

INFOBLATT

Förderverein Peenemünde e. V.

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



Ausgabe 3/2023

Seite: 2

Der Vorstand informiert

Seite: 2

Glückwünsche an L. Mokelke

Seite: 3

**Wernher v. Braun und das erste
Raketenflugzeug der Welt**

Seite: 5

**Peenemünde als nationales
Naturerbe und als Erinnerungsort**

Seite: 6

**Vor 40 Jahren ins All – 1. Flug
Discovery**

Seite: 8

Flugzeuge im JG-9 Peenemünde

Seite: 11

Das Materiallager 1

Seite: 13

Peenemünder erinnern sich

Seite: 18

Pressespiegel

- Aus Originalfragmenten eine V2
- Ariane 6 startet erfolgreich ins All
- China vermeldet Landung von Sonde auf Rückseite des Mondes

Seite: 17

In eigener Sache

Aus Originalteilen des Museumsbestandes entsteht eine V2-Fragment-Rakete.

Bericht Seite 18



Foto: HTM Peenemünde

Im Januar 2023 hatte im Historisch-Technischen Museum Peenemünde (HTM) nach umfangreichen Vorbereitungen die Umsetzungsphase für eine neue Dauerausstellung begonnen, und damit ein wichtiger Abschnitt in der Weiterentwicklung des Museums.

Der Vorstand informiert

Ablauf zum Vereinstreffen und Jahreshauptversammlung.

Donnerstag, 03.10.2024

Um 15:00 Uhr Treffen im Müggenhof.

- Einweisung über weiteren Ablauf, Fahrt zum P VII

Freitag, 04.10.2024

Abfahrt um 9:30 Uhr.

Unsere Exkursion führt uns zum „Hangar 10“ am Flughafen Heringsdorf.

Wir besichtigen eine einzigartige Ausstellung über die Welt der Fliegerei, es geht um originale historische Flugzeuge. Wir treffen uns um 10.30 Uhr auf dem Parkplatz am Hangar 10.

Da ein BUS sehr teuer ist, bilden wir Fahrgemeinschaften mit unseren Pkw's.

Ein Restaurant mit dem Charme des Ambientes der Fliegerei befindet sich im Hangar 10 und kann von uns genutzt werden. (Mittag).

Eventuell wichtig für das Navi die Adresse:

17419 Zirchow

An der Haffküste 1 / Hangar 10a

Sonnabend 05.10.2024

9:30 Uhr gemeinsames Foto am **Museumsschiff**

10:00 Uhr bis 12:00 Uhr Jahreshauptversammlung im Marine- und Fliegermuseum

18:00 Uhr Gemeinsamer Abend im Hotel Nordkap Karlshagen

kf

Glückwünsche an Lucia Maria Mokelke

Der Vorstand des Fördervereins Peenemünde e. V. hat unserem langjährigen Mitglied recht herzlich zum

101.

gratuliert.



Wir denken oft an unsere interessanten und über ihr Leben in Peenemünde und

Luzia, besonders an die freundschaftlichen Gespräche danach.

Bei allen Treffen unseres Vereins war sie immer aktiv dabei. Ihre Geschichten waren für uns sehr interessant und haben den Inhalt unserer Vereinsarbeit mitbestimmt. Wir sind ihr dankbar, dass

sie uns beim Aufbau eines Museums über die Peenemünder Geschichte vorbehaltlos mit Dokumenten, Bildern und ihren persönlichen Aussagen unterstützt hat. Damit hat sie aktiv unsere Vereinsmitglieder zur Mitarbeit in unserem Verein mobilisiert.



L. Mokelke 2015 Foto: L. Hübner

Für all' das danken wir Lucia und wünschen ihr alles Gute, sowie noch viele gute Jahre.

Im Namen des Vorstandes und aller Vereinsmitglieder

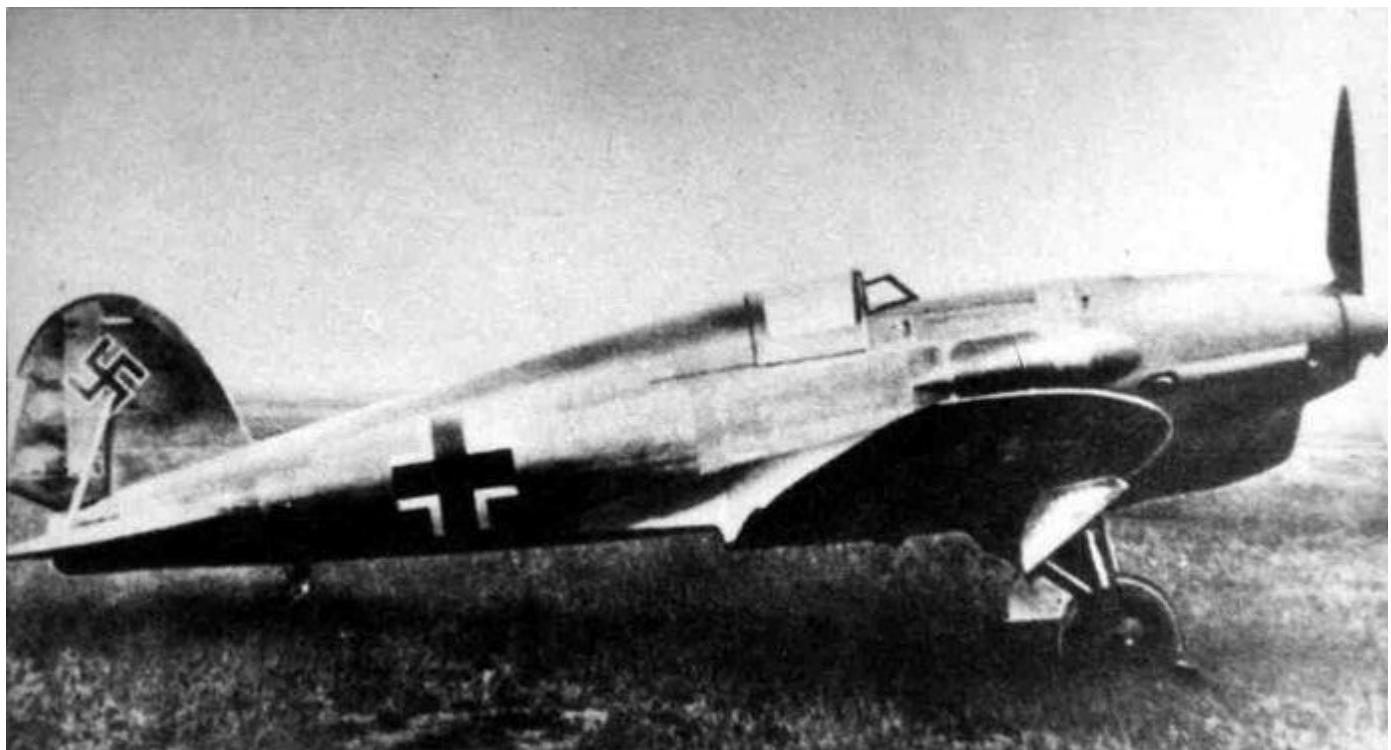
kf

Wernher von Braun und das erste Raketenflugzeug der Welt

Letzte Fortsetzung der Geschehnisse zum Erstflug von Erich Warsitz, aufgeschrieben von seinem Sohn, Lutz Warsitz, in seinem Buch „Flugkapitän Erich Warsitz“.

„Nach meiner Bauchlandung brannten die sich im Rumpf befindliche Gase angesichts der undichten Stellen noch, was den Rumpf hinten schon ganz beachtlich beschädigt hatte. Ganz zu schweigen von dem Mordsdusel, der mir zuteil wurde; ein Glück, dass ich mich gleich zu dieser Bauchlandung entschlossen hatte. Wäre ich noch mit normalem Motor eine Runde geflogen, um Zeit zu haben, das Fahrwerk raus zufahren und eine vernünftige Landung zu machen, dann hätte kaum Hoffnung bestanden, diese Platzrunde, die ich in niedriger Höhe hätte fliegen müssen, reibungslos über die Bühne zu kriegen. Wie wir nämlich hinterher feststellten, war durch den geplatzten Ofen auch eine Flamme mit hoher Temperatur seitlich ausgetreten, die genau vor das Höhenrudergestänge blies und es bereits zu Dreiviertel durchgebrannt hatte. Hätte ich also eine plötzliche Ruderbewegung gemacht, die bei einer kurzen Platzrunde schon erforderlich gewesen wäre, wäre wahrscheinlich das Höhenruder-Gestänge gerissen und ich in wenigen Metern Höhe mit allem Schwung auf die Schnauze geflogen...“

Anfang Juni 1937 ging dieser erste Flug über die Bühne, und man konnte nicht sagen, dass der erste Raketenflug der 112 unsere Erwartungen und Träume erfüllte hätte, nein, er war eigentlich ein Bruch. Aber einen Erfolg stellte der Kurzflug auf jeden Fall dar, weil unseren vorgesetzten Dienststellen bewiesen werden konnte, dass man ein Flugzeug auch von hinten sozusagen schieben und es dadurch fliegen kann, womit unseren Kontrahenten vorerst das Maul gestopft wurde. Mit dem ersten Triebwerk, das von Braun baute, und mit allen Versuchen der 112 wollten wir eigentlich nur diesen Beweis erbringen. Wir beabsichtigten keinesfalls, damit irgendwelche Rekorde zu brechen oder mit diesem ersten Typ irgendeinen taktischen Einsatz oder sonst etwas zu fliegen.



Heinkel He 112 Bild: Buch „Flugkapitän E. Warsitz“ S. 39

Wir machten dem RLM und dem OKH gleich telefonisch vorab entsprechende Mittelung. Wir konnten von Glück sagen, dass mir nichts passiert war. Im umgekehrten Fall oder wäre ich während des Fluges rausgesprungen und die Maschine abgestürzt, wäre die ungeheure Arbeit, die bisher von allen Seiten hineingesteckt worden war, hinfällig gewesen und die berechtigte Befürchtung hätte bestanden, dass nun das Ganze von hohen Dienststellen abgeblasen worden wäre.

Das war aber nicht der Fall, vielmehr wurde uns die Genehmigung erteilt, im alten Tempo weiterzumachen. Am nächsten Tag musste ich persönlich Bericht im RLM erstatten... Die weiteren Flüge in Neuhausenberg in der He 112 wurden anstatt mit dem Braun'schen mit dem Waltertriebwerk gemacht. Im Prinzip waren beide Maschinen bis auf die Triebwerke identisch, die sich grundsätzlich hinsichtlich des Treibstoffs und der Art der Verbrennung unterschieden. Das Walter-Triebwerk war einfacher in der Bedienung und nicht mit einer solch großen Gefahr für Maschine und Piloten verbunden war. Es war zuverlässiger – in jeder Beziehung!"

Nachdem Peenemünde aufgebaut war, wurden alle Versuche mit der 112 und dem Walter-Triebwerk nach Peenemünde verlegt. Neuhausenberg stellte lediglich eine Zwischenstation zur Durchführung der ersten Flugversuche dar. Das OKH beabsichtigte mit Peenemünde eine eigene Versuchsstelle für die Raketenforschung zu bauen. 1936 einigten sich das RLM und das OKH und so wurde eine Versuchsstelle für beide gebaut. Es entstanden das Werk Ost (Entwicklungsstelle für das Heer) und das Werk West (Luftwaffe Flugplatz Peenemünde). Wernher von Braun übernahm dann die Entwicklung einer flugfähigen Rakete.

In Peenemünde West wurde im Auftrag des RLM weiter mit dem Walter-Triebwerk geprobt. Es funktionierte in jeder Beziehung einwandfrei. So entstand die Heinkel He 176. Wer sich für die weitere Entwicklung in Peenemünde West interessiert, dem empfehle ich das Buch von Lutz Warsitz: „Flugkapitän Erich Warsitz, Der erste Düsenflugzeugpilot der Welt“, ISBN-10: 3-9334-5378-8

PEENEMÜNDE ALS NATIONALES NATURERBE UND ALS ERINNERUNGSPORT

(Fortsetzung)

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

Die Zeit der sowjetischen Besatzung (1945-1961) und der NVA (1961-1989)

Die Geschichte der Landschaft um Peenemünde und Karlshagen während der sowjetischen Besatzungszeit ist schwer darzustellen. Was im Sperrgebiet zu dieser Zeit geschah, abgesehen von den Nutzungen der Wohnungen der ehemaligen Nationalsozialisten durch Offiziere, der Nutzung der Anlagen für den Flugverkehr, der Demontagen und der unkontrollierten Holzeinschläge, sind heute kaum mehr nachvollziehbar. Peenemünde, Struck und Ruden blieben weiterhin bis 1989 Sperrgebiet. Die russische Armee war bis 1961 hier stationiert, dann übergab sie das Gebiet an die Nationale Volksarmee der DDR (NVA). Peenemünde und Karlshagen wurden noch vor Abzug der russischen Armee Teil der Militärforstverwaltung. Sie entstand in der DDR offiziell 1954.



Reste ehemalige Lagerhalle Entwicklungswerk Peenemünde 2012

Foto L. Hübner

Kein leichtes Erbe, wie Fachleute bemerkten: „Auf Usedom wurden neben dem Revier Karlshagen mit ca. 1300 ha vom Staatlichen Forstwirtschaftsbetrieb Wolgast weitere 1000 ha Rohrflächen, Wiesen, ein ehemaliger Flugplatz und Ödlandflächen übernommen, die aber außer den zu dem Revier gehörenden Flächen nicht forstlich genutzt werden.“

Und weiter: „Die Heeresversuchsanlage unterlag während des Krieges, im August 1944, einem Flächenbombardement. Alle 1945 noch vorhandenen Anlagen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg völlig gesprengt. So dass Trümmerberge, Spreng- und Bombentrichter, Reste von Anlagen und V-Waffen sowie Brandflächen das Bild des Reviers beherrschten.“

Phosphorreste im Boden als Folge der Bombardierungen führten in den 1960er Jahren immer wieder zu Waldbränden. In den 1970er Jahren lagen der Naturschutz und seine Anforderungen in der Hand der Forste. Mit dem Landeskulturgesetz der DDR 1970 wurden nach heutiger Lesart „Pflegepläne“ für die Naturschutzgebiete entwickelt.

Zuständig dafür waren die Räte der Bezirke. Der Naturschutz bekam insgesamt durch den Naturschutzbeauftragten des Rates des Bezirkes Rostock mehr Einfluss.

Das betraf auch die Form der Forstwirtschaft oder die Jagd. Grundsätzlich sah der Naturschutz auch in der DDR die militärische Sperrung der Halbinsel positiv, aufgrund der vermeintlichen Störungsarmut. Nur militärische Großmanöver wie 1963 mit Bezeichnung „Quartett“ und 1970 mit dem Namen „Waffenbrüderschaft“ oder beim Ausbau der Anflugschneise, als die MiG 23 stationiert wurden, sah man kritisch.

Der Gesamteindruck aus der Zeit der DDR ergibt folgendes Bild: Die russische Besatzung von Peenemünde bzw. Karlshagen verhinderte offenbar größere Naturschutzaktivitäten. Nach Abzug der Sowjetischen Armee erfolgten jedoch erste zögerliche Versuche seitens des Naturschutzes der DDR, einen Überblick über das Artenspektrum zu erhalten. Das bezog sich offenbar zunächst in erster Linie auf den Ruden. Nach dem Landeskulturgesetz begannen neben der Forschungstätigkeit auch in anderen Bereichen Versuche, Eingriffe insbesondere von Anglern zu verhindern. Auffällig ist, dass man sich weitgehend naturwissenschaftlichen Forschungen und ökologischen Forschungen und ökologischen Beobachtungen zuwendete und politische Aussagen vermieden wurden.

Naturschutz in Peenemünde nach 1989

Vom offiziellen Naturschutz der DDR wurde die Aufhebung des Naturschutzgebietes im Jahre 1942 entweder vergessen oder nicht zur Kenntnis genommen. Er ging weiterhin davon aus, dass das Gebiet weiterhin unter Schutz stehe. Faktisch bestand jedoch in der Zeit von 1942 bis 2008 im Kernbereich kein Naturschutzgebiet. Die Neuausweisung im Jahre 2008, die Teile als EU-Vogelschutzgebiet bestimmte, erweiterte die Fläche im Vergleich zu 1925 um ein Vielfaches auf 7870 ha und ließ die Naturschutzperspektive in einer bis dahin vor Ort nicht bekannten Deutlichkeit und Bestimmtheit wirksam werden. Mit dem „Nationalen Naturerbe“ wurde die Deutsche Bundesstiftung Umwelt der größte Grundeigentümer in dem Landstrich zwischen Karlshagen und Peenemünde. Wiederum wurde ein großes Gebiet nordöstlich des heutigen Historisch-Technischen Museums Peenemünde mit Zäunen abgesperrt.

Aus der Broschüre von Dr. Nils Franke „LEIPZIGER LEITFADEN, GESCHICHTE VON FLÄCHEN DES NATIONALEN NATURERBES ERFOLGREICH ERFORSCHEN, ERINNERUNG UND VERANTWORTUNG ÜBERZEUGEND WAHRNEHMEN“.

kf

Vor 40 Jahren ins All – 1. Flug von Discovery

Der Erstflug der Discovery hätte am 25. Juni 1984 stattfinden sollen. Neun Minuten vor dem Start wurde der Countdown wegen eines Computerfehlers abgebrochen. Am nächsten Tag liefen bereits die drei Haupttriebwerke, als sie bei T-4 Sekunden plötzlich stoppten. Triebwerk Nr. 3 musste ausgetauscht werden.



Missionsabzeichen

Das offizielle Missionsabzeichen für den 41-D-Space-Shuttle-Flug zeigt die Discovery - das dritte Orbitalfahrzeug der NASA - bei ihrem Jungfernflug. Das Geisterschiff steht für die Namensgeber des Orbiters, die in der Geschichte der Erforschung eine wichtige Rolle gespielt haben. Das Space Shuttle Discovery bricht zu neuen Horizonten auf, um diese stolze Tradition fortzusetzen. Die Nachnamen der Besatzungsmitglieder der elften Space-Shuttle-Mission der NASA umkreisen die rot-weiß-blaue Szene.

NASA



Foto der STS-41D-Besatzung: von links nach rechts): Mullane, Hawley, Hartsfield und Coats; (hinten, von links nach rechts) Walker und Resnik.

Start: 30. August 1984 um 8:41 EDT

Besatzung: Henry W. Hartsfield, Jr. (Kommandant)
Michael L. Coast (Pilot)
Judith A. Resnik (MS)
Richard M. Mullane (MS)
Steven A. Hawley (MS)
Charles D. Walker (PS)

Missionsdauer: 6 Tage, 65 Minuten, 4 Sekunden (96 Erdumkreisungen)

Die Landung erfolgte am 05. September 1984 um 6:37 PDT auf der Edwards Air Force Base. Bereits acht Stunden nach dem Start wurde der Nachrichtensatellit SBS-D gestartet. Am zweiten Tag folgte der Start des Satelliten SYNCOM IV-2, der erste Satellit, der speziell für einen Shuttle-Start gebaut und mit der „Frisbee-Methode“ ausgesetzt wurde. Telestar 3-C folgte am dritten Tag. Alle drei Nachrichtensatelliten erreichten ihre vorgesehenen „Standplätze“ über dem Äquator. Verschiedene Sonnenzellenarten wurden getestet. Um die Festigkeit dieser bisher größten Struktur zu testen, wurden die Triebwerke des Lageregelungssystems mehrmals gezündet. Diese Ereignisse wurden von der mitgeflogenen IMAX-Kamera eindrucksvoll gefilmt und mittlerweile von unzähligen Zuschauern in den IMAX-Kinos bewundert. Einige Studentenexperimente, u.a. die Züchtung von Kristallen in der Mikrogravitation, gehörten ebenfalls zum umfangreichen Programm.

Leider ist die Missionsspezialistin Judith A. Resnik beim Challenger-Absturz 1986 ums Leben gekommen.

Flugzeuge im Jagdfliegergeschwader 9

Als Autor dieses Artikels fällt es mir leicht über die Flugzeuge des JG- 9 zu berichten. Ich habe von der MiG- 15 UTI, an allen Varianten der MiG- 17-Typen, sowie die MiG- 21 als Flugzeug-Techniker kennen gelernt, die im Geschwader geflogen sind, als Kettentechniker in der Staffel und später in der Kontroll- und Reparatur –Staffel (KRS). Die MiG- 23 habe ich später von der Sicherstellungsseite zum Flugdienst kennen gelernt.

Bevor ich mich den einzelnen Flugzeugtypen zuwende, möchte ich bemerken: Es waren moderne und robuste Jagdflugzeuge, die ihre Aufgaben, gepaart mit dem Können der Flugzeugführer, gut erfüllten; immer bezogen auf den jeweiligen Stand von Wissenschaft und Technik in den sechziger und siebziger Jahren. Mikojan und Gurewitsch, als die Chefkonstrukteure, haben MiG's entwickelt, die langen Jahre ihre Aufgaben zuverlässig erfüllten.

Am 16. Mai 1961 begann die Verlegung des JG- 9 von Drewitz nach Peenemünde. Als Erste landeten Major Klaus-Jürgen Baarß und Major Theodor Dadsitz mit einer MiG- 15 UTI auf dem Flugplatz Peenemünde.

Damit möchte ich mit der Vorstellung der Flugzeugtechnik des JG- 9 beginnen:

Die MiG- 15UTI

Die MiG- 15UTI war ein doppelsitziges Schul- und Übungsjagdflugzeug. (UTI – russ. für Schul- und Übungsjagdflugzeug).

Mit dieser Weiterentwicklung der ersten MiG- 15-Serienfertigung zu einem zweisitzigen Trainer hielten Mikojan und Gurewitsch an der langjährigen Tradition fest, aus einem Kampfflugzeug ein typengerechtes doppelsitziges Muster abzuleiten, um so die Umschulung und Ausbildung der Piloten zu erleichtern. Insgesamt wurde dieser Typ in 30 Länder eingeführt und über Jahrzehnte verwendet. Auch das JG- 9 hat diesen Flugzeug-Typ lange Jahre erfolgreich im Bestand gehabt, bis die MiG- 21U verfügbar war.

Das Flugzeug wurde lange Jahre für den Wetterflug benutzt. Die MiG- 15UTI und später die MiG- 21U wurden zu Beginn jedes Flugdienstes zur Wetteraufklärung im Flugraum eingesetzt. Mit



MiG- 15 - ex NVA - LSK/LV jetzt ausgestellt in
Neuenkirchen bei Neubrandenburg. Aufnahme vom
28.02.2017 Foto: Alexander R

der MiG- 15UTI war es möglich das Abfangen von Luftzielen zu trainieren sowie auf Erd- und Luftziele zu schießen. Dazu stand ein 12,7 mm- MG mit einem Kampfsatz von 150 Patronen zur Verfügung. Über den Lufteinlauschacht war eine Zielkamera installiert mit deren Hilfe die Ergebnisse beim Schießen kontrolliert wurden.

In der Druckkabine saßen normalerweise der zu überprüfende Flugzeugführer auf dem vorderen Katapultsitz und der Instrukteur auf dem hinteren. Für die Verständigung der Besatzung untereinander gab es eine Bordsprechanlage. Weiter gehörten zur Geräteausstattung ein Funkhöhenmesser, ein Funkkompass

und ein Funkmarkierungsempfänger.

Als Antrieb diente ein Radial-Turbinenluftstrahltriebwerk RD- 45. Ein sehr robustes Triebwerk.

Die MiG- 17F und MiG- 17PF

Im JG- 9 waren die 1. Jagdfliegerstaffel mit der MiG- 17PF und die 2. und 3. Jagdfliegerstaffel mit der MiG- 17F ausgerüstet.



MiG- 17F im JBG- 37 Drewitz Foto: Archiv Jentzen

Die MiG- 17F stellte die Weiterentwicklung der mit einem nachbrennerlosen Triebwerk WK-1A versehene MiG- 17 dar. Die MiG- 17F steigerte ihre Leistungsfähigkeit und Kampfkraft durch den Einbau des mit einem Nachbrenner versehenden Triebwerkes WK- 1F (F – russ. für beschleunigt). Mit eingeschaltetem Nachbrenner wurde der Startschub erheblich gesteigert. In kürzerer Zeit wurde die befohlene Flughöhe erreicht, um schneller an ein

Luftziel zu kommen.

Die MiG- 17F war ebenfalls ein Flugzeug in Ganzmetallbauweise, ein Mitteldecker mit hochgesetztem Höhenleitwerk. Zur Ausrüstung zählte eine hermetische Kabine mit Katapultsitz und Sauerstoffanlage, Panzerglas vorn und Panzerung am Sitz, Funkkompass Marker, Funkhöhenmesser, UKW- Funkstation, Freund-Feind-Kennungsgerät, Funkentfernungsmeßgerät für die Waffenanlage und automatisches optisches Visier, Foto- MG im Bug und Kontrollkamera für das Visier zur Bewertung der Schießergebnisse sowie eine Kassette mit vier Signalraketen an der rechten Fläche des Seitenleitwerkes.

Bewaffnet war sie mit einer 37 mm- Kanone und zwei 23 mm- Kanonen. Statt der beiden 400 l- Kraftstoffzusatztanks konnten unter den Tragflügeln zwei Bomben, bzw. verschiedene Luft-Boden-Raketen mitgeführt werden. Die 3. Staffel des JG- 9 hat den Bombenwurf trainiert. Dafür gab es vor dem Flugplatz in der Ostsee eine sogenannte Bombenwurfinsel.

Kurz gesagt: „Die MiG- 17F war ein sehr beliebtes, robustes und zuverlässiges Jagdflugzeug.“

Das Allwetter-Abfang-Jagdflugzeug MiG- 17PF

Mit der MiG- 17F konnte der Flugzeugführer am Tage und in der Nacht unter einfachen



MiG- 17PF im LW- Museum Gatow Foto: Normann

Wetterbedingungen Luftziele abfangen. Es war nicht möglich Ziele in den Wolken oder mondlosen Nächten abzufangen, dazu fehlte das Funkmessgerät. Mit dem Funkmessvisier der MiG-17PF konnten Luftziele in einem

Entfernungsbereich von 2000 m bis 12000 m aufgefasst werden. Die im Übersichtsbetrieb arbeitende Antenne war oberhalb des Lufteinlaufes untergebracht. Die Antenne für den Zielbetrieb war direkt im Lufteinlauf angeordnet. Die Umschaltung von Übersichts- auf Zielbetrieb erfolgte

automatisch. Um Masse zu sparen, hatte man statt der 37-mm-Kanone eine 23-mm-Kanone eingebaut.

Die sonstige Ausrüstung entsprach der Ausrüstung der MiG- 17F.

Wie bei allen anderen MiG-Typen war der Rumpf in Ganzmetall – Halbschalenbauweise mit Spanten, Holmen und Pfetten, sowie angenieteter Beplankung aus Duraluminium gefertigt. Der Lufteinlauf für das Triebwerk war zentral im Rumpf angelegt. Am Heck befanden sich die Bremsklappen. Die Fahrwerke konnten hydraulisch eingefahren werden. Der Hinterteil des Rumpfes konnte abgetrennt werden, um an das Triebwerk bei Wechsel oder Reparatur, zu kommen.

Zum Schluss noch einige taktisch-technische Daten der Flugzeuge:

(u.a. aus DIE ANDERE DEUTSCHE LUFTWAFFE von Wilfried Kopenhagen, Berlin, Transpress, 1. Auflage, ISBN 3-344-70746-9)

Massen

Startmasse	5345 kg	(MiG- 17 PF 5550 kg)
Max. Startmasse	6075 kg	(MiG- 17 PF 6280 kg)
Waffenzuladung	500 kg	
Kraftstoffvorrat	1410 l + 2 Zusatzbehälter von je 400 l	(MiG- 17 PF 1415 l)

Antrieb

Strahltriebwerk WK-1F mit Nachbrenner

Startleistung 26,47 kN ohne, 32,12 kN mit Nachbrenner

Flugleistungen

Höchstgeschwindigkeit	1154 km/h (in 3000m)	MiG- 17PF 1121 km/h (in 4000 m)
	1080 km/h (in Seehöhe)	1050 km/h (Seehöhe)
Marschgeschwindigkeit	950 km/h	
Aktionsradius	700 km	350 km
Dienstgipfelhöhe	16600 m	15850 m
Steigzeit	5000 m in 2,1 min, 10 000 m in 4 min	
Steiggeschwindigkeit	65 m/s	
Landegeschwindigkeit	180 km/h	
Startstrecke	350 – 590 m	600 – 700 m
Landestrecke	820 – 900 m	830 – 900 m

Fortgesetzt wird der Artikel mit dem nächsten Flugzeugtyp – der MiG- 21

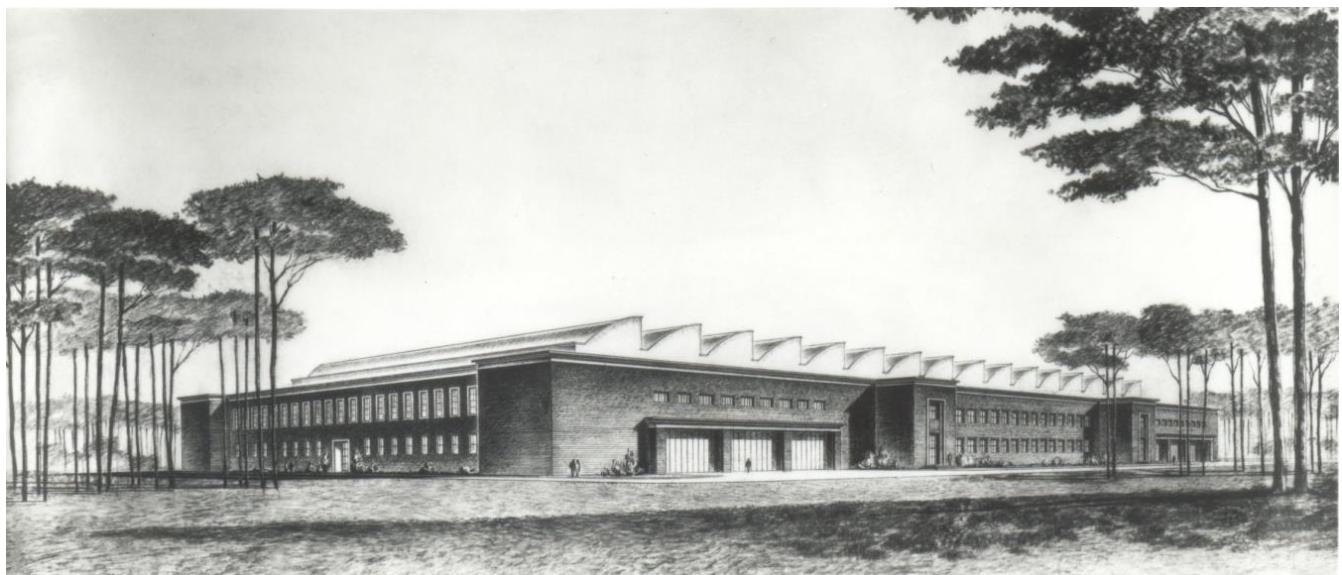
kf

Anmerkung zum Beitrag

- Gedenkstätte zur Erinnerung des KZ-Arbeitslagers „Karlshagen II“ -

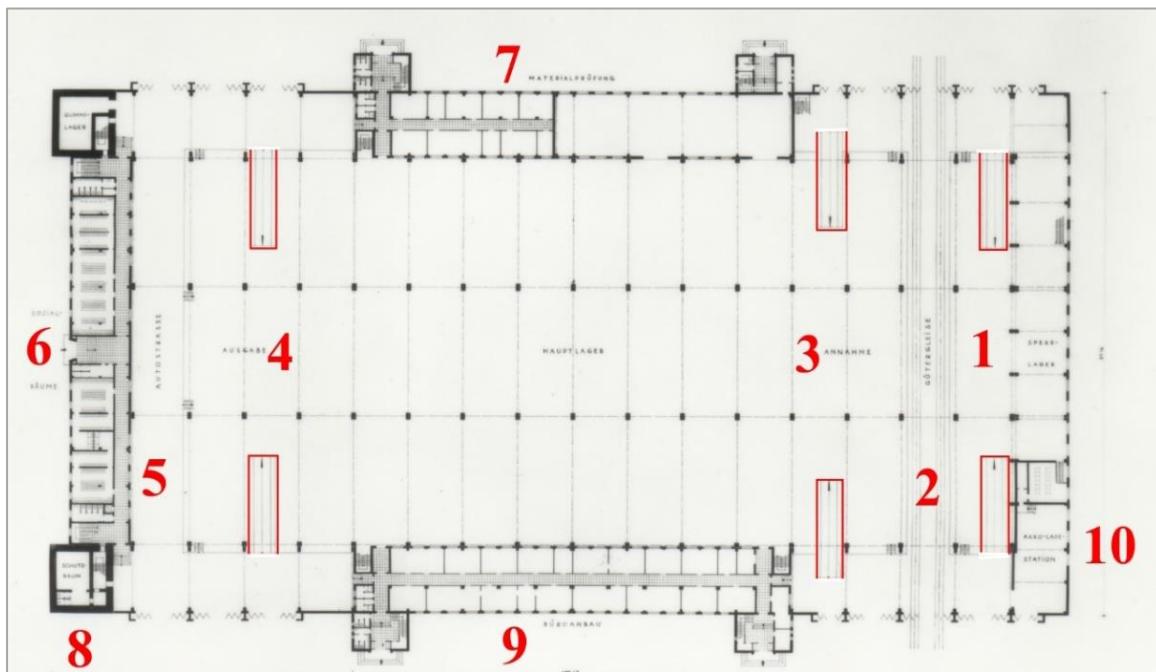
Im Infoblatt 2/2024 wurde über die feierliche Eröffnung einer neuen Gedenkstätte zur Erinnerung an die Häftlinge des ehemaligen KZ- Arbeitslagers „Karlshagen II“ in der Halle F1 berichtet. Bei dem „authentischen Ort“ handelt sich aber nicht um eine Verladerampe der ehemaligen Fertigungshalle F1, sondern um das Fundament des Materiallagers 1. An dieser heute sogenannten „Verladerampe“ wurden keine KZ-Häftlinge oder Kriegsgefangenen in Eisenbahnwaggons verladen.

Das Materiallager 1



Der Entwurf für das geplante Materiallager 1 im Werk Süd, Bild Deutsches Museum

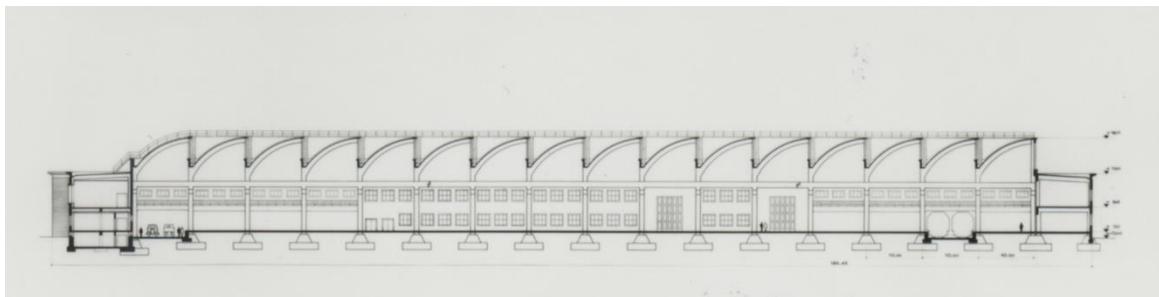
Das größte Materiallager für das Werk Süd befand sich 1943, vor dem Bombenangriff der RAF, noch in der Aufbauphase. Es sollte eine Länge von 185,45 m, eine Breite von 92,16 m und eine Höhe von 18,05 m erhalten. Für das Gebäude waren zwei Ebenen geplant. Kraftfahrzeuge sollten über Rampen am Sperrlager (1) und der Ausgabe (4) jeweils die Verladepunkte erreichen. Um die Annahme (3) auf der höher liegenden Ebene zu erreichen, gab es auf beiden Seiten auch jeweils eine Rampe. Zu ebener Erde sollte eine Autostraße (5) durch die gesamte Halle führen. Für die Anlieferung von Material mit der Bahn waren zwei Gleise (2) vorgesehen. Geplant waren als Anbauten Sozialräume für die Belegschaft (6), ein Büroanbau (9) und die Materialprüfung (7) sowie eine Akkustation (10). Für das Personal war auch ein Luftschutzraum (8) im Gebäude eingeplant. Das Materiallager sollte ein Sägezahn-Dach (Shed-Dach) erhalten, um so für optimale Lichtverhältnisse in der Halle zu sorgen.



Der Grundriß des geplanten Materiallagers 1,

Bilder Deutsches Museum

mk, Mai 2024



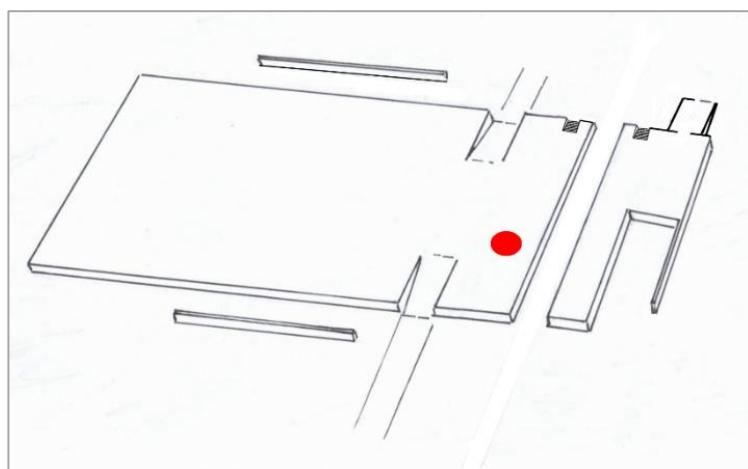
Praktisch wurde aber die Bauausführung gegenüber dem Plan geändert. Das 1943 vorhandene Fundament ist nur etwa halb so groß, und umfasst nur den östlichen Teil mit der Fläche für das Sperrlager und die Annahme (1 bis 3).

Das Fundament für die Materiallagerhalle nutzte man dann als Lagerplatz für Baumaterialien. Von dieser Lagerfläche aus wurden die Baustellen des Peenemünder Versuchsgeländes mit den benötigten Baumaterialien versorgt. Dieser "Bauhof" besaß neben der befestigten Lagerfläche auch drei Bereiche für Schüttgut (es wurden damals z.B. drei Sandsorten mit unterschiedlicher Körnung benötigt).



Das Foto aus dem Jahre 1943 zeigt auch zwei Kräne mit denen die Materialien umgesetzt wurden.
Bild Archiv HTM

In den 1980er Jahren wurde diese Rampe durch die NVA für Verladeübungen genutzt.



Rekonstruktion der Fläche anhand der noch vorhandenen Reste des Fundamentes mit dem Standort der Gedenktafeln.

Bild M. Kanetzki

Peenemünder erinnern sich!

Ich war in Peenemünde

**Beim Raketenprofessor Dr. Wernher von Braun auf der HVP.
Begebenheiten am Rande des großen Geschehens / Fortsetzungsbericht von Karl Nehls,
veröffentlicht 1969 in „Die Pommersche Zeitung“**

9. Fortsetzung

Peenemünde und die NSDAP

Potsdam mit seinen Königen und ihren Regimentern tapferer, sieggewohnten Soldaten war jahrhundertelang die Hochburg des Preußentums. Als 1918 die „Lichter in Deutschland erloschen“ ging die Zeit, von der man als der guten, alten auch goldenen Zeit sprach zu Ende. Nur wenige Jahre später sprach man von dem heutigen Wohnsitz der Herzogin und Kaisertochter Viktoria Luise von dem „Roten Braunschweig“. Schon Jahre, bevor die Aera des Dritten Reiches begann war das Ostseebad Zinnowitz dafür bekannt, daß Kurgäste „jüdischer Rasse“ unerwünscht waren. Indem wählten überwiegend das nahe Heringsdorf. Welche politische Richtung war in Peenemünde erkennbar?

Meine Beurteilung mag insofern maßend erscheinen, als ich nur von August 1939 bis Mai 1945 anwesend war, einem Teilabschnitt zwischen der Zeit der Umsiedlung der 100 Kummersdorfer auf die Insel um 1937 und 1943 vor dem Luftangriff, als die Versuchsstelle mit etwa 20.000 Beschäftigten „auf höchsten Touren lief“. Diese gegenüber im Jahre 1936 registrierten ansässigen Peenemündern. Sie dürften in ihrer politischen Entscheidung kaum in Erscheinung getreten sein. Als, Fischer und Bauern dürften sie sogar froh gewesen sein, wenn man sie mit „so etwas“ in Ruhe ließ.

Nachdem zunächst die Kummersdorfer seßhaft geworden waren, die Beschäftigtenzahl weiter anwuchs, dann das 4000 Mann starke Versuchskommando Nord in die Karlshagener Baracken einzog, kam Leben in die Versuchsstelle, das zur Zeit des Luftangriffs auf seinem Kulminationspunkt angekommen war. Man darf bei diesem Bevölkerungsschwund jedoch die Fremdarbeiter nicht vergessen. Ich möchte damit ausdrücken, wie die Bevölkerung kontinuierlich zunahm.

In welcher Weise wurde bei dieser Entwicklung die Partei tätig? Meine Aussage kann natürlich nur eine persönliche Meinung vertreten: Die NSDAP hatte versäumt, zur rechten Zeit den richtigen Mann zur Bildung einer Zelle anzusetzen.

Bei meinem Eintreffen in Peenemünde im August 1939 versah ein Herr B. die Geschäfte eines Betriebsobmannes. Wenn ich mich recht erinnere, ein ehemaliger Gutsherr, von dem mir nicht bekannt ist, ob die Partei ihm das Amt übertrug, bzw., ob er sich darum bewarb, in der Absicht,

auch für die „Bewegung“ etwas zu tun. Ich habe wenigstens nie erfahren, daß er mit beachtlichen Leistungen in Erscheinung getreten wäre. Dem ständigen Uniformträger möchte ich beste Absichten unterstellen. 50-jährig etwa, zu labil, die mit seinem Amt verbundenen Verpflichtungen zu erfüllen.

Nichts dokumentiert die politische Haltung der Peenemünder besser als ihre Einstellung zu einem Besuch des Gauleiters. Nachdem Adolf Hitler den Gauleiter Peter von Heydebreck aus hinterpommerschem Adelsgeschlecht, als in der Röhmaffäre verdächtig, hatte füsilieren lassen, bestimmte er zu seinem Nachfolger Franz Schwede-Coburg einen ehemaligen Deckoffizier der Kaiserlichen Marine. Um sich über die Arbeit in Peenemünde zu informieren, kam er dorthin zu einem Besuch.

Seine immer zur Schau getragene Arroganz paßte nur gar nicht zum zurückhaltenden Auftreten der Peenemünder Führungskräfte. Dies gefiel sicher auch nicht der Belegschaft zu deren Begrüßung er in eine der großen Werkhallen gekommen war, in der das „*Heil 'Gauleiter*“ dann auch so wenig vernehmlich ausfiel, daß das Versäumnis zu einer Beschwerde beim Kommandeur reichte.

Nach diesem Fiasko wurde der Guest dann zu einem Essen in das Kaminzimmer des Offizierheims gebeten. Dieses war durch eine Schiebetür von dem großen Speisesaal abgetrennt, in dem neben den Offizieren auch die Angestellten zur gleichen Zeit zu Tisch saßen. Als der Gauleiter, auf die geschlossene Tür verweisend, dann die Frage stellte: „*Was sitzen denn da noch für Leute?*“, und diese „Leute“ später davon erfuhren, hatte der Gaugewaltige die Sympathien für seine Person nicht nur, sondern auch die Partei ihre Chancen restlos vertan. Natürlich waren auch wie aller Orten die Partei-Organisationen wie NSV, Jugendformationen u.a.m. tätig. Am Tag der Wehrmacht fand so etwas wie ein „Volksfest“ statt, dessen Ausgestaltung ließ sich jedoch die Heeresstandortverwaltung angelegen sein. Fazit: Die Heeresversuchsstelle Peenemünde war keinesfalls ein beachtlicher Stützpunkt der Partei. War das vielleicht ein Grund für die Einrichtung einer Dienststelle der Gestapo in der oberen Etage des Kommandanturgebäudes in der ein Herr Riederer residierte? Ersuchte seine Daseinsberechtigung nachzuweisen, wenn er vor allem die Fremdarbeiter bespitzelte, unter denen nicht selten die weiblichen jungen Arbeitskräfte seine Opfer waren. Die mangelnde Beherrschung der Deutschen Sprache und damit zutage tretende schlechte Verständigung ließ diese armen Wesen sehr leicht in das Spinnwebnetz der Verdächtigungen geraten.

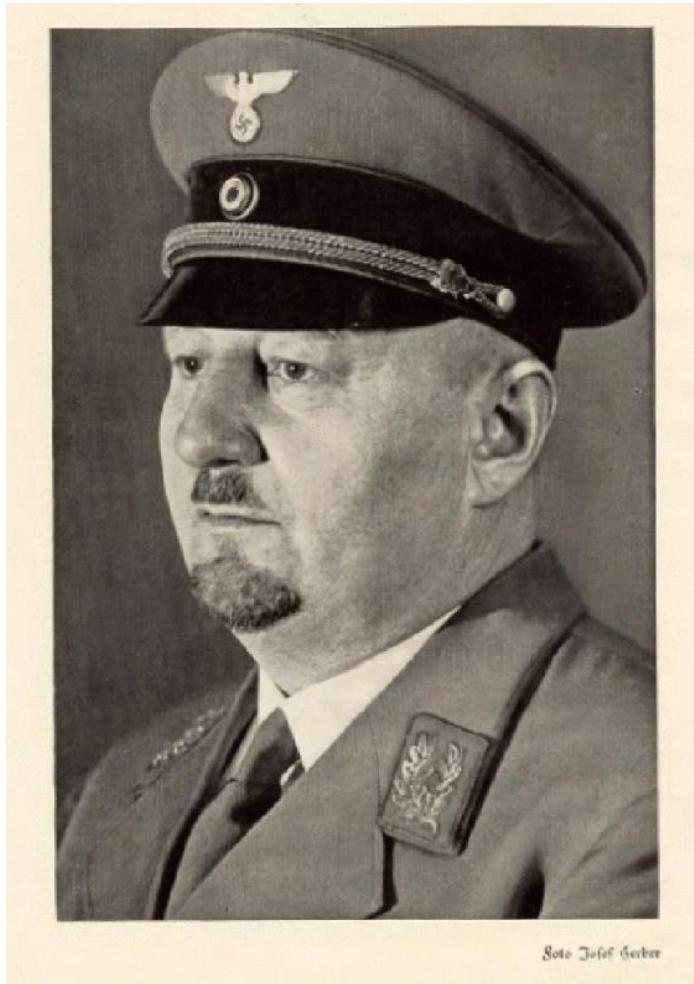


Foto: Josef Gerber

Gauleiter Franz Schwede-Coburg.

Quelle: *Schriften der Hochschule für Politik, Heft 2: Die Führerpersönlichkeiten des Nationalsozialismus. Verlag Junker und Dünnhaupt, Berlin 1939*

In Wolgaster Fähre Wolgast-Greifswald

In den von Ducherow- Swinemünde- Zinnowitz kommenden Zug stieg man in Trassenheide zu und erreichte bei Wolgaster Fähre die Zielstation auf der Insel, wo eine Gaststätte, früher, als die Überfahrt nach Wolgast noch eine Fähre bewerkstelligte, die Fahrgäste aufnahm und bewirtete. Als der Verkehr jedoch noch vor Kriegsbeginn an Umfang zunahm, machte man sich Gedanken über den Bau einer Brücke. Abschließende Verhandlungen, vor allem hinsichtlich der Hergabe von Geldmitteln, kamen nicht zustande. Da war es ein Automobilisten-Verband, der die Initiative ergriff, die Brücke in eigener Regie zu bauen mit der Auflage, für jeden Passanten gleichgültig ob Fahrzeug oder Fußgänger, so etwas wie einen Brückenzoll zu erheben.



*Soldaten der Heeresfahrbereitschaft Peenemünde
vor der Wolgaster Brücke, 1941-1943.*

*Quelle: HTM Peenemünde, Archiv, APS Heinrich Lehmac*her, Bild 132 N 2400

Nicht

lange danach wurde die Heeresversuchsstelle eingerichtet, und man kann wohl annehmen, daß infolge des dann einsetzenden unerwarteten Verkehrs die roten Zahlen in den Büchern des Erbauers, ich glaube es war der ADAC, ausgebucht werden. Wolgast einst die Residenz der pommerschen Herzöge, wechselte in mancherlei Kriegszeiten den Besitzer, war eine Kleinstadt

mit etwa 15.000 Einwohnern. Sie verdiente mit ihren Handwerkern auch an dem Aufbau Peenemündes, viele ihrer Bewohner waren dort als Arbeiter und Angestellte in Lohn und Brot.

Einer meiner tüchtigsten Mitarbeiter, Wilhelm Ady kam aus der Badstubenstraße 6. Als ich einmal dort einen Besuch machte, überkam mich ein eigenes Gefühl. Ich befand mich in dem Hause das einmal vor etwa 40 Jahren im Besitz meiner Eltern gewesen war. Peenemünder traf man dort genau wie in Zinnowitz in Mengen, und es war eigentlich unverständlich, daß jemand versucht haben könnte, sich zu tarnen. Das konnte nicht glücken. Ich denke an einen unserer Herren, der dies einmal durch Anlegen von Zivilkleidung, zum anderen mit einer tieffarbigen blauen Brille versuchte, doch von einem seiner zivilen Untergebenen angesprochen wurde: „*Na, Herr Oberstleutnant, auch ein wenig in Wolgast amüsieren?*“.

Für „solches“ war Wolgast nun wirklich zu klein, ich möchte das in dem Besuch auch nicht vermutet haben. Mit seiner Industrie hatte das Städtchen einen bedeutenden Ruf durch sein Gußstahlwerk wie durch eine Bootsbauwerft. Sich ein kleines Vergnügen zu gönnen, war die nahe gelegene Stadt Greifswald mit der Ernst-Moritz-Arndt-Universität schon besser geeignet, wenn man sich für den Besuch des guten Theaters entschied.

Schönheit der Natur auf der Versuchsstelle zwischen den Werkhallen

Sie erfreute uns dort nicht nur unmittelbar vor der Türe unserer Unterkünfte. Noch im Torbogen der Werkstatt ging der Blick in das herrliche Waldesgrün. Je mehr der Ausbau der Anlage voranschritt, je mehr ging leider auch von der Natur verloren. Nahezu unberührtes Gelände so lange die Anlage an der Straße nach Peenemünde-Dorf linksseitig noch nicht erstellt war, war die Landschaft hinter dem Krankenrevier Richtung Pee-Dorf, nördlich begrenzt durch die Straße nach dort, das Eldorado für Naturbegeisterte. Ein Mischwald jahrhundertealter Eichen und stämmiger Buchen; der eine durch Blitzschlag zerschmettert, der andere in einer Sturmnacht zu Boden gebrochen, von einer dichten Moosschicht überwachsen.

Ein Reiter hoch zu Roß blieb in den hohen Farnen verborgen. Dazwischen gab es seichte Tümpel, leider, auch Myriaden von Mücken. Das Gewässer war Tummelplatz allerlei Getieres, ein Urwald im wahrsten Sinne des Wortes. Von hier kam zur Herbstzeit auch das Röhren des Hirsches. Ihn zu jagen zog es General Dornberger in diese Stille. Sie zwang besonders in den frühesten Morgenstunden zu so etwas wie einer dankbaren Andacht hier sein zu dürfen, bei dem Gedanken, daß damals noch weit vor den Grenzen unseres Vaterlandes der Schnitter Tod die Sense schwang.

In dieser Stille traf man nur selten einen Menschen. Mir waren die besonderen Wege bekannt, wo die Allmacht Natur erkennen ließ, wie klein wir Menschenkinder doch sind. Zur Winterzeit wurde das Wild besonders zutraulich, wenn es zur Fütterung bis an die Fenster des Krankenrevieres herankam. Dabei waltete Schwester Marga dieser schönen Aufgabe. Sie war aber auch ihrem Oberstabsarzt Dr. Bahr eine wertvolle Assistentin. B. war nach Peenemünde einberufen nachdem sein Vorgänger Dr. Bunte zum Fronteinsatz kam. Dr. Puschmann war der spätere Assistent des Dr. Bahr. Zu aller Verwunderung ehelichte dieser eine sehr junge Stabshelferin. Sie versuchte auch ihrem Manne eine Helferin zu sein, versagte dann aber später auf der Flucht nach Witzenhausen, Ja, natürlich benötigte man in Peenemünde ein Krankenrevier, das sich in einer Zweigstelle im Barackenlager Karlshagen mit dem aus Gollnow gekommenen Dr. Gahrmann noch erweiterte.

Was tat man zur sozialen Betreuung der Gefolgschaft?

Wenn auch die Natur den Mitarbeitern nach der Tagesarbeit Erholung zu verschaffen vermochte, bei der so vielseitig charakterlich veranlagten Belegschaft konnte die Natur nicht Allheilmittel für alle bedeuten. Soweit der Krieg es zuließ, wurde auch die vergnügliche Abwechslung gesucht. In dieser Richtung wurden Kinovorstellungen geboten, die bei der Luftwaffe in Werk West für einen bestimmten Personenkreis stattfanden. Auch der 600 Personen fassende Speiseraum im Wirtschaftsgebäude im Lager Karlshagen wurde dafür bereitgestellt. Hier wurde den Peenemündern ein besonderes Erlebnis geboten, als es dem Chef der HStOV Stabszahlmeister Röpke gelang, die bekannten Berliner Künstler Lotte Werkmeister, Rosl Seegers und Bruno Fritz für einen Unterhaltungsabend zu engagieren. Ich möchte glauben, daß diese Künstler selten ein mehr begeistertes Publikum erlebt haben. Röpke war es auch der am „Tage der Wehrmacht“ einem Volksfest ein besonderes Gepräge gab, durch das Zurverfügungstellen eines gespendeten schwerpfündigen Schlachtschweines, das in einer Verlosung zu gewinnen war. Daß auch an die Aufstellung von Würfel- und Schießbuden gedacht war, versteht sich am Rande. Auf dem Platz vor dem „Brandenburger Tor“ wurde für wenige Pfennige ein schmackhaftes Eintopfessen verausgabt, und die Kapelle des Wachtrupps spielte um die Mittagszeit muntere Weisen.

Der Frühsport

Damit „des Dienstes ewig gleichgestellte Uhr“ die Peenemünder nicht etwa steif werden ließ, und sie den nötigen Schwung behielten, waren alle Dienststellen um die Ausübung des Frühsports bemüht, der zweimal in der Woche vor Dienstbeginn am Strand mit nachfolgendem Baden durchgeführt wurde. Dabei war es wieder Röpke, der mit Eifer darauf achtete, daß niemand aus seiner Gefolgschaft sich von dieser zum Teil recht lustigen Beschäftigung und auch dem notwendigen Training „drückte“. Dies umso mehr, als unser ältestes Gefolgschaftsmitglied mit seinen 72 Jahren sich munter am 100-m-Schnelllauf beteiligte. Eigenartig: die Fischer, die doch eigentlich auf dem Wasser und mit ihm groß geworden waren, ließen recht oft erkennen: „*Mit Water anne Feut, dormit willn wi nix to don hewwen.*“ Ich beobachtete einmal folgende Unterhaltung zwischen dem Chef und einem gar nicht einmal so alten Arbeiter, der die Kleider nicht abgelegt hatte und sich im Dünensand aalte, nachdem seine Kollegen schon weit draußen in der See schwammen. Röpke: *Warum baden Sie nicht?* Der Gefolgsmann: *Ich habe Rheumatismus, der Arzt hat mir baden verboten.* Röpke: *Weshalb gehen Sie zum Arzt, der hilft Ihnen auch nicht, der will nur ihr 'Geld? Ich kein Arzt, sage Ihnen, nun rein ins Wasser. Der Rat kostet nichts, und Sie werden sehen, Sie werden Gesund. Ich habe auch mal Rheuma gehabt, nach dem Baden ist das weg, los ausziehen!* Ja, das war Röpke; der auch beim „Schinkenklopfen“ mitmachte, bei dem dann mancher besonders hart draufschlug, wenn Röpke sich bücken mußte.

Winterzauber der Landschaft

Übte sie auf ihre Besucher zur Sommerzeit eine gewisse Anziehungskraft aus, so nötigte sie mir zu jeder Jahreszeit Bewunderung ab, ganz besonders wenn die Natur mit ihrer Sturmgewalt die Nichtigkeit der Kreatur Mensch erkennen ließ. In wenigen Stunden wurde der Ostwind zu einem orkanartigen Sturm überspülte den Strand, vernichtete, was sich ihm entgegenstellte. Mehr als einmal gelang es nicht mehr die aufgestellten Strandkörbe, wertvolles Eigentum der Insulaner, zu bergen. Fegten dann erst die Schneewehen über die Insel, dann bescherte der oft tagelang anhaltende Schneefall meiner Kamera einzigartig schöne Motive, nicht nur im tiefen Kiefernwald,



*Die zugefrorene Seebrücke in Zinnowitz im Winter 1941.
(Quelle: HTM Peenemünde, Archiv, APS Willi Barsch, Bild 7)*

auch an der See, sowie rund um unsere Behausungen. Bei einem Besuch der Zinnowitzer Seebrücke hatten die Eismassen sich wie eine Manschette um die Pfosten der Brück gelegt. Der Weg zum Kasino war fast unbenutzbar geworden, lockte mich aber immer wieder für neue Entdeckungen hinaus. Filigran hing die weiße Pracht an den dünnen Kiefernästen, Figuren wie aus dem Zauberreich säumten meinen Heimweg.

Pressespiegel

Aus Originalteilen des Museumsbestandes entsteht eine V2-Fragment-Rakete.

im Januar 2023 hatte im Historisch-Technischen Museum Peenemünde (HTM) nach umfangreichen Vorbereitungen die Umsetzungsphase für eine neue Dauerausstellung begonnen, und damit ein wichtiger Abschnitt in der Weiterentwicklung des Museums.

Derzeit arbeiten Mitarbeiter des Museums und des Planungsbüros an einem neuen Großexponat für die kommende Dauerausstellung. Aus im Museumsbestand vorhandenen Originalteilen von A4(„V2“)-Raketen soll eine „Fragment-Rakete“ entstehen. Die Bauteile stammen vorwiegend von verschiedenen Entwicklungsstufen und Testreihen, die in der historischen Fläche der Peenemünder Versuchsstellen gefunden wurden. Den größten Teil der Fragmente hat ein lokaler Verein in den 1990er Jahren zusammengetragen mit dem Ziel, die Geschichte der Versuchsstellen aufzuarbeiten. Andere Teile fand der Munitionsbergungsdienst bei Arbeiten an Verdachtspunkten und übergab sie an das Museum. Für die neue Installation werden die Fragmente nun nach historischen Plänen so angeordnet, wie sie in einer kompletten Rakete verbaut worden wären. Das Museum konserviert diese materiellen Zeugen der Peenemünder Geschichte dabei in ihrem Fundzustand, um alle Aspekte ihrer Geschichte zu bewahren. Der

Zustand der Objekte spiegelt somit ihre jeweilige Geschichte zwischen Herstellung, Nutzung und ihrem Vergehen wider.

Doch wie kann eine solche Installation zusammengefügt sein? Kann der genaue Aufbau einer Rakete nachgestellt werden, und ist das mit verbogenen Fragmenten überhaupt möglich? Kann eine solche Installation vollständig sein? Verschiedene Ansätze werden derzeit diskutiert und ausprobiert.

Alle Arbeiten finden dabei für Museumsbesucher transparent in der Turbinenhalle des Peenemünder Kraftwerkes statt, zusätzliche Informationstafeln erläutern das Projekt. Die „Fragment-Rakete“ wird später den Auftakt und Abschluss des Rundgangs in der neuen Dauerausstellung bilden, einen Punkt, an dem sich Besucherinnen und Besucher auf die Ausstellung einstimmen und sie reflektieren können. Die Installation soll eine Aura der Vergänglichkeit ausstrahlen, die die Wirkung der Propagandafilme und -fotos der sogenannten „Vergeltungswaffen“ aus heutiger Sicht dekonstruiert. Die Objekte stehen sinnbildlich für die Idee, einen Ort der Forschung zur militärischen Überlegenheit zu schaffen: Von dem Vorhaben, mit revolutionär neuen Waffen den Krieg zu gewinnen, ist in Peenemünde eben nur dieser verbogene und verrostete Stahl übriggeblieben.

Das HTM dokumentiert seit seiner Eröffnung im Jahr 1991 die Geschichte der Peenemünder Versuchsanstalten zwischen 1936 und 1945 und konnte bereits über 6,5 Millionen internationale Besucher begrüßen. In den vergangenen Jahren hat das HTM neue Perspektiven auf die Geschichte entwickelt. Im Mittelpunkt stehen der historische Ort und die gesellschaftlichen Strukturen, innerhalb derer er aufgebaut und betrieben wurde. Die noch sichtbaren Gebäude und Objekte sind dabei der Ausgangspunkt der Betrachtung. Durch sie werden Umfang und Aufwand der Vorhaben deutlich. Das Erkenntnisinteresse liegt aber auf den Akteuren vor Ort und ihren Handlungen. Sowohl der Ort selbst wie auch die dort Arbeitenden, insbesondere die Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter, waren Ressourcen für die Rüstungsprojekte. Der enorme Einsatz von Material, Personal und Finanzen lenkt den Blick konsequenterweise auf übergeordnete Fragestellungen.

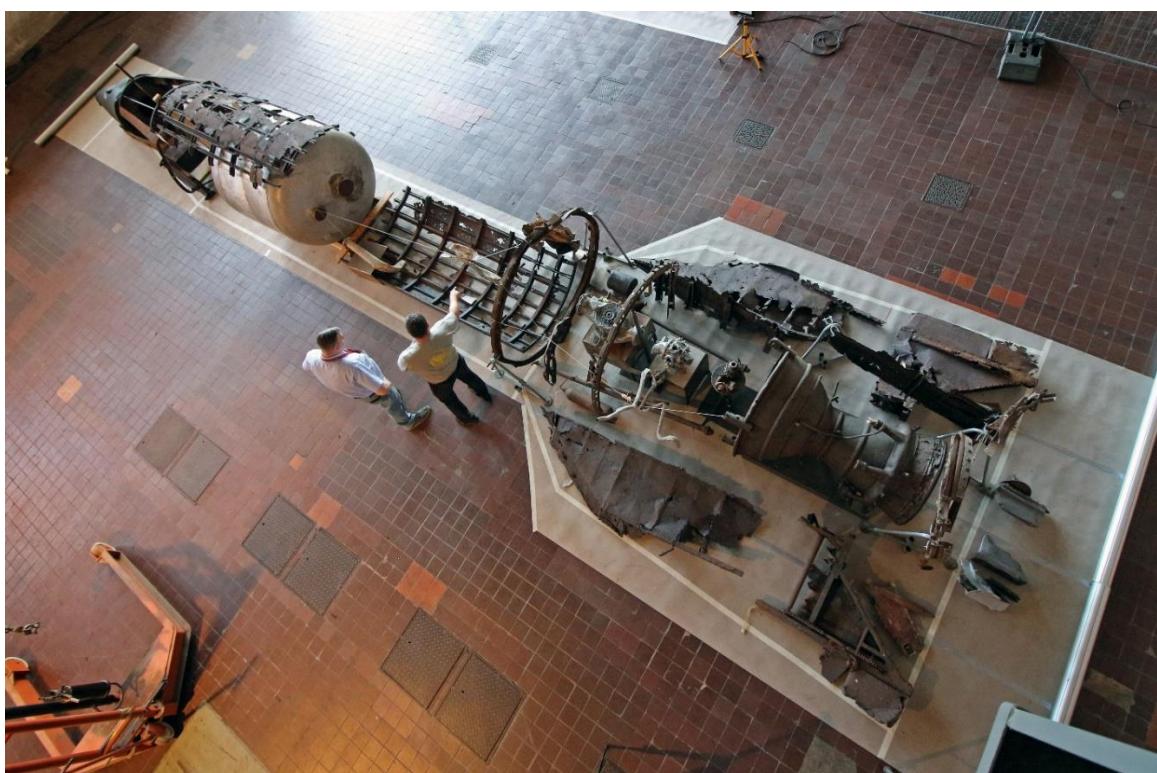


Foto: HTM Peenemünde

Die Geschichte der Rüstung für den Zweiten Weltkrieg soll in der neuen Dauerausstellung auch in darüber hinausreichende Strukturen der Moderne eingeordnet werden. Indem die technischen und kulturellen Kontinuitäten von Peenemünde in der Nachkriegszeit vorgestellt werden, wird die Bedeutung von technischen "Innovationen" für moderne Gesellschaften diskutiert. Auch die im Laufe der Jahrzehnte sich wandelnden Interpretationen Peenemündes werden ein Thema sein.

Die Neugestaltung wird mit 10 Millionen Euro aus Bundes- und Landesmitteln gefördert.

Kai Hampel HTM Peenemünde

Panorama 10.07.2024

Ariane 6 startet erfolgreich ins All

Von Rachel Boßmeyer

Europas neue Trägerrakete ist gestern Abend vom europäischen Weltraumbahnhof abgehoben. Gelungener Start: In Französisch-Guayana im Norden Südamerikas ist die Ariane 6 abgehoben.

Von Rachel Boßmeyer

Kourou. Die neue europäische Trägerrakete Ariane 6 ist erstmals ins All gestartet. Die Rakete hob gegen 21 Uhr (MESZ) vom europäischen Weltraumbahnhof in Kourou in Französisch-Guayana ab. Europas Raumfahrt will mit dem Start die Krise seines Trägerraketensektors hinter sich lassen und wieder einen eigenen Zugang zum Weltraum für Satelliten herstellen. Die Ariane 6 ist das Nachfolgemodell der Ariane 5, die von 1996 bis Sommer 2023 im Einsatz war. Sie soll Satelliten für kommerzielle und öffentliche Auftraggeber ins All befördern und ist deutlich günstiger als ihre Vorgängerin.

Für den Chef der europäischen Raumfahrtagentur, Josef Aschbacher, markiert die Ariane 6 eine neue Ära der autonomen und vielseitigen Raumfahrt. „Ich empfinde alle möglichen Gefühle,



Foto: M. Pédoüssaut/ESA/dpa

während wir uns darauf vorbereiten, die europäische Geschichte, die Zukunft Europas und Generationen von Europäern zu beeinflussen“, sagte Aschbacher vor dem Start.

Franck Huiban, Leiter der zivilen Programme bei Ariane Group, sagte: „Der Erstflug ist eine einzigartige Möglichkeit zu schauen, was wir mit dieser Rakete machen können.“

Die Rakete kann Satelliten in verschiedene Orbits ausliefern. Sie kann mit zwei oder vier Boostern ausgestattet werden und geostationäre Satelliten mit einem Gesamtgewicht von 11,5 Tonnen ins All bringen. Bei Satelliten mit niedriger Erdumlaufbahn sind bis zu 21,6 Tonnen Gesamtgewicht möglich.

Die Esa plant, die Rakete, die ursprünglich bereits 2020 ins All fliegen sollte, mindestens bis Mitte der 2030er-Jahre nutzen. Noch vor Ende des Jahres soll die Ariane 6 erstmals kommerziell starten.

Deutschland ist nach Frankreich mit rund 20 Prozent der wichtigste Geldgeber für die Ariane 6 unter den Esa-Ländern. Die sogenannte Oberstufe der Rakete wird im Bremer Werk des Raumfahrtkonzerns Ariane Group montiert. Die Hauptstufe wird im französischen Ort Les Mureaux gebaut. An Bord sind auch technische Passagiere aus Deutschland: Die Ariane nimmt unter anderem die Raumkapsel Nyx Bikini von The Exploration Company sowie die Satelliten OOV-Cube von Rapid Cubes und Curium One von Planetary Transportation Systems mit ins All. Nachdem die letzte Ariane 5 vor fast genau einem Jahr in den Weltraum abgehoben war, hatte die Esa keine eigenen Transporter mehr, um große Satelliten ins All zu bringen. Probleme gab es auch bei den leichteren Satelliten: Nach dem Fehlstart der Vega C bei ihrem ersten kommerziellen Flug im Dezember 2022 erfolgte kein weiterer Versuch. Sie soll Mitte November wieder ins All fliegen.

2. Juni 2024, ZEIT ONLINE, AFP, dpa,

China meldet Landung von Sonde auf der Rückseite des Mondes

Die Mission gilt als Meilenstein für Chinas Raumfahrtprogramm. Ist Chang'e 6 erfolgreich, könnten erstmals Gesteinsproben von der Mondrückseite analysiert werden.



Eine Rakete mit dem Raumschiff Chang'e 6 an Bord beim Start auf dem Weltraumbahnhof Wenchang

© Guo Cheng/dpa

Die chinesische Mondsonde Chang'e 6 ist nach Angaben von Staatsmedien erfolgreich auf der Rückseite des Mondes gelandet. Wie die staatliche Nachrichtenagentur Xinhua unter Berufung auf die chinesische Raumfahrtbehörde berichtete, landete Chang'e 6 wie geplant im sogenannten

Südpol-Aitken-Becken, einem riesigen Mondkrater. Das Landemodul der nach der chinesischen Mondgöttin benannten Raumsonde setzte demnach "erfolgreich" auf der Oberfläche auf. Die Mission gilt als Meilenstein für Chinas ambitioniertes Raumfahrtprogramm. Wird sie erfolgreich abgeschlossen, wäre es das erste Mal in der Menschheitsgeschichte, dass von der Rückseite des Mondes Boden- und Gesteinsproben zur Erde gebracht werden.

China hatte diese erneute Mission zur Erkundung der Rückseite des Mondes Anfang Mai gestartet. Eine Trägerrakete mit der Mondsonde Chang'e 6 hob am 3. Mai vom Weltraumbahnhof Wenchang auf der südchinesischen Insel Hainan ab. Die technisch komplexe Mission soll insgesamt 53 Tage dauern. Im Südpol-Aitken-Becken soll die Sonde insgesamt zwei Kilogramm Gesteins- und Bodenproben einsammeln und andere Experimente vornehmen. Das Becken ist der größte und älteste Einschlagkrater des Mondes. Dieser hat dem Wissenschaftsmagazin Science zufolge einen Durchmesser von 2.500 Kilometern und ist bis zu acht Kilometer tief. Wissenschaftler wollen schon lange Gesteinsproben aus dieser Region gewinnen. Geplant ist, dass die Proben rund um den 25. Juni die Erde erreichen.

China will auch in der Raumfahrt eine Großmacht werden und investiert Milliarden in sein Raumfahrtprogramm. 2019 gelang der Volksrepublik mit Chang'e 4 erstmals die Landung einer Sonde auf der erdabgewandten Seite des Mondes. Bei der Nachfolgemission Chang'e 5 brachte China dann 2020 als drittes Land nach den USA und der Sowjetunion Mondgestein zur Erde – damals allerdings von der Vorderseite des Mondes.

Nun will China als erstes Land auch Proben von der Mondrückseite analysieren. Wissenschaftler versprechen sich viel von der Erforschung der Mondrückseite, weil ihre Oberfläche nicht großflächig mit Lava bedeckt ist. Es könnte also leichter möglich sein, an Gestein heranzukommen, das Aufschluss über die Entstehung des Erdtrabanten geben kann. Mondlandeversuche gelten als äußerst schwierig. In jüngster Vergangenheit hatten mehrere Mondsonden aus Indien, Israel, Japan und Russland nicht wie geplant ihr Ziel erreicht.

In eigener Sache



Neu in der Ausstellung zur Geschichte des JG- 9 ist die Bekleidung Winter eines MiG- 15/17 Piloten.

Dank der Leihgaben von Chr. Günther und R. Blechschmidt konnte dieses Ausstellungsstück angefertigt werden.

**Wir begrüßen
unsere neuen
Mitglieder**

Herr Jörg Kulisch,
Herr Torsten Grießl,
Herr Bernd Hoffmann,
Herr Michael Liebrenz,
Herr Uwe Osse und
Herr Uwe Schwabe.

Wir freuen uns auf eine gemeinsame Zusammenarbeit und wünschen Ihnen viel Freude und Spaß im Verein.

Wir trauern um unser Mitglied

Brigitte Faißt

* 20.01.1942 † 15.06.2024

Sie nimmt in unseren Erinnerungen einen festen Platz ein.

Wir danken für die eingegangene Spende

Berliner Seemanns Frühschoppen
Herrn Gnerlich, Uwe
Frau Rhode, Ingrid
Herrn Peter Beller-Reins
Herrn Andreas Reinicke
Herrn Dr. Raimo Modler
Besuchergruppe Berlin
Herrn Bernd Ensenbach



643,51 €
150,00 €
100,00
50,00 €
20,00 €
500,00 €
100,00 €
25,00 €

Wir gratulieren unseren Vereinsmitgliedern zum Geburtstag

Im Juli hatten Geburtstag

Frau Lucia Martha Mokelke; Herr Ulrich Fügenschuh
 Herr Martin Aderhold; Herr Peter Riedel; Herr Rainer Höll
 Herr Ferdinand Erbe; Herr Olaf Bruhn, Herr Uwe Osse



Im August haben Geburtstag

Herr Prof. Mathias J. Blochwitz; Herr Karl Winterfeld; Herr Klaus Ost
 Herr Robert Schmucker; Herr Norbert Höllerer, Herr Uwe Schwabe;
 Herr Oliver Klotzin; Herr Hartmut Wohlthat; Bernd Hoffmann

Im September haben Geburtstag

Herr Jürgen Bock; Herr Winfried Gaube
 Mr. William Pavelin; Herr Herbert Laabs; Herr Bernd Kerner
 Herr Uwe Schmaling; Herr Winfried Sander

Herausgeber: Förderverein Peenemünde „Peenemünde - Geburtsort der Raumfahrt“ e.V.,
 Registergericht: Amtsgericht Greifswald Registernummer: 6143 Steuernummer: 084/141/08548

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

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

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

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

Bankverbindung: Beitragskonto: IBAN: DE6415050500384000487 NOLADE21GRW

Spendenkonto: IBAN: DE6015050500384001432 NOLADE21GR

Der Weg zu den Sternen



IDEE DES RAUMTRANSPORTERS

GRENADINEN VON GRENADA



In Würdigung des Space Shuttle Programms der NASA verausgabte Grenada für die Grenadinen im November 1981 einen Satz und einen Block: 10 c. Boeing 747 Jumbo-Jet mit aufgesetztem Space Shuttle beim Start zu einem Testflug; 40 c. Raumfähre beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre; die durch einen Hitzeschild aus nicht metallischen Verbundmaterialien geschützte Unterseite wird dabei rot glühend; 1,10 Dollar, kurz vor Eintritt in die Erdumlaufbahn werden die Haupttriebwerke abgestellt. Der große Treibstofftank wird abgestoßen und verglüht in der Atmosphäre bzw. stürzt in den Ozean; 3 Dollar, Landung der Raumfähre. Die Landung erfolgt im Gleitflug auf einer Rollbahn mit etwa 3000 m Länge und 45 m Breite. Da ein Durchstarten nicht möglich ist, muß die Landung mit äußerster Präzision erfolgen. Der Block enthält eine Marke zu 5 Dollar – die Darstellung geht von der Briefmarke direkt auf den Blockrand über und zeigt den Start einer Raumfähre in Cape Canaveral. Das Space Shuttle hebt mit über 2.800 t-Startschub ab. Die Starttürme wurden in modifizierter Form vom Mondflugprogramm übernommen. Die Startbeschleunigung ist übrigens etwas größer als bei der Saturn V, so daß die nur etwa halb so lange Raumfähre deutlich schneller abhebt. Der Aufstieg dauert nur rund 8 statt 12 Minuten.