsche, die mich am 29. Sept. 82 erreichten und auf der anderen Seite die lieben Grußkarten aus verschiedenen Urlaubszielen. So manchmal hatte ich den sehnlichen Wunsch dort irgendwo dabei sein zu können. Aber keine Angst auch ich fahre in den Urlaub und nach dem 01. Okt. 1983 auch wann und wie lange ich will. Ihnen allen allerherzlichsten Dank, die so an mich gedacht haben. Es hat mich sehr gefreut.

Auch ein besonderes Dankeschön für die Fotos, die Sie mir immer von unseren Treffen zukommen lassen. Hat man dabei doch das Gefühl wirklich in einer großen Familie zu sein
- Dankeschön -

Apropos Familie: Ich hatte eigentlich früher schon gebeten, daß man uns doch die fehlenden Geburtstage überstellt. Es sind schätzungsweise immerhin noch 35%, die sich ausschweigen. Es gibt gute Gründe unsere Kartei zu vervollständigen - ohne Angst haben zu müssen. Uns tut keiner mehr was. Ebenso fehlen bei etwa dem gleichen %-Satz die Angaben über den damaligen Dienstbereich, in dem man tätig war. Es ist doch damals alles ver-



nichtet worden. Haben wir doch den Ehrgeiz diese Personaldaten zu sammeln, nicht lachen, für die Geschichte!

Dazu möchte ich noch sagen, daß oftmals bei der Namensnennung nach der Zugehörigkeit gefragt wird. Da ist es doch nett wenn man so unter uns sagen kann er gehörte zu jener Gruppe. Haben Sie keine Angst, ich meine das nur intern.

Ein Blick in unsere Gemeinschaft

Was die "Alten Peenemünder" heute machen

Dieses Thema hat uns Herr Seiler für unsere "Rakete" vorge-schlagen und ich finde es gut.

Wir könnten damit unser internes Blatt noch etwas interessanter gestalten und andererseits den Familiensinn, die Zusammenge-hörigkeit unter uns noch fördern. Es geht also darum, wer nach dem Krieg und auch heute sich ein nettes und interessantes Hobby ausgewählt hat, darüber in unserer "Rakete" zu berichten.

Heute wollen wir gleich den Ersten vorstellen und ich hoffe, daß es nicht dabei bleiben möge. Lieber Herr Zoike, herzlichen Dank dafür!

Herr Helmut M. Zoike, sei-nerzeit Hauptgruppenführer der Hauptgruppe Sonder-geräte-Entwicklung und Ver-suchs- u. Flugauswertung, wohnt jetzt in Santa-Bar-bara, California -93105-, 1360 Rialto Lane, und be-schäftigt sich mit tech-nisch kniffligen Entwick-lungen (einige patentiert). Zusammen mit seiner Frau fertigt er gediegenen Schmuck und zieht seltene Orchideen. Schmuck und Orchideen stellt er bei Ausstellungen in den USA bis einschließlich Hawaii aus.

Der Schmuck ist von grund-auf hergestellt, d.h. sie gießen die verschiedenen Metalle, bis einschließlich Gold und Silber und schlei-fen Halbedelsteine aus dem rohen Findling, von Halb-edelsteinen bis einschließ-lich Diamanten.

Das Ehepaar Zoike betreibt diese drei hauptsächlichen Hobbies in ernsthafter, geschäft-lich straffer Weise (Ein Hobby muß sich geldlich selber tra-



gen). Daneben pflegen sie ihr Haus und Garten, von dem man das Wasser des Pazifischen Ozeans, sowie einen Teil der Stadt über-sehen kann ... deren blühende und grüne Gärten das ganze Jahr hindurch ein erbaulich schöner Anblick sind.

Unser Herr Püllenbergr fragt an,

ob jemand der alten Freunde seinem Sohn behilflich sein könnte in der Beschaffung einer Stelle. Der Sohn von Herrn Püllenbergr hat sein Examen als Wirtschaftskorrespondent an dem Sprachen-u. Dolmetscher-Institut München abgelegt. Seine Hauptsprache ist Englisch, als Nebenfach hatte er Spanisch. Er sucht nun einen Anfangs-Sachbearbeiter-Posten.

Wer die Möglichkeit hat eine Stelle vermitteln zu können, wen-de sich bitte an Ing. Albert Püllenbergr, Rennenbachweg 14, D 7900 Ulm-Donaustetten.

Es wird gesucht !

Oberleutnant Ing. Rudolf Minning. Er wohnte in Greifenhagen bei Stettin. 1945 ging Herr Minning mit einem Vorkommando nach Nordhausen. Wie bekannt, soll Herr Minning mit nach Amerika gegangen sein. Wer näheres weiß, bitte uns, aber auch Herrn Adolf Häberlein, Ringstr. 114/I, D 7316 Köngen üB. Plochingen unterrichten.

Wer hat mit auf unser Konto Nr. 1027417 bei der Volksbank Se-ligenstadt am 17.08.82 50,-- DM überwiesen? Es kam vom Post-scheckamt Frankfurt, Konto Nr. 4794 8601.

Wiederholung aus der Rakete 3/2

Es wurde ein Betrag von 50,-- DM auf unser Konto Nr. 1027 409 bei der Volksbank Seligenstadt überwiesen. Die Gutschriftkarte fehlt, daher ist der Absender unbekannt. Bekannt ist nur, daß die Überweisung entweder von der BSS, Volksbank Dreieich oder HelaBa Frankfurt kam.

Tagebücher Dr. Walter Dornberger

Wir sind noch immer hinter unseres CMefs Tagebücher her. Bitte, wer hat sie? Wir wollen ja nur kopieren! Bitte melden !

Buch Peenemünde von Dr. Walter Dornberger

Wir weisen nochmals darauf hin, daß das Buch Peenemünde von unserem Chef Dr. Dornberger noch zu haben ist. Es ist eine sehr gute Dokumentation von Peenemünde. Kostenpunkt 30,-- DM. Es wäre doch gerade für Weihnachten, aber auch für Geburtstag etc. eine nette Geschenkidee.

Zu den Suchmeldungen mal ein Wort

Sie werden nicht aufgegeben, nur weil eben was geschrieben werden soll. Sie haben immer irgend einen wichtigen Hinter-grund, ob volle Rentenauszahlung oder was sonst für Gründe vor-liegen. Bitte reagieren Sie darauf und geben Sie Antwort, auch wenn Sie nur einen Ansatz von der Sache oder der Person wissen Es ist ein Mosaikstein auf dem weiteren Weg zum Erfolg.



Es sind Fehler aufgetaucht

Herr Albert Püllenbergt bittet folgende Fehler zu berichtigen: In dem Artikel der VDI-Nachrichten auf Seite 17 unserer Rakete 3/2 wird Herr Püllenbergt mit Vornamen Alfred genannt, dies ist leider falsch. Die Abbildung auf Seite 24 stammt nicht von Max Valier sondern von Herrn Püllenbergt und wurde von ihm 1928 gezeichnet.

Herr Emil Kordjer bittet um Veröffentlichung nachfolgender Korrektur:

"Liebe Ehemaligen Peenemünder, die Ihr mein Erlebnis in der Juli 1982 Ausgabe, Seite 22/23 der "Rakete" gelesen habt, da ist ein Fehler. Herr Dipl.Ing. Konrad Dannenberg hat darauf aufmerksam gemacht, daß es nicht Herr Dr. Ing. Thiel war, den man "Papa" nannte, sondern "Papa" war der Älteste der drei Herren Dipl.Ing Riedel, die wir in Peenemünde hatten. Ich danke Herrn Dannenberg für die Korrektur und wäre jedem Leser dankbar für Korrekturen zur Richtigstellung künftiger Schnitzer, sollten sich diese Teufelchen einschleichen.

gez. Emil Kordjer"

Es hat jemand unter uns "Die Rakete 3/1" gesucht. Ich muß sagen, ich selbst danach auch. Die vorangegangene war Jahrgang 2/3 und da hatte ich dann ganz schnell 3/2 aus der nachfolgenden gemacht. Ha, ha, ha, das ist höhere Mathematik - verstehe ich auch nicht.

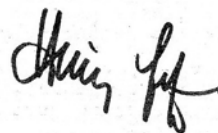
Entschuldigen Sie bitte - es müßte heißen Jahrgang 3/1 und diese nun 3/2. Um Sie aber nicht noch mehr zu verwirren, haben wir diesem Heft die Nr. 3/3 gegeben, damit es nicht 2 Hefte mit der Nr. 3/2 gibt. Das Heft Jahrgang 3/1 gibt es leider nicht.

Ab kommendem Jahr kommt dann unsere liebgewordene "Rakete" 4 x im Jahr, in Ruhe zusammengebaut.

Für heute sind meine Wehwehchen erledigt und ich schließe bis zum nächsten Mal.

Tschüß

Ihr



Das Programm für das "Treffen 83" in Kehl ist schon da!

Ich war am 15.11.82 dort und habe alle nötigen Leute kennengelernt und ich muß sagen, vom Oberbürgermeister bis zum Verkehrsamtssachbearbeiter - bestens - . Unser Herr Günthner hat tolle Arbeit geleistet. Ihm und seiner lieben Frau hiermit ein recht nettes Dankeschön.

Die Arbeit war so gut, daß wir bereits jetzt schon, zusammen mit Herrn Bläsius vom Verkehrsamt, das Programm bauen konnten. Und dieses will ich Sie alle gleich wissen lassen:

02. Juni 1983

- 14.00 Uhr Sitzung des Historischen Arbeitsausschusses PEENEMÜNDE (kleiner Saal, Stadthalle)
- 18.00 Uhr Begrüßung
- 19.00 Uhr Abendessen
- 20.00 Uhr Dia-Vortrag über Kehl und Umland (kleiner Saal, Stadthalle)

03. Juni 1983

- 09.00 Uhr Empfang durch den Herrn Oberbürgermeister Prössdorf (Foyer der Stadthalle)
- 09.45 Uhr Abfahrt mit dem Bus zur Betriebsbesichtigung der Fa. Danzer Holzwerke, Kehl
- 12.30 Uhr Mittagessen (kleiner Saal, Stadthalle)
- 14.00 Uhr Abfahrt zur kleinen Stadtrundfahrt durch Straßburg mit Besichtigung von "petite france" ("Vauban-Festung")
- 15.15 Uhr Weiterfahrt zur kleinen Elsass-Rundfahrt über Obernai nach Odilienberg.
- 19.45 Uhr Treffpunkt: Eingang Südportal des Straßburger Münsters zu den berühmten Ton-Lichtspielen im Münster
- 21.00 Uhr Rückfahrt nach Kehl

04. Juni 1983

- 09.00 Uhr Abfahrt zur Schwarzwaldrundfahrt an der Stadthalle
Tourenverlauf: Kehl - nördliches Hanauer Land - Schwarzbach (Münsterbesichtigung) - Bühl - Bühlertal - Neusatz - Lauf - Obersasbach. Dort am Grabe unseres General Dornberger die Totengedenkfeier mit Enthüllung eines Gedenksteines.



Weiterfahrt nach Sasbachwalden
(Mittagessen) - Schwarzwaldhoch-
straße - Mummelsee - Ruhestein -
Allerheiligen. Dort vorbei an den
Wasserfällen - Oppenau - Kehl.

gegen 16.00 Uhr Rückkehr nach Kehl
19.30 Uhr Abendessen und anschließend gemüt-
licher Abend mit Vortrag
(kleiner Saal, Stadthalle)

05. Juni 1983
ab 09.00 Uhr Frührschoppen mit Verabschiedung der
Teilnehmer im Gästhaus Schwanen

Das ist das Programm. Über die Kosten ist noch keine Aussage
möglich. Dies kommt dann alles in unseren nächsten Mitteilungen,
etwa Mitte April 83. Dann erhalten Sie auch den Anmeldebogen für
uns, und ich dürfte dann bitten, diesen bis zum 15. Mai 83 mit
den Teilnahmekosten an uns zurückzureichen.

Die Zimmerbestellung erfolgt direkt an das Verkehrsamt der Stadt
Kehl, mit der Ihnen schon zugestellten Karte durch dieses Amt.
Sollten Sie Zusammenlegungswünsche haben, bitte auf der Karte
die jeweiligen Namen notieren. Sie können, wenn Sie wollen,
schon jetzt die Zimmer bestellen. Vom Verkehrsamt wird recht-
zeitige Bestellung erbeten, und es wäre sehr wünschenswert bis
zum 31. März 1983 diese vollzogen zu haben.

A C H T U N G ! !

An dieser Stelle möchte ich noch auf einen Fehler im Begleit-
schreiben des Verkehrsamtes aufmerksam machen:

Es darf nicht heißen: "Treffen vom 03. - 05. Juni 83" sondern

"Treffen vom 02. - 05. Juni 83"

Bitte bei der Zimmerbestellung dies beachten!

Das wäre dazu heute alles und wollen wir hoffen, daß "das
Klappen" so weitergehen möge.

Wer kann A u s k u n f t geben ob

Werner D a h m aus Lüneburg (Drahtwarenfabrik) gestorben 1973
identisch ist mit Werner K. D a h m in USA ?

Nachricht bitte an: Heinz Größer, Röntgenstraße 4
D 6452 Hainburg/Hess.

In eigener Sache

Liebe Leser! Wir erhalten von einigen Lesern regelmäßig Zei-
tungsausschnitte über die Raumfahrt. Die Einsender werden es
schon gemerkt haben, daß diese Ausschnitte nicht alle ver-
öffentlicht werden. Dies ist damit zu erklären, daß entweder
durch Platzmangel oder dadurch, daß die Ausschnitte beim Druck
der "Rakete" schon überaltert sind, eine Veröffentlichung
nicht möglich oder sinnvoll ist.

Wir sind aber immer dankbar für die Zusendung von Zeitungs-
ausschnitten, Geschichten etc., damit wir die "Rakete" in-
teressant und aktuell gestalten können. Die Redaktion muß
sich hierbei aber das Recht vorbehalten auszuwählen, was von
den Einsendungen veröffentlicht wird. Dabei möchten wir da-
rauf hinweisen, daß alle Einsendungen archiviert werden.
Eventuelle Einsendungen, über die wir uns sehr freuen würden,
bitten wir an Herrn H. Größer oder Herrn Albert Ost, deren
Anschriften auf der letzten Seite abgedruckt sind, zu senden.

Die Redaktion

Nachfolgend veröffentlichen wir einen Auszug aus einem Brief
unserer Frau Göbbels, der für sich selbst spricht:
"Herzlichen Dank für die "Rakete" und die Einladung zum Herbst-
treffen 82. Mit Spannung habe ich auf den Bericht über das
Treffen in Würzburg gewartet. Jetzt weiß ich wie das ist,
wenn man nicht dabei sein kann und wie sehr man dann darauf
wartet, wenigstens etwas darüber zu erfahren. Wir hatten uns
ja schon telefonisch darüber unterhalten, aber es war mir im-
mer noch nicht genug. Ich habe jetzt empfunden, wie sehr man
an diesen Treffen hängt. Es war das Schlimmste an meiner
Krankheit, daß ich nicht teilnehmen konnte"

Von unserem Herrn Hans Dressler, der leider durch sein Bein-
leiden bedingt und nun auch 81-jährig nicht mehr dabei sein
kann, erhielten wir nachfolgende lustige Episode. Herr Dressler
fühlt sich durch unsere "Rakete" immer mit uns verbunden und
möchte wieder mit einem Beitrag seine Verbundenheit dokumen-
tieren.

Die Waldkapelle

Frau Justizrat W. wünscht ihren Urlaub in dem schön gelegenen
Finsterwalde zu verbringen. Da der Andrang groß ist, fährt sie
einige Wochen vorher dorthin, um sich ein Zimmer nach ihrem
Geschmack zu sichern. Sie fand das Gewünschte und fuhr be-
friedigt nach Hause. Da fällt ihr ein, daß sie vergessen hatte
zu fragen, ob auch ein Wasserklosett vorhanden sei. Sie bat
daher den Dorfschulzen schriftlich um Auskunft, schrieb aber
das Wort "Wasserklosett" nicht aus, sondern kürzte es etwas
ungeschickt ab und schrieb "W.-K!"

Der Dorfschulze las das Schreiben durch, aber trotz eifrigem
Nachlesen bringt er nicht heraus, was das Wort "W.-K." zu be-
deuten habe. Er ging daher zum Geistlichen und fragte diesen
um Rat. Nach langem Hin und Her stellten sie fest, daß mit dem
Wort "W.-K." die erst kürzlich erbaute Wald-Kapelle gemeint ist.



Voll Freude schrieb der Dorfschulze der Frau Justizrat folgenden Brief:

Sehr geehrte Frau Justizrat!

"W.-K." ist vorhanden, liegt eine halbe Stunde vom Ort entfernt inmitten eines schönen Tannenwaldes. Schon der herrlichen Lage wegen ist ein Besuch sehr zu empfehlen. Geöffnet ist "W.-K." Mittwochs, Samstags und Sonntags. Es empfiehlt sich, sich eine halbe Stunde vorher dort einzufinden, da der Andrang sehr groß ist. Doch brauchen gnädige Frau keine Angst zu haben, denn es sind 60 Sitzplätze da, auch für Stehplätze ist gesorgt. Die Fremden sitzen auf der Galerie und können die Vorgänge gut übersehen. Bei schönem Wetter findet die Sache im Freien statt. Sonntags empfiehlt sich der Besuch ganz besonders, da wird die Sache mit Orgelbegleitung ausgeführt. Die Akustik ist ausgezeichnet, man kann die Töne 100 Meter weit hören.

In der Hoffnung auf ein baldiges Wiedersehen grüßt Sie herzlich

Der Dorfschulze!

Wir danken Herrn Dressler recht herzlich für diese lustige Geschichte.

Unser Witze-Erzähler Otto E. Lehmann hat für unsere "Rakete" und damit für Sie einige Witze erfunden, wofür wir Ihm herzlich danken:

Die Treibstoffpreise sind in der letzten Zeit stark angestiegen, so daß man jeden Tag damit rechnen muß, daß die Preise weiter steigen. An der Tankstelle fährt ein Mopedfahrer vor und der Tankwart fragt: "Was kann ich für Sie tun?" Der Fahrer: "Bitte für 3,-- DM Benzin". Der Tankwart erwidert: "Dann halten Sie bitte die Hand auf!".

Bei einer Party erzählt ein Mann allen, die es hören wollen und den anderen auch, daß er Intendant beim Fernsehen sei. Er ist sehr stolz auf seine Ahnen und sagt, daß seine Vorfahren die Römer damals aus Deutschland vertrieben haben. Ein Zuhörer fragt: "Mit welchem Programm, Herr Intendant?".

Die Arbeitslosenziffer steigt immer unheimlicher und am schwersten ist es für ungelernte Arbeiter, weil die Technik die menschliche Arbeitskraft durch Maschinen ersetzt. Ein Arbeitsloser fragt einen Leidensgefährten: "Na Rudolf, hast Du Arbeit gefunden?". "Nein" antwortet Rudolf bedrückt, "es ist leider völlig aussichtslos. Das Arbeitsamt sucht Arbeitskräfte beiderlei Geschlechts, aber wer hat so etwas schon?".

Übrigens, Herr Lehmann hat nach seiner Aussage nun 4.937 Witze aufgeschrieben und sucht noch immer jemand, der davon ein Witzbüchlein druckt.

W i t z d e s T a g e s

Der Stürmer legt sich den Ball zurecht zum Strafstoß. Währenddessen beruhigt der Trainer den aufgeregten Torwart: "Laß dich nicht täuschen! Der schießt den Elfmeter immer in die rechte oder in die linke Ecke!"

Aus der "HAP"-Arbeit:

Anfang November ergab sich für uns die Gelegenheit zur Mitwirkung an der Ausstellung 25. Jahre Raumfahrt.

Es konnte die A4-Dokumentation vervollständigt, wie auch andere Peenemünder Entwicklungen durch Zeichnungen und Bilder demonstriert werden. Wie versichert wurde, "eine wesentliche Bereicherung des doch überwiegend aus den letzten Jahren stammenden Ausstellungsmaterials, so daß auch die historischen Zusammenhänge erklärt werden.

"PP-Kartei" im Aufbau

Neben der gegenwärtig etwa 6000 Daten nachweisenden "Peenemünde-Chronik" befindet sich seit etwa 1 Jahr eine "Projekte/Produkte-Kartei" (PP-Kartei) im Aufbau. In ihr werden - zunächst stichwortartig - alle Peenemünder Entwicklungen und Forschungsarbeiten erfaßt, um so einen Überblick über Art und Umfang der seinerzeitigen Tätigkeiten zu gewinnen - denn Peenemünde war ja nicht nur das A4 oder die "Fliegende Bombe" in West!

Welche Mengenprobleme hier vorgegeben sind, mag der Hinweis verdeutlichen, daß 1945 von den Alliierten etwa 600.000 Patente, Produktionsverfahrens-Berichte, Rezepte usw. erbeutet wurden. Nun, sicherlich stehen diese 600000 nicht insgesamt mit Pee in Bezug - aber einige 10.000 werden es schon sein, wenn u.a. auch die Materialforschung, Pee-Beiträge für Meßtechnik, Aerodynamik, Schweißtechnik und vieles andere mit berücksichtigt werden muß.

Daß diese PP-Kartei auf Dokumentarunterlagen aufbaut, bzw. diese nachweist, versteht sich am Rande. Aber auch jeder noch so kleine Hinweis, jede Erinnerung an irgendwelche Untersuchungen und Arbeiten sind hier von Bedeutung, zum mindesten können sie Ansätze für weitere Recherchen geben. Statt gelegentlicher zwei Seiten langer "kritischer Briefe" - die in ihrer Grundtendenz sicherlich nicht falsch sind - wäre es bestimmt sinnvoller, uns - im Sinne unserer Gemeinschaftsarbeit - Hinweise zu liefern. Bei 2 Seiten mit je 60 Zeilen könnten das schon 120 Informationen sein!

Umbruch-Redakteur gesucht für eine Pee-Broschüre, die aus den bisher erarbeiteten Unterlagen zusammen gestellt wird. Bitte umgehend melden!

BERLINER MORGENPOST

Vom Flugversuch bis zur Raumfahrt

1. NOVEMBER 1982. SPANDAU
raume aus dem sowjetischen Raumfahrtzentrum „Kosmodrom Baikonur“ sind die Sensation der Ausstellung „25 Jahre Raumfahrt“ in der Mediothek der Bertolt-Brecht-Oberschule. Von den ersten Flugversuchen in der Antike bis zu den neuesten Techniken wird auf 450 Farbtafeln und mit 100 Zeichnungen die gesamte Flugentwicklung dargestellt. Veranstalter ist die in diesem Frühjahr gegründete Bruno H. Bürgel Schul- und Volksternwarte Spandau e. V. Die Ausstellung in der Wilhelmstraße 9 ist bis zum 1. Dezember werktags von 9 bis 20 Uhr geöffnet. bae



Die Peenemünder-Werkbahn

Den meisten Peenemündern war und ist Herkunft, Betrieb - obwohl sie die Bahn täglich benutzten - und Verbleib der "Werkbahn Peenemünde-Zinnowitz" wohl unbekannt geblieben. Bestenfalls war "bekannt", daß es sich um Züge der Berliner S-Bahn gehandelt haben soll.

Aus einem Kreis an der Geschichte des Eisenbahn-Personennahverkehrs in Berlin Interessierter kommt ein Beitrag, der einiges Licht in die Historie unserer Bahn bringt:

"Für die mit 1100 Volt Fahrleitungsbetrieb eingerichtete Werkbahn Zinnowitz - Peenemünde wurden 1941/42 16 aus Trieb- und Steuerwagen bestehende Triebwagenzüge in Dienst gestellt, die äußerlich weitgehend der Baureihe 167 (der Berliner S-Bahn) glichen. Neun Triebwagenzüge gelangten nach 1945, zum Teil nach einem Umweg über die Sowjetunion, zur Berliner S-Bahn. Für Stromabnahme von der Stromschiene und mit der Steuerung der Stadtbahnwagen ausgerüstet, waren sie zunächst als Baureihe ET/EB 167 im Einsatz, wurden 1965 umgebaut und sieben von ihnen anschließend der Baureihe ET/ES 166 (heute 276) zugeordnet. Sie werden in verkehrsschwachen Zeiten als Zweiwagenzüge eingesetzt. Ihr nochmaliger Umbau in Züge der Baureihe 277mod ist im Gange!"

Soweit in wenigen Worten das Schicksal eines unserer hauptsächlichsten Verkehrsmittel, dargestellt auf Seite 107 in der 2. Auflage "Berliner S-Bahn - Vom Dampfzug zur elektrischen Stadtschnellbahn" von Peter Bley (erschienen im alba-Buchverlag, Düsseldorf 1980, 143 Seiten, viele Abbildungen, kart. DM 18.- ISBN 3-87094-322-X). Aber auch an anderen Stellen dieses lesenswerten, hervorragend dokumentierenden Bändchens finden sich noch Abbildungen und Hinweise auf Peenemünde und seine Bahn, deren Reste bis heute noch in Berlin im Einsatz sind, während ein nach dem Kriege bei der Bundesbahn gelandeter Zug lt. Zeitungsmeldungen vor einiger Zeit verschrottet wurde.

Ungeklärt sind in diesem Zusammenhang bis heute einige technische Fragen der Pee-Bahn, so u.a. der Zeitpunkt und Einsatz der batteriebetriebenen Züge und die Gesamtorganisation des Betriebes. Lag diese bei der Deutschen Reichsbahn, war sie der HStOV unterstellt oder waren die Eisenbahner für diesen speziellen Einsatz zum und im Sperrgebiet dienstverpflichtet und vergütet, wem gehörte die Bahnanlage? Für Streckenführung, Fahrzeiten, Zugfrequenzen usw. gibt es auch noch unterschiedliche Angaben.

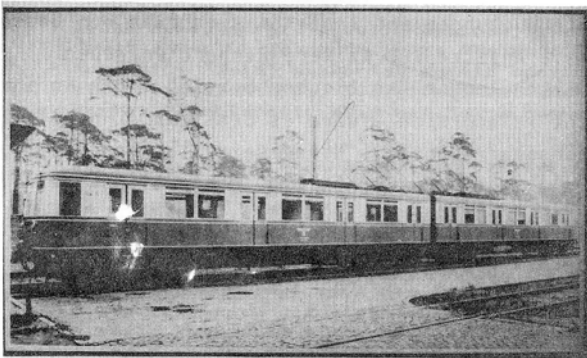
Wer kann sich erinnern oder hat sogar noch Unterlagen?
Eure "HAP" ist für jeden Hinweis dankbar!

Gerd D.Priewe

Werkbahn Peenemünde - Zinnowitz

Viertelzug der Bauart 1941/42 (ET/EB 167 bzw. ET/ES 166) in der Ursprungs-ausführung. (Foto: Siemens)

(Archiv Priewe Nr.: 204.085-89)



Peenemünder erinnern sich:



Man konnte den optimistisch vorgelegten Zeitplan einfach nicht einhalten. Immer wieder gab es Verzögerungen. Man schob das Datum des Starttages gewissermaßen vor sich her. Unsere Betriebsleitung wurde wachsend unruhiger. Es "regnete" Probleme, und hatte man eins gelöst, so waren bereits zwei weitere Probleme verkündet.

Es war ja alles neu, was mit Großraketen zusammen hing, war zuvor nie dagewesen. Man konnte nicht vorbeugend abwehren.

Wenn man mit einer völlig neuen Sache arbeitet, die bar jedweder Vorgesichte ist, erkennt man meist nicht die Ursache zu einem Problem, selbst wenn man mit offenen Augen und Mei-

nung auf das potentielle Hindernis schaut.

Man muß sich lediglich bereithalten, und das Ereignis, das ein aufgetauchtes Problem laut und klar verkündet, gefaßt hinnehmen, dann das Problem schnellstens und möglichst endgültig beseitigen.

"Hah -!", platzt Emil E.E. Kordjer heraus, "leicht gesagt -! Nun werde ich Dir aber einmal von einem Problem-Ankündigenden Ereignis erzählen, das mich noch heute bewegt, obwohl ich nicht Augenzeuge war, - - mir der Vorgang lediglich erzählt wurde." Emil schüttelte sich leicht, als würde ihm ein Frösteln den Rücken herunter laufen. "Ich wundere mich immer noch, wie Hans H. Hüter das Erlebnis empfand und --überwand. - Oh nein, ich wollte nicht in seiner Haut gesteckt haben! -- Und da spricht Du von "...sich lediglich bereithalten..." - -

"Damals, dann endlich war das allererste flugfähige A-4 Gerät auf einen Meilerwagen der Werkbahn geladen, um nach Prüfstand 1 zu gehen. Dort sollte es die General-Probe ablegen, bevor es von Prüfstand 7 gestartet wird. Professor von Braun hatte den Grundsatz erlassen, daß kein Gerät geschossen wird, bevor es nicht durch einen Gesamt-Triebwerk- und Steuerungs-Versuch "gebrannt" ist und Flugfähigkeit unter Beweis gestellt wäre.

Transport der allerersten A-4 Rakete, die mehr als überfällig in Berlin schon nahezu aufgegeben war, allgemeine Nervosität und Reizbarkeit der Peenemünde Werkleitung, ...bewegten Hans Hüter sich voll einzusetzen. "Das muß man besser alles selber machen", dachte er.

Die Werkbahn-Strecke von der Zusammenbau Werkstatt (ZW) bis zum Prüfstand-1 hatte er schon per Fahrrad inspiziert.

Die Diesel-Lok der Werkbahn hatte er für "früh, vor Dienstbeginn" angefordert, um den Transport in Ruhe beendet zu haben, bevor die Tausende Angestellte vom Bahnhof in die verschiedenen Gebäude strömen, und viel Unruhe, somit Ablenkung mit sich bringen.



Wohlgeplant und sorgfältig vorbereitet begann die Diesel-Lok im weichen Anziehen, die wenige Kilometer Strecke zu durchfahren. Die frühe Morgenstunde und die Ruhe die zu der Zeit im Werk herrschte, erzeugte eine nahezu feierliche Stimmung. Wohlgemut schreitet Hans Hüter nahe dem Meilerwagen auf der Asphaltstraße voran, die parallel zum Gleis der Werkbahn läuft. Es geht im Fußgängertempo, ...schön langsam, und alles ist in bester Ordnung, ...einfach perfekt.

Hans läßt sein wachsames Auge prüfend über den kurzen Zug gleiten. Sein langer dunkler Ledermantel, der leicht im Winde weht, erscheint heute extra blank geputzt. Sein Hut sitzt, wie stets, fesch auf einer Seite. Sein Gesichtsausdruck zeigt Zuversicht und berechtigten Stolz. Es geht flott voran.

Forsch marschierend schaut Hans Hüter auf das Gesamtbild, läßt seine forschenden Augen wie ein Suchlicht unablässig umherschweifen, schaut nach oben, - - dann zur linken Seite der Straße, zum duftenden Kiefernwald, - - ja, er ist sich seiner Verantwortung bewußt, läßt sich nichts entgehen, durch nichts ablenken. Die Luft ist kühl und frisch.

Vom Gebäude rechts, echot ein Kratzen, dann ein klapperndes Geräusch typisch für die Müllabfuhr, dann ein weicher Bumms. "Warum diese Leute wohl immer so einen erbärmlichen Krach machen müssen, bei ihrer Arbeit", denkt Hans. Er dreht den Kopf nach rechts in die Richtung, woher der Lärm kam, dort drüben bei den Gebäuden, hinter dem Zug - -: "NEIN ! - - Wo ist die Rakete !?" brüllt Hans, wie ein verwundetes Tier, "NEIN, - um des Himmels Willen !! - - Halte die Lok an !!"

Die Schreck-Erstarrung löst sich augenblicklich, und in Panik, mit beiden Armen hoch über seinem Kopf gespreizt, rennt er rüber zum Zug, - - über das Bahngleis, - - und kommt vor dem dahinter liegenden flachen Graben zum Halt.

Versteint und stumm starrt er vor sich in den Graben.

Die Lok purrt leise, - - - - ansonsten ist es völlig still. Eine Friedhofstimmung in kühler Morgenluft hatte sich schnell ausgebreitet.

Ja, so war es geschehen. Das A-4 lag im Graben. Ein etwas zu tief hängendes Kabel, daß die Bahnstrecke überquert, hatte sich unter die Spitze des A-4 Gerätes gesetzt, - - und so langsam wie die Lok den Meilerwagen voran zog, war das Kabel leise und leicht am schlanken Körper der Rakete entlang geglitten, und hatte somit sachte aber sicher das A-4 aus dem Sattel gehoben, - - dann seitlich der Gleise in den Graben toppeln lassen.

"Nun, mein Freund", sagte Emil Kordjer, "nun weißt auch Du, daß man garnicht dabei zu sein braucht, um wenigstens zu ahnen, was Hans Hüter damals empfand. Das war so ein Problem, das man nie vergißt. Und ja, "man muß sich lediglich bereithalten".

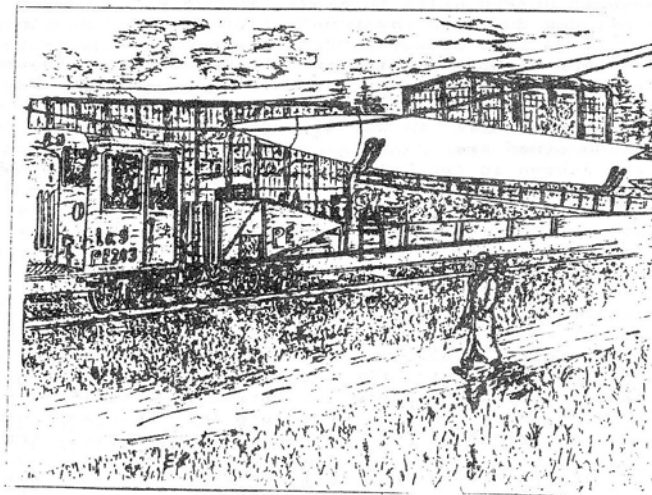
Und beseitigt wurde auch das Problem mit dem A-4/1. Das Gerät ging in die ZW, und die verbogenen Rumpfteile nahm Meister Otto K. Eisenhardt in seine Werkstatt, um zu bestimmen, was davon noch brauchbar wäre.

Meister Erich K. Ball nahm aus dem Unglücks-Vogel (Professor von Braun nannte sie "Gurken") die brauchbaren und z.T. sogar nur einmal vorhandenen Teile, ließ die "1" auf den Stabilisierungsflossen überpinseln Dann wurde auf dem nahezu flugfertigen zweiten A-4 Gerät in seiner ZW, die "2" in eine "1" verwandelt, und noch fehlende Bauteile vom "ehemaligen" A-4/1 auf das nunmehr neue A-4/1 chirurgisch verpflanzt.

Ob General Dornberger über den Vorfall nach Berlin berichtete, ..?.. mag ja sein. Aber die Drähte und Kabel, die das Werkbahngleis überquerten, die waren wie von Zauberkraft, sozusagen über Nacht, angehoben, ...reichlich höher als notwendig, ...zur Sicherheit und vorbeugend,... im Falle, daß...".

Emil hatte sich müde geredet und aus einem schnellen Momentvorgang ein Erlebnis gemacht. Im Werk tuschelte man, ...aber das ging so rasch in den Alltag über und wurde vergessen, wie der kühle Morgenwind.

Bemerkenswert bleibt, daß wir in Peenemünde nie Ereignisse gleichen Ursprunges hatten, also auch keine sich wiederholenden Probleme. Der Ehrgeiz der Peenemünder Werk-Gemeinschaft ließ keinen Raum für Nachlässigkeit.



Recht herzlichen Dank sagen wir Herrn Emil Kordjer für diese nette Geschichte.



Von unserer Frau E. Günther haben wir den nachfolgenden Bericht erhalten, für den wir Ihr herzlich danken.

Ich war im Raumfahrtzentrum der USA

Als auf der letzten Seite der "Rakete" vom September 1980 die Meldung über die geplante USA-Reise der Ehemaligen Peenemünder zusammen mit der HOG zu einem Start des Space Shuttle erschien, wollten mein Mann und ich mit von der Partie sein und meldeten uns dazu an. Lange Zeit waren wir sehr gespannt, ob nun diese Reise wirklich zustande kommen würde. In der Zwischenzeit haben nun Starts stattgefunden, aber ohne unsere Interessengruppe. Mir scheint es mit der Zeit so, als würden unsere ehemaligen Kollegen in den USA nicht mit ausreichendem Interesse und Schwung eine solche Reise für uns vorbereiten und dabei ihre Möglichkeiten ausnutzen.

Da wir beide nun auch nicht mehr die Jüngsten sind und nicht wissen, wie lange wir eine solche Reise noch unternehmen können, entschlossen wir uns im Frühjahr 1982 sehr kurzfristig zu einer USA-Reise, um unsere dort wohnenden jungen Freunde zu besuchen, uns aber auch gleichzeitig einen kleinen Teil dieses Landes der unbegrenzten Möglichkeiten anzusehen.

Wir begannen unsere Reise in Miami, von wo wir u.a. vom 26.4.-1.5.82 mit dem Bus eine sogenannte Florida-Sunshine-State-Tour machten. Im Verlauf dieser Rundfahrt war auch eine Besichtigung des Kennedy-Space-Center in Cape Canaveral vorgesehen. Auf diese Besichtigung waren wir natürlich besonders gespannt. Ich unterhielt mich daher auf der Fahrt dorthin darüber mit unserer Reiseleiterin. Es war eine ehemalige Deutsche, die in Deutschland einen Amerikaner geheiratet hatte und nun seit fast zehn Jahren in den USA lebt. Ohne nach meiner Meinung von Raumfahrt etwas zu verstehen oder auch Interesse daran zu haben, meinte sie gleich, alles was Deutsche seinerzeit erfunden bzw. erforscht hätten, sei lange überholt. Der Stand der Wissenschaft sei heute viel weiter. Ich war also bereits vorgewarnt, daß Deutsche keine Erwähnung finden würden.

Nach dem Prospekt des Space-Centers macht man eine aufregende Busrundfahrt - mit NASA-Bus - durch das Weltraumzentrum. Die während der Fahrt gegebenen Erläuterungen finden eigentlich in englischer Sprache statt. Für ausländische Reisegruppen können Sprachbänder in Fremdsprachen zur Verfügung gestellt werden. Daß ich dann von den Erläuterungen und im Grunde auch von dem Besuch des Weltraumzentrums enttäuscht war, lag vielleicht schon daran, daß man bei den Erläuterungen über Spruchband keinerlei Ansprechperson hat, die man ansprechen und befragen könnte. Es ergeben sich doch Fragen, die man gern geklärt hätte. Es mag sein, daß bei Anmeldung von Fachgruppen, wie es ja die Peenemünder wohl wären, eine fachkundige Begleitperson gestellt wird.

Zuerst besichtigt man in einem Gebäude einen Simulator, in dem die Astronauten auf die Verhältnisse im Weltraum vorbereitet werden. Auf der Fahrt durch das riesige Gelände sieht man dann die Startrampe, die Besuchertribüne und die riesige Montagehalle, letztere natürlich nur von außen. Mit am meisten beein-

druckt haben mich die riesigen Raupenfahrzeuge, mit denen das Shuttle nach dem Zusammenbau vor dem Start zur Startrampe gebracht wird. Auf dem Gelände sieht man in einer Art Freilichtmuseum u.a. auch die Saturn V-Rakete, die die Apollo-Astronauten zum Mond befördert hat, weiterhin eine Nachbildung der Mondfähre, u.a. auch Weltraumkapseln und andere Geräte, die einmal bemannt waren und aus dem Weltraum zurückgekommen sind. Als besondere Attraktion ist ein kleiner Stein vom Mond zu sehen. Einige solcher Geräte hatten mein Mann und ich bereits im Verkehrsmuseum in Luzern gesehen. Manches kennt man von den Starts, die im Fernsehen gezeigt wurden.

Mich hat es ganz besonders enttäuscht, daß in den über Band gegebenen Erläuterungen zwar viele europäische Staaten als Mitarbeiter erwähnt wurden, so auch die Sowjetunion. Von der BRD, von den Forschungen eines Dr. von Braun oder anderer Deutscher ist nicht die Rede.

Für die ehemaligen Peenemünder halte ich den Besuch dieses Raumfahrtzentrums nur in Verbindung mit dem Start eines Space Shuttles für lohnenswert. Ohne diesen Start dürfte der finanzielle Aufwand für eine solche Reise zu hoch sein, denn die USA sind für uns Deutsche sehr teuer, Aufwand Dollar etwa gleich Deutsche Mark. Wir sind also unter allen Umständen darauf angewiesen, daß unsere ehemaligen Kollegen, die in den USA leben, die Reise durch ihre Verbindungen so vorbereiten, daß sie für uns normale Sterbliche noch erschwinglich wird. Ein Übernachtungspreis von 60,- bis 95,- Dollar für das Doppelzimmer pro Nacht - ohne jedes Frühstück - wäre für diese Reise wohl nicht akzeptabel, zumal bei den großen Entfernungen ja noch große Beträge für Flüge oder Busfahrten aufzubringen wären. Ich möchte also die Herren bitten, sich einmal für ihre alten Kollegen ins Zeug zu legen.

E. Günther

Herr Ernst E. Seiler hat der Huntsville-Times vom 26.7.82 folgende Pressemitteilung entnommen und uns zugesandt, wofür wir Ihn danken:

Dr. Wernher von Braun geehrt

Am 24. Juli 1982 wurde Dr. Wernher von Braun in das Sakrament des Schreines der National Aviation Hall of Fame eingetragen.

Die Ehrung wurde Dr. von Braun, der das NASA Space Flight Center führte, für die Entwicklung der Raketen zuteil, die letztlich zu bemannten Weltraum-Flügen und Erprobungen im Weltraum führte.

Die National Aviation Hall of Fame wurde im Jahre 1964 vom Congress autorisiert.

Dayton, Ohio (AP)



Huntsville – noch immer die Stadt der Peenemünder

WOLFGANG WILL, Huntsville

Zwanzig Minuten dauert die Fahrt mit dem Auto vom Flugplatz in das Zentrum von Huntsville (US-Bundesstaat Alabama), und auf halbem Wege etwa ragen plötzlich links mehrere Raketen-Modelle in den Himmel, werden futuristisch anmutende Gebäude sichtbar: Das Alabama Space and Rocket Center – der Welt größtes Raumfahrt- und Raketen-Museum. Angesichts seines Inventars erblassen selbst Mitarbeiter des Smithsonian-Museums für Flugtechnik in Washington vor Neid.

Imposant ist schon die große Eingangshalle dieses einmaligen Museums: hier wird an prominentem Platz, einprägsam und liebevoll, einer Epoche der Raumfahrt gedacht, die bei der Nasa schon fast vergessen ist. Gemeint ist die Ära „Wernher von Braun“, ohne dessen Saturn-Rakete, hier in Huntsville ersonnen, konzipiert und auf dem Prüfstand getestet, Mond-Landungen nicht möglich gewesen wären.

Da steht, in der Mitte eines Raumes, der der deutsch-amerikanischen Raumfahrt-Epoche gewidmet ist, der schwere, auf Hochglanz polierte Schreibtisch des Vaters der Raumfahrt. Ein Schmuckstück der Sammlung ist, durch schlagsicheres Glas geschützt, einer der schönsten Steine, die der Astronaut Neil Armstrong von seiner Reise zum Mond mitbrachte – Wernher von Brauns „persönlicher“ Mond-Stein. In einer Vitrine liegt Wernher von Brauns erster Führerschein, ausgestellt in Berlin-Charlottenburg. Dazu Fotos über Fotos, zum Teil sogar überlebensgroß: Wernher von Braun mit Präsidenten, am Startkap von Florida, im Kontrollzentrum (Mission control).

In einer anderen Vitrine sind Geschenke zu sehen, die von Braun als Anerkennung seiner Verdienste um Raumfahrt und Mondlandungen von prominenten Staatsmännern aus aller Welt erhielt. Als besondere Kostbarkeiten gelten eine mehr als tausend Jahre alte ägyptische Vase und das antike Schwert eines griechischen Kriegers.

1950 war Wernher von Braun mit seiner „Peenemünder Gruppe“, mehr als 100 Wissenschaftlern, Technikern und deren Familien, nach Huntsville gekommen. Die amerikanische Stadt war damals ein namenloser Fleck mit 17 000 Einwohnern – eine Art Wüstenei zwischen Tennessee-Fluß und einer bewaldeten Hügelkette. Die Deutschen, die das Raketen-Kommando der US-Armee dort ansetzte und die später von der neu gegründeten Nasa übernommen wurden, bestanden darauf, auf den Hügeln zu wohnen. Auf der Höhe war es kühler als im Tal. Bereits kurze Zeit später taufen die amerikanischen Nachbarn den Hügel „Sauerkrauthügel“, felsenfest davon überzeugt, daß Sauerkraut täglich auf der Speisekarte der „Krauts“ steht.

Heute hat sich Huntsville zu einer Stadt mit 145 000 Einwohnern gemauert. Die „kosmopolitische Welle“, wie es Walter Wiesmann von der Handelskammer formuliert, spülte sie nach dem Eintreffen der „Peenemünder“ in die Wüste. Etwa zwei Dutzend dieser

„Peenemünder“, längst pensioniert, leben noch heute in Huntsville, das auch weiterhin einen „deutschen Club“ hat. Dort geht auch der deutsche Standortkommandant ein und aus – als Chef der Bundeswehrsoldaten, die in Huntsville an Raketen ausgebildet werden. Weit mehr als 3000 Bundeswehrangehörige genossen bisher die Gastfreundschaft der Leute von Alabama.

Selbst Universitätsstadt mit rund 10 000 Studenten kann sich Huntsville inzwischen nennen, das sich zudem zu einer internationalen Industriemetropole entwickelt hat. Das „Marshall Space Flight Center“ der Nasa, einst Wernher von Brauns „Denkerstube“, ist weiterhin eines der großen Raumfahrt-Zentren der USA. Eindrucksvoller Mittelpunkt der Stadt ist das von „Braun Civic Center“ mit seinem Theater für 500 Besucher, der Konzerthalle für fast 2200 Musikfreunde, einem Kongreßraum mit 2000 Plätzen, und einer Sporthalle, die bis zu 8000 Personen faßt.

(SAD)

Raketentechnik
Raumfahrt
Weltraumforschung

aktuell
schreibt:

Probleme mit ARIANE

Das Scheitern des ersten „kommerziellen“ Starts der ARIANE am 10. September 82 bedeutet ein nicht erwarteter Rückschlag für die europäische Trägerraketenentwicklung. Die mit „Sirio 2“ und „Marecs-B“ bestückte ARIANE L 5 war nach einem fehlerlosen Countdown nach dem Start in Kourou ins Meer gestürzt, weil die dritte Stufe nicht einwandfrei arbeitete. Nach den ersten Reaktionen der Verantwortlichen wurde u.a. auch erwogen, daß die lange Wartezeit der Rakete im feuchtheißen Klima von Kourou mit verantwortlich war. Als schwacher Punkt des Systems hat sich die Treibstoffpumpe der dritten Stufe erwiesen. Das Triebwerk dieser dritten Stufe hatte nur ca. neun Minuten gearbeitet und fiel dann aus.

Der Absturz der ARIANE ist bei fünf Starts der zweite Mißerfolg. Im Mai 1980 war der zweite Probestart mißlungen, weil ein Element an den Triebwerken der ersten Stufe zu Vibrationen geführt hatte. Der ursprünglich im Startplan vorgesehene L6-Flug am 23. November muß verschoben werden. Es ist noch nicht klar, wie sich dieser Rückschlag auf das weitere ARIANE-Programm auswirken wird. Nach Angaben der französischen CNES ist der nächste Start im Januar 83 zu erwarten.

Die Kosten des Mißerfolges beziffern BMFT-Vertreter auf ca. 270 Millionen DM, wobei auf die Rakete und den Start ca. 110 Millionen entfallen.

Texaner freut sich über ARIANE-Fehlstart

Die Bemühungen eines privaten Raumfahrtunternehmens am kommerziellen Geschäft der Nachrichtensatelliten teilzunehmen, erfahren durch den Mißerfolg mit der ARIANE neuen Auftrieb. In der ersten September-Woche gelang dem Unternehmen mit dem Start ihrer Trägerrakete „Conestage 1“ gleich ein Erfolg. Der Chef der Firma, David Hannah, will künftig im Konkurrenzkampf zwischen NASA und ESA mitspielen. Mit sechs Millionen Dollar Kapital und sieben Mitarbeitern will Hannah beweisen – ähnlich wie wir es von der OTRAG her kennen – mit billiger Technologie erfolgreich Satellitentransport betreiben zu können.

Auf dem Weg zur orbitalen Pharmazie

Bei der STS-4-Mission befand sich an Bord ein Elektrophorese-Experiment, bei dem ein elektrisches Feld dazu benutzt wurde, Chemikalien, die in Lösungen vorlagen zu trennen, was auf der Erde durch die Schwerkraft erswert ist. Der Prozeß ist unter Schwerelosigkeit bedeutend produktiver und macht die Herstellung von Medikamenten auf diese Art in kommerzieller Hinsicht attraktiver. Wichtiger aber ist, daß durch Elektrophorese im Weltraum die Produkte fünfmal reiner wurden.

Das Experiment wurde gemeinsam von Mc Donnell Douglas Astronautics und der Ortho Pharmaceutical Division aufgestellt und



bestand aus sechs biologischen Proben, wobei nicht veröffentlicht wurde, um was es sich genau handelte. Bekannt ist nur, daß schon sehr kleine Mengen jeder Probe ein Viertel des bestehenden Marktes abdecken könnten. Wenn das Experiment als erfolgreich bestätigt werden kann, wäre eine Pilotanlage zur Herstellung größerer Mengen für 1985-86 denkbar.

Berichte über STS-4-Flug

Die Berichte und Kommentare zum vierten Flug der "Columbia" in der Tagespresse waren aufgrund der militärischen Nutzlast und der damit verbundenen unzureichenden Information durch die NASA von Grundsatzüberlegungen über die militärische Nutzung des Weltraums gekennzeichnet. Dabei kannten die Spekulationen über das Ende der zivilen Raumfahrt bis zu künftigen Kriegen im Weltraum keine Grenzen. Der Propagierung des Raumfahrtgedankens wurde damit ein Bärendienst erwiesen.

Aktive Raumstation "Saljut 7"

Nachdem Saljut 7 am 18.4.82 von den Sowjets erfolgreich in den Orbit gebracht wurde, ist die Raumstation inzwischen mit der bisher größten Kosmonauten-Crew besetzt worden. Bereits am 13.5.82 legten die Kosmonauten Berezovoy und Lebedev mit Sojus T-5 an der Raumstation an. Ihnen folgten am 24.6.82 mit Sojus T-6 die französisch/sowjetische Mannschaft mit Djanibekov, Ivanchenkov und dem französischen Wissenschaftler Jean-Loup Chretien. Trotz des Ausfalls eines bordeigenen Computers während des Andockmanövers konnte die Koppelung manuell gesteuert, nach der 18ten Erdumkreisung erfolgreich durchgeführt werden.

Eine Woche lang arbeitete das französische/sowjetische Team in der Station: Sojus T-6 kehrte am 2. Juli 82 wieder zur Erde zurück, während Berezovoy und Lebedev im Orbit blieben.

China verstärkt Raumfahrtaktivität

Mit der Einrichtung eines Raumfahrtministeriums will China seine Anstrengungen in der Raumfahrt steigern. Die 1958 begonnenen Versuche mit Höhenraketen führten im April 1970 zum ersten erfolgreichen Satellitenstart. Beim letzten Start, am 9. September 82, wurde der 12. Satellit in den Orbit gebracht. Im September 1981 konnten erstmals drei Nutzlasten mit einer Rakete transportiert werden. China arbeitet gegenwärtig an einer stärkeren Trägerrakete, die den Zugang zur geostationären Bahn ermöglichen soll.

Eisenbahn nutzt Satellit

Die Canadian Pacific wird als erste Eisenbahn der Welt einen Fernmeldesatelliten für betriebliche Nachrichtensendungen einsetzen. Der geostationäre Satellit soll die durch Witterungseinflüsse häufig gestörten Fernspreverbindungen zwischen Revelstoke und Golden in Britisch Kolumbien künftig mit höherer Zuverlässigkeit sichern.

Astronomischer Forschungssatellit wird gebaut

Trotz schwieriger Finanzlage hat das Bundeskabinett beschlossen, im Rahmen des Vierten Programms einen astronomischen Forschungssatelliten zu finanzieren. 1987 soll mit dem Space Shuttle ein

zwei Tonnen schwerer Satellit mit einem Röntgen-Observatorium an Bord in den Orbit gebracht werden. Der Satellit mit dem Namen ROSAT wird nach derzeitigen Schätzungen ca 140 Mio DM kosten.

Viertes Weltraumprogramm der Bundesregierung

Das Bundeskabinett hat am 14. Juli 82 das 4. Weltraumprogramm beschlossen und entschieden, sich an einem Programm operationeller meteorologischer Satelliten europäischer Wetterdienste zu beteiligen. Zwei Tage zuvor hat der Forschungsminister gemeinsam mit seinem französischen Kollegen die Bewilligung des industriellen Hauptauftrages für die beiden deutsch-französischen TV-Satelliten bekannt gegeben. Die Beschlüsse zum Weltraumprogramm schließen nach Auffassung des BMFT unmittelbar an die Entscheidung des Kabinetts über den Haushaltsentwurf 1983 und an den Finanzplan bis 1986 an. Im Haushaltsentwurf 1983 sind für den Weltraum ca 11% des Budgets für Forschung, nämlich 786 Mio DM, vorgesehen. Davon wird rund die Hälfte, genau 392 Mio DM an die ESA gehen. 77 Mio DM entfallen auf die raumflugtechnische Forschung der DFVLR. Bis 1986 sind rund 3,9 Mrd DM für das Weltraumprogramm vorgesehen, das damit nach dem Energieprogramm an zweiter Stelle in der Förderung steht. In der Größenordnung entspricht das deutsche Weltraumbudget knapp den staatlichen Aufwendungen in Frankreich und Japan.

UN-Weltraumkonferenz in Wien

Vor einer zunehmenden Eskalierung der Militarisierung des Weltraums warnte bei der Eröffnung der mehrtägigen Weltraumkonferenz in der Wiener Hofburg am 9. August 82 der UNO-Generalsekretär Perez de Cuellar. Die "friedliche Nutzung des äußeren Weltraums" war das Generalthema der Konferenz, an der Vertreter aus 120 Nationen teilnahmen. Der Zugang der unterentwickelten Länder zur geostationären Umlaufbahn und die Finanzierung entsprechender Projekte durch die Industrienationen wurde ausführlich behandelt.

Ludwig Bölkow 70 Jahre

Einer der Pioniere der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie für die Nachkriegszeit, Ludwig Bölkow, wurde 70 Jahre alt. Dank seiner Initiative wurde der Konzern MBB gegründet und zahlreiche Entwicklungen sind mit seinem Namen verbunden.

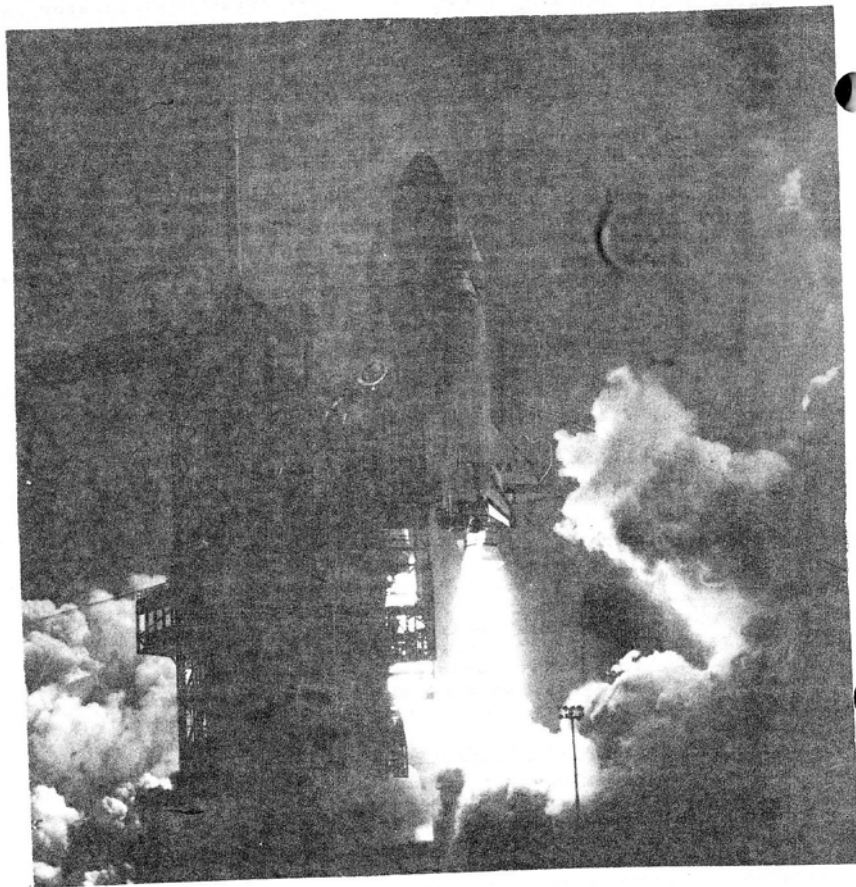
Prof. von Rauchhaupt 101 Jahre

Der Weltraumrechtler Prof. Dr. F. W. von Rauchhaupt feierte in Heidelberg seinen 101. Geburtstag. Auch die Interessengemeinschaft der ehemaligen Peenemünder wünscht dem Betagten alles Gute und noch viele Jahre bei guter Gesundheit.

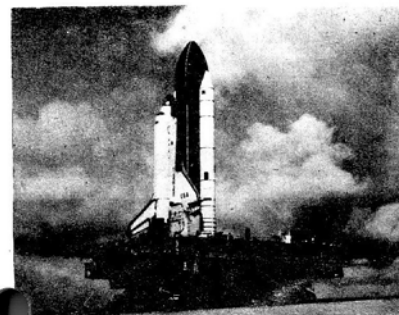


NASA Activities

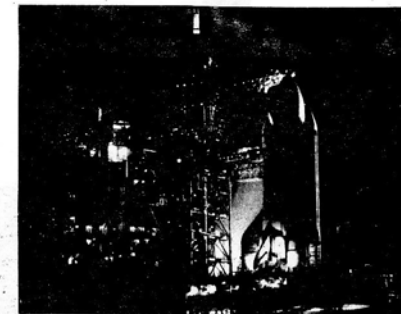
National
Aeronautics and
Space
Administration



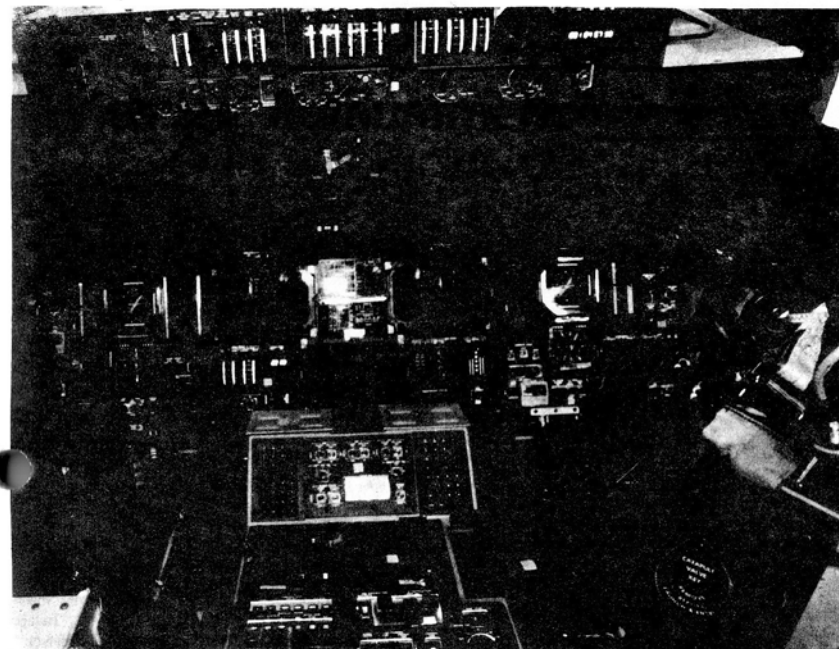
Immer wieder sind wir überwältigt von dem großartigen Schauspiel eines Starts und bewundern das Wissen und Können der Techniker, die in unermüdlicher Arbeit eine solche Leistung vollbringen.



Unserer Bewunderung wert ist auch die Plattform, die ein solches Gewicht zu transportieren vermag

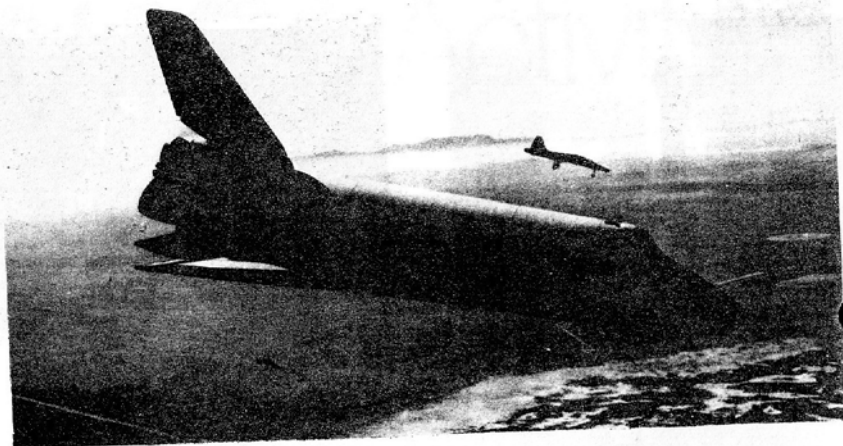


Count-down ohne Panne
- das ist einfach
phantastisch!



Und im Cockpit sind 1.800 ! Knöpfe zu drücken
- aber welcher Knopf in welchem Augenblick?





Die Landung ist eine noch schwierigere Kunst als der Start - - -
Nachdem die bisherigen Landungen auf ausgetrockneten Seen stattgefunden hatten, landete die COLUMBIA nach ihrem 4. Flug am 4. Juli 1982 auf einer harten Landepiste der Edwards Air Force Base in Kalifornien.

Dort wurde sie von einer begeisterten Zuschauermenge erwartet, die auf eine halbe Million geschätzt wird.



SPACE CAMP

im Alabama Space and
Rocket Center in Huntsville

Das in der letzten Ausgabe der RAKETE erwähnte Junior Astronaut Program für 12 bis 14-jährige war ein großer Erfolg.



Hier sehen wir im Raumanzug Joe IRWIN, dessen Vater Jim schon auf dem Mond spazieren ging (Apollo 15).

Mit großer Begeisterung haben fast 800 Jungen und Mädchen (8 Wochen lang - je 100 pro Woche) ein Raumabenteuer erlebt:

Astronauten-Training, Übungen in der Schwerelosigkeit, Zusammensetzung von Raketen, Computer-Aufgaben sowie einen simulierten Space Shuttle Flug.

Sie wurden in die Raumfahrt-Technologie eingeführt und über Berufsmöglichkeiten im wissenschaftlichen und technischen Bereich informiert.





Die Astronauten von morgen beim Training.

Und noch was ganz Neues: Tauben leisten Dienst für die NASA

Bereits 3.000 Jahre vor unserer Zeitrechnung wurden Brieftauben trainiert und eingesetzt, und nun hat die LOCKHEED Missiles & Space Company, eine der wichtigsten Zulieferfirmen der NASA, die gefiederten Kurier für die Überbringung von Mikrofilmdaten eingesetzt. Sie tragen die Kapseln vom Hauptsitz der Gesellschaft in SUNNVALE in Kalifornien zur Testbasis im Santa Cruz Gebirge.

Diese neuen Angestellten der Firma Lockheed überwinden die 25-Meilen-Luftlinie in ungefähr der halben Zeit als dies einem Kraftfahrzeug auf den vielbefahrenen und kurvenreichen Gebirgsstraßen möglich ist, und sorgen dafür, daß das benötigte Material jeden Morgen pünktlich im Büro in Santa Cruz vorliegt. - Als ein Designer - nach einer Fernsehsendung über Brieftauben, die Blutproben für Kliniken zum Laboratorium bringen - das zum ersten Mal vorschlug, hat er natürlich schallendes Gelächter geerntet, aber inzwischen möchte man diese zuverlässigen und kostensparenden Mitarbeiter nicht mehr missen.

Buchbesprechungen

Harry O. Ruppe

DIE GRENZENLOSE DIMENSION RAUMFAHRT

Band I Chancen und Probleme

736 Seiten, geb., 219 Abb., zahlreiche Tabellen, ECON Verlag GmbH, Düsseldorf - Wien, DM 88,--

Band II Werkzeuge und Welt

776 Seiten, geb., 295 Abb., zahlreiche Tabellen, ECON Verlag GmbH, Düsseldorf - Wien, DM 128,--

Die Fotos von Venus und Jupiter, die uns von Raumsonden erreichten, sind Anzeichen für neue Dimensionen der Raumfahrt. Der Raumtransporter, der im April 1981 erstmals startete und im Juli 1982 bereits zum vierten Male ins All flog, ist der lang vorbereitete Versuch, kostensparender und effizienter zu arbeiten. Die Menschheit steht vor einer neuen Epoche der Raumfahrt.

Eine der ganz wenigen international anerkannten Persönlichkeiten auf dem Gebiet der Raumfahrt, Prof. Harry O. Ruppe, legt mit diesem Buch eine fundierte, gut lesbare und umfassende Darstellung der Raumfahrt vor. Auf den bisherigen Entwicklungen aufbauend, erschließt Ruppe dem Leser Gegenwart und Zukunft, die faszinierenden Chancen und die noch zu lösenden Probleme der Raumfahrt. Er behandelt in einer bisher in dieser Ausführlichkeit und Anschaulichkeit noch nie erfolgten Form unter anderen Themen auch: Die europäischen Weltraumaktivitäten seit dem Zweiten Weltkrieg, die nächsten zwanzig Jahre, Ausblicke auf Übermorgen so wie Kosten der Raumfahrt. Daneben werden die aktuellen Menschheitsprobleme (Nahrung, Energie, Umwelt) angesprochen - und wie der Einsatz von Raumfahrt zu deren Lösung beitragen kann.

Der zweite Band faßt alle Fundamente der Raumfahrt zusammen: Raketen-theorie, Triebwerksgrundlagen, Strukturen von Raketen, elektrische Antriebe, Segeln im Sonnenlicht, Flugbahnen, Raumfluggeräteausrüstung, Mensch im All, raumfahrtspezifische Bodenanlagen, Missionsplanung, Optimierung, Raumfahrtrecht, Leitung von Großprojekten: Das sind einige der Kapitelüberschriften. Zu allem natürlich wichtige und aktuelle Beispiele. Im anderen Hauptteil: Astronomie, Astrophysik, die im All zu erlebende Umwelt, Leben auf anderen Sternen, Auswirkungen der Einstein'schen Relativitätstheorie auf die Raumfahrt, Gedanken zu den "letzten Fragen" der Naturwissenschaft - für den aufmerksamen Leser dürfte nicht nur keine mit Raumfahrt zusammenhängende Frage offen bleiben, sondern es werden sich ungeahnte Gesichtspunkte eröffnen.

Zusammengefaßt: Mit diesen beiden Bänden liegt ein Standardwerk vor, das in die Bibliothek jedes Technikers, Wirtschaftlers und Politikers gehört - ja jedes Menschen, der wichtige Aspekte unserer Zeit verstehen und beurteilen will. Das Werk

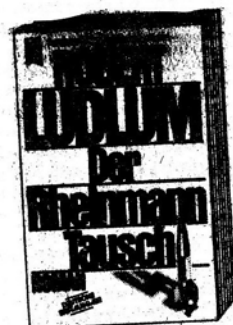


wird auch junge Menschen ob seiner reizvollen Ausblicke und Detailinformationen ansprechen. Es gibt nichts vergleichbares auf diesem Gebiet. "Bild der Wissenschaft" urteilte über den ersten Band: "Harry O. Ruppe hat, ein Jahrzehnt nach APOLLO, nicht nur das aktuellste, sondern auch umfassendste Raumfahrtbuch - buchstäblich eine Enzyklopädie der Raumfahrt - geschrieben."

Prof. Dr.-Ing. Harry O. Ruppe

geboren 1929 in Leipzig, arbeitete nach seinem Diplom-Examen an der TU Berlin im Entwicklungszentrum für Armeeraketen (später NASA) in Huntsville/USA unter Wernher von Braun. Ruppe war Projektingenieur beim ersten erfolgreichen US-Mondschuß "PIONEER 4", war an Vorbereitung und Durchführung der APOLLO-Projekte beteiligt und war zuletzt Direktor des Planungsbüros für zukünftige Projekte, das die Raumstation SKYLAB und den Raumtransporter vorschlug. Ab 1966 baute Ruppe den Lehrstuhl für Raumfahrttechnik am Institut für Luft- und Raumfahrt der TU München auf, den er bis heute inne hat. Er ist aktiv an den deutschen und europäischen Raumfahrtprogrammen beteiligt. In den USA publizierte er das bisher vollständigste, wissenschaftliche Lehrbuch zur Astronautik, das auch in der UdSSR veröffentlicht wurde. Es wird weltweit an vielen Hochschulen benutzt.

ECON Verlag GmbH



Nach »Mordock-Affäre« (5723/5.80), »Osterman-Wochenende« (5803/6.80) und »Kastel-Manuskript« (5898/7.80) wieder ein Thriller der Superklasse von Amerikas Erfolgsautor Nr. 1: Robert Ludlum. (5843/DM 7.80)

Heyne-Taschenbuch



J. Engelmann

1. Geheime Waffenschmiede Peenemünde - V2, Wasserfall, Schmetterling
160 Seiten, viele Abbildungen, kart., ISBN 3-7909-0118-0, 12,80 DM
2. Raketen, die den Krieg entscheiden sollten - V1, V3, V4 u.a.
160 Seiten, viele Abbildungen, kart., ISBN 3-7909-0141-5, 9,80 DM
Podzun-Pallas-Verlag, Friedberg, 1979

Die beiden, einander ergänzenden Bändchen bieten eine Fülle teilweise sogar selten veröffentlichter Fotos und Zeichnungen - nur den Bildlegenden sollte man nicht immer trauen. Im Ansatz ist die Idee, diese technische Entwicklung preisgünstig in Taschenbuchart einem breiteren Publikum zugänglich zu machen, gut, nur hapert es in der Ausführung, denn durch die Vielzahl der Fehler ergänzen beide Bände nur die Reihe unzureichender Darstellungen zum Thema Peenemünde. Das fängt schon in der Beschreibung physikalischer Zusammenhänge an: Kennzeichen von Raketen ist ihre Treibstoff- u. Oxydator-Autonomie, demzufolge sind weder V1 noch "V3" unter diesem Titel zu führen! Es geht weiter mit ungenauen, unvollständigen und mißverständlichen Angaben und endet bei falschen technischen Daten. Einige Beispiele:

Zu 1.: Schon das Titelbild gibt Anlaß zum Kopfschütteln! Wozu wird der A4("V2") eine Phantasie- statt der originalen Ogival-Spitze aufgesetzt? Auch die Redaktion ist mit der "Wasserfall-Abwandlung aus dem A4(V2)" und den "Raketen V1, V3, V4" mißverständlich. Der auf Seite 13 dargestellte Zusammenhang Opel-Stamer-Espenlaub mit der He 176 und Me 163 ist so auch zum mindesten mißverständlich dargestellt. Gleich drei Fehler finden sich auf Seite 14: "Sein (H. Walters) Triebwerk für die V2 ergab bei einer Strahlgeschwindigkeit von 4000 m/s eine Leistung von 600.000 PS..." Was soll eine "Wehrkreisprüfung" (Dornbergers) in diesem Zusammenhang sein? (S.17) Neu ist die "pilotgesteuerte A9/A10-Interkontinentalrakete" (S.40) - wie sollte der Pilot überleben? "Wasserfall" war zwar aus der A4-Geometrie abgeleitet, jedoch kein "Abfallprodukt" (S.51) und die Treibstoffe "vermischten sich in den Raketen von selbst" - eben nicht, sondern unter Druck! Welches BMW-Triebwerk für "Wasserfall" (S.143)? Der "Meiller-Wagen" (S.58) war nur bedingt "Transport"-Wagen, das war der - zwar falsch bezeichnete! - auf S.120 abgebildete "Vidal"-Wagen. Und ein (Start)"Abheben über dem Meilleranhänger" (S.118) ist wohl kaum möglich gewesen. Die Me 262 als konkurrierendes Strahlenprogramm zum A4 zu interpretieren (S.104) geht schon an den physikalischen Voraussetzungen vorbei. Eine "A4(Fertigung) ... 150 Stück im Moment" dürfte auf zeitliche

Pilot in A-9

EMW



Schwierigkeiten stoßen (S.106). Auch ein Dr. Kammler dürfte kaum Ende Februar 1945 den "Rheinboten mit einem atomaren Sprengkopf" geplant haben (S.124), dafür fehlten die realen Voraussetzungen !

Bei den Arbeiten an und mit dem A4 in den USA geht auch so einiges durcheinander, z.B. wurde der Höhenrekord von 402 km (!) am 24.2.1949 von "Bumper" = A4 + WAC Corporal erreicht und nicht "Redstone, als verbesserte V2 mit WAC Corporal" (S.134). Welche "Borsig-Rakete" von 15 cm Kaliber, 180 cm Länge, 160 kg Gewicht über 300 km Reichweite" erreicht haben soll, ist unergründlich (S.137).

Zu 2.: "V1" - besser Fi 103 bzw. FZG 76 - war keine "späte Kriegsentwicklung" (S.4), Triebwerk 1939/41 fertig, Zellenkonstruktion März 42! (S.4) und es handelte sich bei V1 u. V2 nicht um "Waffentechniken", sondern um revolutionäre Transporttechniken, die "Waffe", der Gefechtskopf war die "Nutzlast" und nichts Neues. "Großraketen des Heeres (V2) und der Luftwaffe (V1)" - auch hier werden wieder physikalisch unterschiedliche Systeme in einen Topf geworfen (S.7). Wieso eine Flüssigtreibstoff-Hs 117 mit 450 kg Startgewicht mit der 4 kg schweren Pulverrakete "Föhn nahe verwandt" ist, bleibt unergründlich (S.14) und im Übrigen waren nicht nur 59 Föhnwerfer im Einsatz. "Im Gegensatz zum A4 sollte es (Fi 103) nicht als Interkontinentalgeschos, sondern ausschließlich als Boden-Boden-Rakete, also nur als Waffe wirken (S.40) - drei Fehler in einem kurzen Satz ! 800 m/s Geschwindigkeit und 10.000 m/s Ausströmgeschwindigkeit des Argus-Pulsorohres (S.41) sind Wunschträume ! (S.41) und die Funktionsdaten und -beschreibung sind auch ungenau. As 044 (109-044) war ein Strahlrohr-Entwurf mit 500 kp - und nicht 150% (von was?) - Schub, die zitierten Geschwindigkeiten wurden mit verbesserten As 014-Rohren erreicht. usw., usw.

Zusammenfassend: Zwei zu oberflächliche, durch Ungenauigkeiten und Fehler nicht den Anforderungen historischer Darstellung entsprechende Bände. Warum werden eigentlich die Fehler immer wieder abgeschrieben und neue durch unzureichende Interpretation der gegebenen Fakten erzeugt ? Ein weiterer Mangel ist das fehlende Stichwortregister !

Gerd D. Priewe

Weltenzyklopädie der Flugzeuge von Enzo Angelucci Band 1: Militärflugzeuge 1914 bis heute

Dieses auf zwei Bände angelegte, aus dem Italienischen von K.-H. Graudenz, E. Heckmann, H. und R. Schliephake übersetzte Werk, - Band 2 Zivilflugzeuge erscheint Herbst 1982 - bietet auf 548 Seiten wohl erstmalig einen umfassenden, weltweiten Überblick über die im Truppendienst gewesenen und befindlichen rd. 800 Flugzeugtypen der letzten sieben Jahrzehnte. Diese werden mit 2240 Farbillustrationen, 2355 Zeichnungen, 252 Fotos und 15 Diagrammen dokumentiert - glücklicherweise im Seitenformat 26x31 cm, sodaß auch noch Details erkennbar bleiben. 24 gut gegliederte Registerseiten machen die Suche zu einem Vergnügen.

Die Gliederung umfaßt 4 Hauptkapitel: 1. Weltkrieg, Militärluftfahrt zwischen den beiden Kriegen, der 2. Weltkrieg und Militärflugzeuge 1945 bis heute (1980), die ihrerseits jeweils nochmals nach Verwendungszweck der Typen unterteilt sind. Jeder Typ wird sowohl hinsichtlich seiner geschichtlichen Bedeutung (kurz aber ausreichend), wie auch mit seinen wichtigsten technischen Daten beschrieben und auf Farb-Falttafeln maßstäblich mit Pendanttypen vergleichbar gemacht. Stichkontrollen bei ca 50 Typen ergaben eine weitgehende Übereinstimmung der Daten mit hier vorliegendem Quellenunterlagen, sodaß auch wohl die dokumentarische Authentizität gegeben ist, die ja schon bei nicht so breit angelegten Werken manchmal fraglich ist. Somit kann dieser Band sowohl dem Historiker zum unentbehrlichen Nachschlagwerk werden, wie er dem Typensammler und Luftfahrtfan anspricht.

Die deutsche Luftwaffe wird bis hin zur "Tornado" ausreichend dokumentiert, wenn auch einige Prototypen fehlen, so z.B. die technisch-historisch bedeutsame Ju 287 (deren V2 u.a. auf die sowjetische Flugzeugentwicklung ab 1946 Einfluß hatte), die BV 238 (dem s.Zt. größten Seeflugzeug), das Flüssigraketenflugzeug He 176 und das erste Düsenflugzeug He 178 wird nur kurz erwähnt. Aber auch die mit fast 20.000 Exemplaren im Truppeneinsatz gewesene Fi 103 ("V1") und ihre bemannte Version sucht man vergeblich. Natl. ist es schwierig, eine alle Forderungen erfüllende Typenauswahl zu treffen. Vielleicht schließt ein ergänzender dritter Band mit Raketen und Flugkörpern die Lücken.

Andererseits werden jedoch die für diese Entwicklungen interessanten, z.B. als Versuchsträger verwendeten Typen He 111, Fw 200, Fi 156 usw., wie auch die Raketen- und Turbo-Flugzeuge (einschließlich der japanischen Nachbauten) eingehend behandelt. Aufschlußreich sind hier auch die Zeit- und Leistungsvergleichsmöglichkeiten mit den alliierten Entwicklungen.

Ein insgesamt empfehlenswertes Nachschlagwerk des Südwest-Verlages, München, 1981 (ISBN 3-517-00754-4), dessen Preis von DM 228.- (für beide Bände je 198.-), bei dem an Inhalt und Ausstattung Gebotenes, gerechtfertigt erscheint.

Gerd D. Priewe



N a c h r u f

Eine markante Persönlichkeit aus dem früheren Luftwaffenbereich "Peenemünde West" ist von uns gegangen.

Am 18. Juni 1982 starb Oberst a.D. MAX WACHTEL und wurde in Hamburg - Ohlsdorf beigesetzt.

Sein Leben, reich an Erlebnissen, Aufgaben, dramatischen abenteuerlichen Situationen und Arbeit endete kurz nach Vollendung seines 85. Lebensjahres.

In Rostock geboren, war er Teilnehmer des 1. Weltkrieges. 1943 kam er von der Flakartillerie-Schule in Rehrick in Mecklenburg zur Erprobungsstelle der Luftwaffe in Peenemünde - West. Hier wurde er damit beauftragt die Erprobung des Ferngeschosses Fi 103 (V1) zu leiten und Aufbau und Schulung eines Erprobungskommandos durchzuführen. Auf Grund seiner umfangreichen Erfahrungen bei der Erprobung und der Truppe konnte er nach anfänglichen Schwierigkeiten die Planung, den Aufbau und die Er- richtung der Abschußmöglichkeiten in Belgien und Frank- reich durchführen. Von seinem Gefechtsstand bei Amiens leitete er dann den Einsatz der Fi 103.

Die Abwehr der Alliierten hatte bald herausgefunden, daß Oberst Wachtel die Schlüsselfigur beim Einsatz der Fi 103 war. Zu seinem Schutz wurde sein Name aus der Personal- akte der Luftwaffe gestrichen und er mußte ein Versteck- spiel in Uniformen anderer Waffengattungen, fremden Aus- weisen und wechselnden Namen führen.

Nach dem Krieg hatte der Mensch Max Wachtel dadurch Mühe wieder unter seinem richtigen Namen amtlich bei den Be- hörden in Erscheinung zu treten. Auf Grund seiner großen Erfahrungen im Flugwesen, seines Könnens, seiner Energie und seiner Ausstrahlung erhielt er 1950, aus sehr vielen Bewerbern ausgesucht, vom Senat der Hansestadt Hamburg den Auftrag den Flughafen Fuhlsbüttel zu leiten und aus- zubauen. In den 10 Jahren seiner Tätigkeit als Flughafen- direktor ist es ihm mit Tatkraft gelungen aus dem kleinen Flughafen mit zwei Starbahnen Westdeutschlands zweit- größten Flughafen zu machen. Fuhlsbüttel wurde zum "Luftkreuz des Nordens" nach seinen Vorstellungen aus- gebaut.

Alle die Oberst a.D. Max Wachtel kannten, werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Botho Stüwe



M e d a i l l e
vergl. Seite 7 & 8

IMPRESSUM: Internes Organ der Interessengemeinschaft
der ehemaligen Peenemünder
Heinz Größer, Röntgenstraße 4,
D 6452 Hainburg/Hessen
Tel.: 06182 - 4850

Verantwortlich für den Inhalt: Albert Ost
Schloßstr. 17
D 6550 Bad Kreuznach

Ständige Mitarbeiter: Heinz Größer
Hubertus Malz
Klaus Ost

Gesamtherstellung: Rudolf Brumm
Papierverarbeitung
Traubenstr. 3
6550 Bad Kreuznach

Interessengemeinschaft der ehemaligen Peenemünder



Ehemalige Peenemünder, 6452 Hainburg/Hess.



Bankverbindungen: Ehemalige Peenemünder, 6452 Hainburg/Hess.

Volksbank Seligenstadt/Hessen Kto. Nr. 1 027 409

H. Größler, 6452 Hainburg/Hess.

Postcheckkonto Frankfurt/Main Nr. 309 809 - 602