

E. Hablitz

3/83

Die Rakete

ORGAN DER
Interessengemeinschaft
der
ehemaligen Paemünder





Wir wünschen Ihnen
und Ihren verehrten Angehörigen
ein friedvolles Weihnachtsfest
sowie Glück, Gesundheit und Erfolg
im neuen Jahr

Weihnachten 1983 Jahrgang 4/3

S w i n e m ü n d e h e u t e

(Peenemünde heute)

Nun endlich, endlich ist es geschehen,
ich konnte die Heimat wiedersehen.
Wie hat sich verändert ihr Angesicht:
Es ist meine Heimat - und ist es doch nicht.

Fremd sind dort die Menschen,
die Sprache, die Straßen.
Mein Aug' sieht es wohl,
doch das Herz kann's nicht fassen.
Gedanken an Kindheit und Jugend mir kommen,
doch die Träume der Heimat,
sie sind mir genommen.

Ein anderes Volk dich zur Heimat erkoren.
Hier wurden schon seine Kinder geboren.
Laß nie sie erleben, was wir einst erfahren.
Mach, o Heimat, sie glücklich,
wie wir es waren.

Elli Schütz geb. Kleist

Liebe Peenemünder Familie

Liebe Freunde,

mit schnellen Schritten nähern wir uns erneut dem Jahresende und davor dem Weihnachtsfest.

Man spricht vom Fest des Friedens - und so wollen wir hoffen, daß dieses alle Menschen dieser Erde erkennen mögen und sich endlich zusammenfinden, um auch Frieden zu halten für die Menschheit, ja für diese Erde, für die es keinen Ersatz gibt. Kein Mond, aber auch keinen anderen Planeten finden wir, auf den ein Ausweichen möglich ist. Nicht für die, die schuldlos sind, aber auch für die, deren Machtgelüste keine Grenzen kennen.

Alle Menschen sind durch ein Wunder geboren und noch keiner konnte dieses Wunder wirklich erklären. So sollten doch alle respektvoll vor dem Wort - Leben - stehen und dieses hüten für sich, aber auch für alle Anderen, für die man angibt ihr großer Vertreter zu sein.

Von Frieden und Freundschaft reden - ist nicht viel, Frieden und Freundschaft halten - das ist ein Ziel!

Und diesem Ziel wollen wir immer nahe sein, wir in unserer großen Familie der alten Peenemünder. Wir, in der großen Familie, die von manchen noch immer ein wenig reserviert angesehen wird, die nicht wissen, aber auch nicht wissen wollen, was Peenemünde doch war.

Wir sind uns allen dessen bewußt und dürfen darauf immer stolz sein, stolz mit allen unseren Verstorbenen, voran unser lieber Dr. Walter Dornberger und Prof. Dr. Wernher von Braun.

So wollen wir an diesen Tagen allen derer gedenken, die uns vorausgegangen sind in das Reich des ewigen Lebens.

Gedenken und danken wollen wir, die wir den Arbeitstab bilden, auch Ihnen, die Sie immer so treu zu unserer großen Familie halten, mit Ihrer lieben Spende zur Aufrechterhaltung dieser Familie beitragen, für Ihre Mühen zu unseren Treffen zu kommen und für alle sonstigen Tätigkeiten, für unsere "Rakete" usw.

Ich persönlich und wir alle wollen auch ein liebes Dankeschön sagen allen denen, die in dem Arbeitskreis tätig sind und damit mit diese Gemeinschaft aufrecht halten. Es sind dies unsere Familie OST, die für "Die Rakete" verantwortlich sind. Über die Qualität - ich glaube darüber gibt es keine Frage. Beteiligt daran ist aber auch unsere liebe Berichterstatterin, die in ihrer Bescheidenheit sich immer ein wenig im Hintergrund hält. Von ihr stammen immer die hervorragenden, illustrierten Be-richte von unseren Treffen, in diesem Jahr von Kehl. Und wenn ich hier Kehl nenne, dann nochmals ein besonderes Dankeschön an unsere Familie GÜNTHER in Kehl, es wird immer noch von diesem Treffen geredet. Und auch einen besonderen Dank an die Stadtverwaltung und hier dem Verkehrsverein der Stadt Kehl.

Aber auch in der allgemeinen Verwaltung gibt es Dank zu sagen an unsere unermüdliche Frau SALLAR für alles! Dank ebenso an Frau MALZ für die Haushaltsführung und Herr MALZ sammelt

Zeitungsausschnitte, die uns zumeist dankenswerterweise unser Herr BENNDORF sammelt und zur Verfügung stellt. Herr Malz dürfte mit den gesammelten Zeitungsausschnitten schon langsam einige Akten füllen. Wir wollen ihm als besondere Anerkennung ab und zu eine Flasche Bier zukommen lassen. Denn ich könnte mir vorstellen, daß man bei den Klebearbeiten eine trockene Zunge bekommt. Also auch ihm von uns allen ein nettes Danke-schön.

Mit vielen Fotoaufnahmen werden wir auch immer nach unseren Treffen beeindruckt. So ist zu danken unserem Herrn GROPP, der zum 2. Male die beste Gruppenaufnahme brachte. Und auch Dankeschön allen anderen Fotografen, die immer so nette Schnappschüsse machen und sie auch liebevoll den "Schnappgeschossenen" zur Verfügung stellen. Hier sei in erster Linie unsere Frau Maria SCHMIDT genannt, die sich für alle geradezu eine Einmann-Or-ganisation aufgebaut hat, um jeden zu beliefern, der abgeli-hetet wurde. Und rechnen Sie einmal durch - jedes Farbbild kostet beim Fotografen mindestens DM 1,00. Dieserhalb doch allen denen, die hier zur Freude für uns alle tätig sind ein liebes Dankeschön.

Lassen Sie uns in dieser Zeit auch allen denen gedenken, die durch eine dauernd wirkende Krankheit oder Altersbeschwerden nicht mehr zu unseren Treffen kommen können oder lange Zeit bettlägerig sind. Ihnen soll besonders in dieser Zeit unser Gruß gelten mit dem Wunsch, daß sich für sie alles erträg-licher gestalten möge.

Und nun Ihnen allen von mir, von meiner lieben Frau und allen genannten Akteuren ein friedvolles und segensreiches Weihnachts-fest im Kreise der Familie und Freunden. Dazu ein guter Rutsch ins Jahr 1984 und in ihm alles erdenklich Gute.

Im Auftrag aller Mitarbeiter

Ihr

Hans H.

3



T r e f f e n 1984
=====

Leider kann ich heute dazu über Ort und Datum noch keine festen Aussagen machen. Es hängt noch an der Verwaltung der Stadt Landshut. Hier muß erst die Zustimmung des Magistrates eingeholt werden und dann die Genehmigung zur Anbringung der Gedenktafel. (an einem Privathaus).

Sollte es mit LANDSHUT Schwierigkeiten geben, steht die Bundeshauptstadt Österreichs WIEN zur Debatte.

In Wien ist unser lieber Freund Richard HELMER Landtagsabgeordneter und Gemeindevertreter.

Ich war diesbezüglich in Wien und Umgebung und habe mit dem lieben Richard Helmer schon einige Gedankengänge gesponnen. Und - Wien und seine Umgebung (in letzterer wäre unsre technische Besichtigung möglich) sind in der Tat eine Reise wert. Dieses ist mir auch von ehem. Peenemündern bestätigt worden. Ich hatte diesbezüglich, bevor ich Wien in's Auge fasste, eine Umfrage an die von Wien am weitesten entfernt wohnenden Teilnehmer gestartet. Es waren 55 Anfragen herausgegangen von denen 46 schriftlich oder fernmündlich beantwortet wurden. Unter den 46 gab es nur einen, der "nein" unterstrich. Und dieses Nein war nur eine ganz persönliche Aussage, da derjenige erst dieses Jahr einen längeren Urlaub in Wien verlebte und ausreichende Möglichkeit zum Kennenlernen hatte. Er fand Wien sehr sehenswert und empfahl die Anreise nach Wien von Passau oder Linz oder Melk aus mit dem Schiff zu vollziehen. Die Bahnfahrkarte ist mit einem kleinen Schiffsaufschlag für die Schiffsfahrt gültig. Ich würde überhaupt persönlich empfehlen - wenn das Treffen in Wien stattfinden sollte - den Urlaub dort mit zu verbinden. Auch bin ich am Überlegen, ob man wegen der vielen Möglichkeiten in Wien, das Treffen nicht um einen Tag verlängern sollte. Bitte, lassen Sie mich wissen, ob Sie meine Meinung teilen.

Zu den Terminen heute ein wages Wort.

Am 25. Juni des kommenden Jahres feiert Prof. Dr. Hermann OBERTH seinen 90. Geburtstag in Salzburg. Dann werden einige unserer Freunde aus USA erwartet. Da wir in beiden Fällen (Landshut oder Wien) in der Nähe von Salzburg sind, sollte man versuchen unseren Termin an den 25. Juni anzuhängen, also 26. - 29. oder 30. Juni 1984.

Die Hermann-Oberth-Gesellschaft hat mit einem Schreiben an mich alle Peenemünder zu diesem 33. Raumfahrt-Kongress mit dem 90. Geburtstag von Hermann Oberth herzlichst nach Salzburg eingeladen.

Das Programm ist wie folgt vorgesehen:

Donnerstag, 21.06.84 16.00
19.00 Uhr Eintreffen der Kongressteilnehmer
20.00 Uhr Begrüßungsabend/öffentlich mit Festvortrag und Grußbotschaften

Freitag, 22.06.84 09.30 Uhr Eröffnung des XXXIII. Raumfahrtkongresses

Freitag, 22.06.84 10.00 Uhr
13.00 Uhr Fachvorträge
14.30 Uhr
17.30 Uhr Fachvorträge
17.45 Uhr
18.45 Uhr Podiumsdiskussion
20.00 Uhr Mozartkonzert in der Residenz (nur ein Vorschlag)

Sonnabend, 23.06.84 09.30 Uhr Fortsetzung der Fachvorträge
13.00 Uhr Mittagspause
15.00 Uhr 32. Jahreshauptversammlung
20.00 Uhr Gesellschaftsabend

Sonntag, 24.06.84 10.00 Uhr Gemeinsame Fahrt in das Salzkammergut

Montag, 25.06.84 11.00 Uhr Empfang zu Ehren von Herrn Prof. Dr. H. Oberth
13.00 Uhr Mittagessen für einen geladenen Kreis.

Wer mit nach Salzburg gehen möchte, sollte es mir umgehend mitteilen! denn in Salzburg ist eine frühzeitige Zimmerbestellung erforderlich. Man meinte in Salzburg, daß man schon im Dezember 83 buchen müßte!

Was halten Sie von meinen Gedankengängen, die unser Herr Dr. Staats als Präsident der HOG gerne unterstützt. Oder meinen Sie diesmal die 1. Maitage 1984 für unser Treffen zu verwenden?

Antwort bitte umgehend, da ich hoffentlich bis zum Jahresanfang Orts-, Programm- und Terminfestlegung vornehmen kann. Denn dann wird es Zeit!

Sie erhalten dann außerhalb der Zusendung der "Rakete" ein gesondertes Rundschreiben mit allen Einzelheiten über unser Treffen 1984.

NEUES THEMA

Es ist an alle eine große Bitte !!!

Nach 2 Jahren erfuhr ich jetzt so ganz zufällig, daß einer unserer Kollegen gestorben war. Aus Unwissenheit konnte ich nicht in Ihrem Namen kondolieren.

Solche Unannehmlichkeiten braucht man mir doch wirklich nicht zu bereiten. Wenn man so etwas erfährt - und in diesem Falle waren es sogar mehrere Personen - kann man mir doch eine Mitteilung zukommen lassen. Bedenken Sie doch bitte, daß Sie selbst an meiner Stelle stehen könnten.



WER KANN AUSKUNFT GEBEN

über Herrn GÜNTHER STEINKE , geb. 04. 01.1923 in Rostock ?
Er war in Peenemünde und dann im Mittelwerk tätig. Herr Steinke soll über das Kriegsende hinaus bis 1947 mit Demontagearbeiten im Mittelwerk beschäftigt gewesen sein. Die DDR gibt auf Anfragen über Herrn Steinkes Weiterbeschäftigung keine Antwort. Die BfA erbittet aus diesem Grund um Zeugenaussagen, die diese Weiterbeschäftigung bescheinigen.
Herr Steinke ist am 14.03.1983 verstorben und für seine Gemahlin geht es um die Witwenrente.
Antwort erbittet der KAB - Sozialdienst, Postfach 1294, 5140 Erkelenz.

Herr Kurt BORNTRÄGER, am Mühlenteich 16, 5483 Ahrweiler fragt nach Oberst KERSTEN. Der genannte war in der Artillerieschule z.V Köslin.
Wer Auskunft geben kann oder die ganze Anschrift kennt, bitte, bitte melden!

Wer kennt Oberschwester MARGA, die damals im Hause Krüger gegenüber der HAP Dienststelle Karlshagen die überlebenden Blitzmädel nach dem Angriff betreute?
Wer Näheres über sie weiß oder eventuell die Anschrift kennt, bitte bei uns melden.

Weitere Mitteilungen:

Auf unserem Konto ist eine Spende von DM 30,00 eingegangen, leider hat der Absender vergessen seinen Namen anzugeben. Der Betrag kommt von dem Postscheckkonto 292 91 - 503 . Der Einzahler möge seinen Namen angeben, damit der Betrag ordnungsgemäß verbucht werden kann.

Während unseres Treffens 1983 in Kehl hatten wir auch auf der Grabstätte unseres lieben Chefs Dr. Walter Dornberger eine Gedenkplatte enthüllt (vergl. "Die Rakete" 4/2).

Nun liegen die Rechnungen für diese Platte vor, sie wurden von einem Fachmann geprüft.

Es sind folgende Kosten entstanden:

Buchstaben aus Bronze einschl. 13% MWSt	DM 447,48
Steinplatte roher Basalt	406,00
1 Rose aus Bronze	205,00
13% MWSt	79,91
<hr/> Summe	DM 1138,38

Spenden zur Begleichung dieser Kosten bitten wir auf eines unserer bekannten Konten mit dem Vermerk "Gedenkplatte" zu überweisen.

In der Kostenaufstellung ist auch "eine Rose aus Bronze" aufgeführt. Wie wir von Frau Dornberger wissen, war unser lieber Chef während seiner Freizeit in Mexiko ein passionierter Rosenzüchter. So wurde diese Rose mit vorgesehen; sie fand aber leider auf der Platte keinen Platz mehr und wurde daher auf dem großen Grabstein angebracht.

Einmal ein kleiner Hinweis

Wer einmal nach Luzern in der Schweiz kommen sollte und ein wenig Zeit übrig hat, kann das Verkehrshaus der Schweiz besuchen. Dort ist ein gutes Luft- und Raumfahrtzentrum zu besichtigen! Es ist sehr empfehlenswert. Interessenten können sich vorher mit Herrn Viktor DOLDER - von GARREL, Ahornweg 7, CH 6020 Emmenbrücke in Verbindung setzen.

Und jetzt ganz wichtig!

Wir haben in "Die Rakete" 4/2 auf den Film "Die Deutschen von Huntsville" vorgeführt im ZDF am 21. September 1983 hingewiesen.

Was halten Sie von diesem Film ?
Wir bitten um Ihre Meinung. Ihre Meinung wäre sehr wichtig.

Filme über Peenemünde

Es gibt einen Film über Peenemünde, der aus den Filmarbeiten von Fritz BECK zusammengestellt wurde. Dieser Film soll u.a. noch nicht bekannte Filmaufnahmen über die Entwicklungsarbeiten in Peenemünde enthalten und von guter Qualität sein. Der Film wurde in Brandenburg in einem Versteck gefunden, war dann zu den Zeiten von Herrn Ernst KLEE im Deutschen Museum. Er soll in England gezeigt worden sein.

Wer weiß etwas über den Aufenthalt dieses Filmes?

Da er von so guter Qualität sein soll, möchte ich ihn gerne beim nächsten Treffen zur Erinnerung mit vorführen.

Der Norddeutsche Rundfunk - Fernsehen will unter dem Regisseur Karsten DIERCKS einen Dokumentar - Film über die Entwicklung der Fi 103 (V1) drehen. Der Film soll 1985 zur Ausstrahlung kommen. Man bittet um unsere Mitarbeit.

Wer in Peenemünde - West oder sonstwo an der Fi 103 mitgearbeitet hat und Aussagen machen kann oder Dokumente besitzt, möchte diese in Ablickung an mich senden. Wer irgendwelche Geräte oder Teile dazu zu Hause hat, bitte auch dies mir mitzuteilen, damit evtl. Aufnahmen davon gemacht werden können.

Das reicht nun für heute!

Herzlichst

Euer



Herrn Rees zum 75. Geburtstage gewidmet:

P e e n e m ü n d e !

Ein Wort in aller Munde gab stets davon Kunde,
daß hier etwas Besonderes war,
wovon man meinte, da ist ein "Star".
Es war zunächst eine kleine Gruppe nur,
die hier wirkte in stiller Ruh,
um zu entwickeln die Raketen,
die jedoch nur sollten bringen Segen für eine
zukünftige Raumschiffahrt.

Das war der Ursprungsgedanke der Entwicklung,
die jedoch dann nahm eine andere Richtung.
Der zweite Weltkrieg war hereingebrochen
und ein Traumprojekt wurde abgebrochen.
Die Rakete wurde zum eigenen Schutz
als Wurfgeschöß genutzt.

Auch Sie lieber Herr Rees waren von Anfang an dabei,
um zu wirken mit Wernher von Braun Seite an Seit'.
Die Zusammenarbeit war wunderbar
und niemals gab es Streit und Arg.
Das Dienstzimmer gleich neben Wernher
da konnte man nicht nur in Gedanken gehen einher.
Im Laufe der Zeit kam es dann sehr weit
mit dem Projekt zu zweit.

Der erste Start war bald getan,
und schon kam die Bombennacht heran.
Zerstört war Vieles, der Opfer gedenken wir in
stilliger Stunde!

Doch dann war es auch bald aus mit dieser Kunde,
daß dort einstmals war das Raketenprojekt.
So wurde gesucht und gefunden ein anderer Fleck.
Es wurde immer stiller gearbeitet
und der Einsatz wurde dabei vorbereitet.
Für die Raketenforscher wurde es eine Tatsache,
diese Illusion zu nutzen als Waffe,
da wir wußten um die Gefahr,
die sich darin verbarg.

Sie und alle taten nur die Pflicht,
um zu verteidigen das Vaterland gewiß.

Dann war endlich der schreckliche Krieg vorbei
und das Wissen um die Raketenforscherei
nutzten die Großmächte um ihren Stand zu verbessern,
die die Forschung mit der Entwicklung verband.
So holte man auch Sie, Herr Rees, im Bewußtsein
Ihrer Genialität über den Teich.
Sie haben dort im Verbund mit Wernher von Braun
weiter gewirkt und eine Rakete zum Mond gehievt.

Damit war ein großer Traum Wirklichkeit,
das war für die Wissenschaftler eine besondere Freud'.

Das war eine Rückblende in die Vergangenheit,
die mit Genugtuung zeigt,
wie weit man es bringen kann in einem Team,
wo die Kräfte am selben Stricke ziehn.

Zu Ihrem Ehrentag heut möchten wir Ihnen nun
wünschen noch viel Glück und Freud,
auf das Sie in Gesundheit noch eine Weile
bei uns bleiben
und uns mit Ihrem Wissen erfreuen.

Vielleicht ist es Ihnen und uns doch noch einmal vergönnt
ein Wiedersehen zu arrangieren auf diesem Kontinent.

Unsere Interessengemeinschaft möchte Ihnen noch einmal zufallen

Happy Birthday to you
"

Unser lieber Herr Dr. STAATS ist 70 Jahre alt geworden

und für einen solchen Mann, der sich so unermüdlich von Peenemünde beginnend bis zum heutigen Tag für die Raketenforschung und Weltraumfahrt einsetzt, gilt es hier ein kleines Danke-schön zu sagen.

Sein Weg begann in der damaligen BSM unter der Leitung von unserem Herrn Dr. Steinhoff. Ihm oblag mit die Aufgabe unsere A4 so zu stabilisieren, daß sie dem Brennschluß und Leitstrahl folgte und wir wissen die Arbeiten waren erfolgreich. Nach 1945 war Herr Dr. Staats Mitglied der Deutschen Raketen-gesellschaft, die unter seiner Leitung in die Hermann-Oberth-Gesellschaft umgewandelt wurde. Seit diesem Zeitpunkt ist er nun schon mit großem Erfolg über lange Jahre der Präsident dieser Gesellschaft. In Anerkennung seiner Tätigkeit wurde ihm im Oktober 1969 vom Instituto Politécnico Superior de Barcelona die Doktor-Würde "honoris causa" verliehen.

Unser Herr Dr. Staats hat uns auch als Präsident der HOG wo es nur möglich war jegliche Unterstützung angedeihen lassen. Als alter Peenemünder hat er das Delmenhorster Treffen 1981 so erfolgreich organisiert.

Lassen Sie uns hier unserem lieben Freund, das war und ist er, ganz herzlich aus Anlass des "70 ten" Dank sagen. Mögen ihm auch weiterhin Freude, Schaffenskraft und Gesundheit hold sein. Ebenfalls wünschen wir ihm, daß ihm seine verehrte Gattin, der auch ein großer Dank zukommt, weiterhin froh und gesund zur Seite stehen kann.

Aber eines wünschen auch wir noch an seinem 70ten Geburtstag:
-etwas ruhiger treten zu können und zu dürfen-

Die ehemaligen Peenemünder

Steinig ff

Leserzuschrift:

"Die Rakete" vom März 1983 (4/1), Seite 2, enthält zwei Darstellungen, denen ich nicht - oder nicht ganz - folgen kann.

Ich stimme voll zu, daß niemand, der in Peenemünde, oder im A-4 Programm schlechthin, gearbeitet hat, sich in die Ecke zu stellen braucht. Ich meine jedoch, die wirkliche Rechtfertigung ist, daß jeder in einem Kriege seine Pflicht tat und sein Bestes hergab. Die Größe des Sprengkopfes hat hiermit nichts zu tun. Wer zweifelt, daß Hitler, wenn ihm Atombomben von entsprechendem Gewicht zur Verfügung gestanden hätten, er diese durch das A-4/V-2 hätte verschießen lassen?

Dr. Walter Dornberger war Soldat. Er und sein Chef Oberst Prof. Dr. Becker waren außerdem äußerst fähige, nüchterne, wissenschaftlich ausgebildete, vaterlandsliebende Männer. Sie suchten nach Möglichkeiten, unter Ausnutzung der Schwächen des Versailler Vertrages, die Verteidigung Deutschlands zu stärken, bereits bevor Hitler an die Macht kam. Dies führte später zur Entwicklung von strahlgetriebenen Waffen, vornehmlich dem A-4 und dem D-Werfer. Diese Schritte als ausgefallene Ideen zu bezeichnen, widerspricht m.E. Dr. Dornberger's eigenen Schilderungen (V-2, Der Schuß ins Weltall, Bechtle-Verlag, 1952, Seite 25 ff), und wird seinen Leistungen und seiner geschichtlichen Bedeutung nicht gerecht.

D.K. Huzel

Bericht
ueber eine Wiedersehensfeier in den U.S.A.
("Fort Bliss Old Timers Reunion")

In frueheren Jahren waren es fast ausschliesslich die Angehoerigen der Wernher von Braun Gruppe, die sich zur "Reunion" einfanden. Seitdem hat sich der Rahmen wesentlich erweitert, und so, am 26. und 27. April 1983, trafen sie sich wieder einmal in Huntsville, Alabama. Das Treffen war diesmal als "mini-reunion" oder "Zwischen-Treffen" ausgerufen. Das bedeutete weniger Reden und offizielle Dinge, sondern mehr gesellschaftliches Zusammensein. Ein Sonderanlass war die Feier des 75. Geburtstages von Dr. Eberhard Rees.

Die Ereignisse begannen am 26.4.83 mit einem abendlichen Festessen im Offiziers Kasino des Redstone Arsenals, dessen neues Gebaeude erst soeben eroeffnet worden war. Der bis zum Rande gefuellte Saal bot daher ein besonders festliches Bild. Der mit dem guten Essen servierte Kalifornische Rotwein trug zusaetlich zur Stimmung bei. Der kurze offizielle Teil bestand aus einigen wenigen Ansprachen, einschliesslich derer von Walter Wiesman, Dr. Eberhard Rees, und Dr. Ernst Steinhoff. Ja, und wir hatten sogar eine westdeutsche Fernsehgruppe zugegen, die eifrig im Saale filmte. Darueberhinaus war es einfach eine Gelegenheit, sich die Haende zu schuetteln, auf die Schulter zu klopfen und Erinnerungen auszutauschen.

Sie nennen sich die "Old Timers". Um eine mehrseitige Abhandlung ueber die Besiedlung des amerikanischen Westens, dem der Ausdruck entlehnt ist, zu vermeiden, und bis mir ein besseres Wort dafuer einfaellt, moechte ich dies mit "Die alte Garde" uebersetzen. Das erste Treffen fand am 22.7.58, in Huntsville (wie auch alle nachfolgenden) statt, 8 Jahre nach der Ueberfuehrung der Fort Bliss Taetigkeiten nach Huntsville. Ein anschliessend herausgegebener Bericht enthaelt eine Namensliste der "Fort Bliss Old Timers". Sie fuehrt 126 Namen auf, darunter 118 der "Von Braun Gruppe") und 8 Namen von amerikanischen Angehoerigen der zustaendigen Fort Bliss Heeres-Anstalt (nahe El Paso, Texas). Mit Bedauern muss hier leider vermerkt werden, dass von den 118 genannten etwa 26 nicht mehr unter uns weilen. Andererseits vergroesserte sich die Gruppe im Laufe der Jahre, durch Erweiterung der Namensliste mit zusaetlichen amerikanischen "Fort Bliss Old Timers" und interessierten Mitgliedern der NASA-Huntsville Centers (Marshall Space Flight Center-MSFC).

Weitere Treffen fanden dann, gewoehnlich in Abstaenden von mehreren Jahren, zwischen Okt. 1961 und Okt. 1980 statt, darunter das Treffen vom November 1965, das vor allem der Feier des 70. Geburtstages (8. Sept.) von Dr. Walter Dornberger gewidmet war, und, vom 23. bis 25. Okt. 1970, die "25. Fort Bliss Old Timers Jubilaeums Reunion".

Aber zurueck zum Treffen im April 1983. Ich bin nicht sicher, ob eine offizielle Teilnehmerliste gefuehrt wurde, doch weiss ich, dass etwa 250 Personen am Festmahl von 26.4. teilnahmen. Meiner Zaehlung nach befanden sich hierunter mindestens 38 deutsche "Fort Bliss Old Timers", meist mit Frauen, sowie einige Witwen. Wenn man bedenkt, dass von der urspruenglichen Gruppe von 118 etwa 26 verstorben sind, dass rund 40 in weit entfernte Orte der U.S.A. oder gar nach Deutschland verzogen sind, dass ihr Durchschnittsalter heute ueber 70 Jahre ist, und dass immer eine Reihe von ihnen aus verschiedenen Gruenden nicht teilnehmen kann, fand ich die Teilnahme, nach so vielen Jahren, bemerkenswert rege.

Der naechste Tag begann morgens mit einem Besuch des am Rande der Stadt gelegenen Alabama Space and Rocket Centers (ASRC). Center-Direktor Ed Buckbee gab einen Ueberblick ueber die in neuerer Zeit hinzugefügten Einrichtungen und ueber Plaene fuer die Zukunft. Sprecher der NASA und des Redstone Arsenals umrissen zukuenftige Raumfahrt Projekte und Heeres Vorhaben. Im Anschluss hatten die Anwesenden Gelegenheit, im "Space Dome" des Centers den auf riesigen gewoelbten Dom projizierten Film "Hail Columbia" (Space Shuttle) zu sehen. Ein einzigartiges Erlebnis.

Zum Mittagessen ging dann alles zum Festsaal des Motels "Carriage Inn", wo Dr. Rees erneut geehrt wurde und einige kurze Reden gehalten wurden.

Es ist wohl hier am Platze Herrn Walter Wiesman zu erwähnen. Seit ihrem Beginn im Jahre 1958 ist er die Triebkraft der Veranstaltungen gewesen. Die "Old Timers" sind eine außerst lose Verbindung. Wie Walter Wiesman in einer der Einladungen sagt: Wir haben keine offizielle Organisation, keine Vorsitzenden, und kein Geld. Seine betraechtlichen und erfolgreichen Muehen werden daher von allen Teilnehmern besonders anerkannt. Fuer seine Taetigkeiten zur Foerderung der Deutsch-Amerikanischen Beziehungen allgemein erhielt er uebrigens eine Reihe von hohen Auszeichnungen, darunter das Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland.

Natuerlich hat Herr Wiesman Helfer, aus der deutschen Gruppe, und besonders in Mrs. Doris Hunter, Chef-Bibliothekarin des "Alabama Space and Rocket Centers". (Das letztere nicht zu verwechseln mit dem "Von Braun Civic Center", das sich im Zentrum von Huntsville befindet.)

Ich moechte hier einen philosophischen Gedanken einfuegen. Wie schon erwähnt, der Kern der "Old Timers" ist die relativ kleine deutsche Fort Bliss Gruppe, die unter Wernher von Braun in die U.S.A. kam. Ueber "Old Timers" hoert man nur gelegentlich der Treffen. Im sonstigen Sprachgebrauch und in der Literatur werden sie heute alle "Von Braun Gruppe" genannt. Hin und wieder, wenn jemand weiter zurueckgreift, erscheint der Name "Peenemuende", aber selten. Das hat sicher vielerlei Gruende. Schon in Deutschland ist der Name Peenemuende heute wenig bekannt, viel weniger in der uebrigen Welt. Es scheint mir, dass die Menschheit oft die Tendenz hat, historisch bedeutende Ereignisse mehr mit einer Person, als mit einem Ort zu verbinden. Wernher von Braun hat jedoch selbst bei vielen Gelegenheiten darauf hingewiesen, dass er in Deutschland und in den U.S.A. Teil eines Teams gewesen sei. Tatsaechlich waeren die vielen

Erfolge, die mit seinem Namen verbunden sind, ohne die Arbeiten der Mitglieder dieses Teams, darunter eine ganze Reihe namhafter Schluesselkraefte, und ohne z.B. die Triebkraft Walter Dornbergers nicht, oder nicht so frueh, erreicht worden.²⁾ Jedenfalls traegt dieses Team heute in aller Welt den Namen Wernher von Braun's. Das hat vielleicht sogar praktische Gruende: ueberall, außer in Deutschland, macht die Aussprache und Buchstabierung mancher deutscher Namen, wie "Peenemuende" etwas Schwierigkeiten. "Von Braun" ist kurz und einpraegsam. Aber vor allem: er hat eine, oder vielleicht die, fuehrende weithin sichtbare, erfolgreiche Rolle gespielt, die seinen Namen heute mit den deutschen, und spaeter den deutsch-amerikanischen Beitraeegen zur Raketentechnik, und vor allem der Raumfahrt, verbindet.

Fuer alle die, die in was immer Eigenschaft unter W. von Braun gearbeitet haben, ergibt die Verbindung dieser Arbeiten mit dem Namen "von Braun" so meine ich, zusätzliche Vorteile:

Es macht--fuer einige--die Debatte ueberfluessig, ob die wichtigsten Schritte nicht erst in Peenemuende, sondern bereits in Kummersdorf, oder gar im Raketenflugplatz Berlin getan wurden, obschon alle drei wichtige Stationen waren.³⁾

Es macht ueberfluessig die Frage, ob diejenigen, die weit weg von Peenemuende, in Unterwerken, Instituten, und der Industrie, bahnbrechende Beitraege zur Entwicklung beitragen, "Peenemuender" waren.⁴⁾

Aber wohl am wichtigsten: wo immer jemand Gelegenheit hat zu erwähnen, dass er mit oder unter Wernher von Braun gearbeitet hat, wird dies sofort begriffen und anerkannt. Und wo immer--in Museen, Ehrenhallen, Buechern, Reden, Artikeln--Bezug auf von Braun's Bedeutung genommen ist, kann sich der fruehere Mitarbeiter eingeschlossen fuehlen.

Aber zurück nach Huntsville im April 1983. Wie schon frueher, führte die Teilnahme an den Festlichkeiten fuer mich und meine Frau Irmgard zu Einladungen in die Heime frueherer Kollegen, was sehr zum Genuss der Zeit beitrug. Danach machten wir uns auf den Weg, mit Auto, nach Nordosten, durch die landschaftlich so reizvolle Appalachian-Bergkette. Danach war eine der Hauptstationen das Luft- und Raumfahrt-Museum in Washington, D.C. Wer hier nach sichtbarer Betonung des von Braun Teams sucht, wird enttaeuscht, wenn schon (mit Hinblick auf die Tradition dieses Museums) nicht ueberrascht sein.

Anders ist es im Museum der Heeres-Waffen-Erprobungsstelle in Aberdeen, noerdlich von Washington. In einer kleinen Ehrenhalle sind an die hundert bedeutende Maenner bildlich geehrt, fast alle U.S. Offiziere, mit der Ausnahme von 3 Zivilisten. Eine dieser Ausnahmen ist Wernher von Braun (mit Hinweis auf das A-4/V-2, von dem ein Exemplar ausserhalb des Museums ausgestellt ist). Der Museumsleiter ist hocherfreut, ein Mitglied des "Teams" begruessen zu koennen und bittet um ein Autogramm in seinem Exemplar des vom Besucher geschriebenen Buches: "Peenemuende to Canaveral".

Ist es in Deutschland uebrigens bekannt, dass 1983 das Jahr ist, in dem "300 Jahre Deutsche im Ausland" gefeiert wird? In der BRD ist eine Gedenkmuenze geprägt worden. Im Vor- und Warteraum des deutschen Generalkonsulates in Los Angeles ist der Feier durch dreizehn etwa 90 x 50 cm grosse Bilder Rechnung getragen. Die meisten zeigen wichtige Ereignisse, mit den Namen der fuehrenden Personen. Drei der Bilder sind ueberlebensgroße Portraits: Carl Schurz, Albert Einstein, und--ja--Wernher von Braun.

Wer von weit herkommend die U.S.A. bereist, und nur einige wenige Tage uebrig hat den Spuren des von Braun Teams nachzugehen, sollte nicht am Ende (Shuttle/Florida) anfangen. Wenn er ernstlich interessiert ist, kann er nur in Huntsville beginnen. Hier hat ein Grossteil der von Braun Gruppe ueber Jahrzehnte massgeblich gewirkt; hier wohnt heute noch etwa die Haelfte der ursprünglichen "Old Timers"; hier befindet sich das "Von Braun Civic Center", ein grosses geplantes Kulturzentrum mit Buehnen, Hoersaalen, Konzertsaelen und Versammlungsraeumen; hier wirkt die "Von Braun Astronomical Society"; aber vor allem, hier befindet sich das Alabama Space & Rocket Center.

Eine Idee und Schoepfung Wernher von Brauns; von interessierten Persoenlichkeit; und des Staates Alabama, mit Millionen-Zwendungen der Industrie, kann sich dieses Museum heute "der Welt groesste Raumfahrt-Ausstellung" nennen. Dies bezieht sich wohl vormehllich auf die zahlreichen ausgestellten Exemplare, in voller Groesse, von Raumfahrt-Raketen. Da das NASA Space Flight Center der unmittelbare Nachbar des Museums ist, sind diese Erwerbe nicht verwunderlich. Unter der Leitung, und mit der Energie, von ASRC's Direktor Ed Buckbee ist die Vergroesserung des Komplexes weiterhin in vollem Gange. Das Redstone Arsenal (Heer) hat dem Museum 350 angrenzende "acres" (etwa 1,4 km²) ueberschrieben. Auf ihnen sind im Entstehen oder geplant: ein grosses Hotel mit Gaststaetten, ein Jugendheim fuer Sommerkurse in Raumfahrtdingen, ein 0,05 ha grosser kuenstlicher See, ein ausgedehnter Camping Platz, Baumbeplanzung, und natuerlich die eigentlichen Museumseinrichtungen. Von allen diesem erwartet man weitere Foerderung der Raumfahrtidee. Proteste hiergegen sind unbekannt. Die Raumfahrt ist populaer. Es zeigt sich in Buechern, Fernsehprogrammen, Filmen (manchmal etwas ueber-futuristisch) und das ausserordentliche Interesse der Bevoelkerung an den Shuttle Starts und Landungen. Und schliesslich--um zum Thema zurückzukommen--in Huntsville finden die "Von Braun Gruppe" Treffen statt. Vielleicht nimmt hieran eines Tages auch einmal jemand aus Uebersee teil und nutzt die Gelegenheit, das ASRC zu besuchen. Er wird dort, noch bevor er das eigentliche Museum betrifft, eine kleine Ehrenhalle finden, die ausschliesslich Wernher von Braun gewidmet ist, seinen Auszeichnungen, Bildern seines Lebensweges, Tafeln der Namen seiner Mitarbeiter. Seine gesamten Papiere befinden sich in der ASRC Bibliothek, wie auch die vieler seiner Mitarbeiter. Auch mein eigenes, umfangreiches Archiv von Kummersdorf, Peenemuende und Fort Bliss Dokumenten ist dort dem Historiker zugaenglich.



So hoffen wir nun, dass in absehbarer Zeit ein naechstes Treffen stattfindet. Ich weiss, dass jeder, von nah und fern, willkommen sein wird.

Dieter K. Huzel
Woodland Hills, Kalifornien

Anmerkungen:

- 1) Die Gruppe, die mit Wernher von Braun im Herbst und Winter 1945/46 in die U.S.A. kam, zählte 118 Mann. Es ist nur Zufall, dass dies dieselbe Zahl wie in der erwähnten Namensliste ist. Die letztere enthielt zu dem Zeitpunkt nicht die Namen einiger Rueckkehrer nach Deutschland, dafuer aber die einiger spaeterer Ankommlinge.
- 2) Sehr zu empfehlen ist hier, trotz einiger darin enthaltenen un wesentlichen Ungenauigkeiten, die Lektüre des Buches "The Rocket Team", von Ordway und Sharpe, T.Y. Crowell, New York, 1979. Es enthaelt eine Unzahl von Namen, die mit den Raketenentwicklungs-Epochen in Deutschland und den U.S.A. verbunden sind.
- 3) Meine personliche Auffassung ist, dass Peenemuende die "Wiege" der Raumfahrt gewesen ist. Ich habe diese Ansicht in einer kurzen Schrift vertreten, die ich den Produzenten des amerikanischen Kulturfilms "Hitler's Secret Weapon" (Drehtitel: "Peenemuende, the Coming of the Future") als Rechtfertigung fuer ihr Thema zur Verfuegung stellte.
- 4) Raderach, Lehesten, Schlier, Voecklabruck, Niedersachswerfen/Mittelwerke, Nordhausen, Wiener Neustadt, und viele andere.

Warum Peenemuende?

von Dieter K. Huzel

Vorbemerkung: Im Jahre 1975 wurde ich von der Universitaet in Long Beach eingeladen, als Sachverstaendiger und Vermittler an der Schaffung des Dokumentarfilms "Peenemuende, the Coming of the Future" (Peenemuende, die Zukunft im Anmarsch) teilzunehmen. Der Titel wurde spaeter aus Werbungsgruenden in "Hitler's Secret Weapon" (Hitler's Geheimwaffe) geaendert. Der Film errang anschliessend den zweiten Platz des Jahres in der woechentlichen, in allen Staaten der U.S.A. gezeigten Nova Science Series ("Nova" Wissenschaftliche (Dokumentar) Folge).

In den Vorbesprechungen wurde mir die Frage gestellt, ob es berechtigt sei, den Ort Peenemuende als "Geburtsort des Raumfahrtsalters" herauszustellen. Die folgende, urspruenglich mit Datum vom 2. Maerz 1975 in englisch geschriebene, Abhandlung war meine Antwort hierauf.

Die Frage ist gestellt worden, ob es gerechtfertigt ist, Peenemuende als den Geburtsort des Raumfahrt-Zeitalters anzusehen.

Zufaellig wurde eine aehnliche Frage kuerzlich in einem Artikel mit dem Titel "Steuermaenner auf Raumschiffbahnen" (Science News, Vol. 107, p. 90, 2-8-75, von Jonathan Eberhart) gestellt. An einer Stelle dieses Artikels sagt der Verfasser: "...die Zuteilung von Geburtsdaten an "Zeitalter" erfordert oft eine an Spitzfindigkeit grenzende Feinheit, die Gefahr laeuft, sinnlos zu werden. Ein gerechtfertigter Kandidat fuer das Datum des Beginns moderner Navigation duerfte jedoch der 21.1.1974 sein. An diesem Tage ...".

Ich glaube, dass Peenemuende, und die Periode der es seinen Namen gegeben hat, wirklich Ort und Datum der Geburt des Raumfahrt-Alters gewesen sind, nicht nur blosse Kandidaten. Eine Reihe von Umstaenden koennen angefuehrt werden, die diese Ansicht unterstuetzen.

In Peenemuende wurde zum ersten Male systematisch eine Rakete entworfen, entwickelt, gebaut, geprueft, und erfolgreich gestartet, die in der Lage war, die Atmosphaere zu verlassen und in das Gebiet einzudringen, das allgemein als Weltraum angesehen wird.

Das Wort "Kandidat" wie in obigem Zitat erwähnt, bedeutet meist "Bewerber", wie z.B. hier um einen Titel, in Wettbewerb mit anderen Aspiranten. Zahllose Ereignisse, die mit Raketen zu tun haben, gingen Peenemuende voraus, ueber wohl hunderte von Jahren. Es ist jedoch unmöglich, diese Ereignisse, Taetigkeiten und deren Ergebnisse als die Geburt des Raumfahrt-Zeitalters zu betrachten. Das bedeutet nicht, dass diese Arbeiten wertlos waren. Von sensationslustigen Schaustellungen abgesehen, haben viele dieser Maenner bedeutende analytische und experimentelle Beitraege zu den Grundlagen geleistet, auf denen Peenemuende aufgebaut werden konnte. Aber sie mussten embryonisch bleiben, wenn man von der Fähigkeit, in den Weltraum einzudringen, spricht. Hierfuer bestehen wichtige Gruende, darunter vor allem der Mangel an Geldmitteln, und/oder die sehr betraechtliche Unterschaetzung der Schwieig-



keit des Vorhabens.

In Peenemuende standen zum ersten Male Geldmittel zur Verfuegung, die vier, fuenf, oder mehr Grossenordnungen reichlicher waren als die der Vergangenheit. Dies erlaubte:

den Aufbau eines Teams von Ingenieuren und Technikern groessten Kalibers, die systematisch und uechtern ans Werk gingen, anstatt auf gut Glaeck zu experimentieren;

die Unabhaengigkeit der Gruppe, nicht auf sensationelle Kunststuecke angewiesen zu sein, um Geldmittel zu bekommen (ausgenommen vielleicht die Leitung, die von Zeit zu Zeit um Prioritaeten kaempfen musste);

den Bau ausgedehnter, fuer jene Zeit weit vorausgeschrittener Werks- und Pruefanlagen;

und der Einschluss eines Pruefprogramms von einem Umfang, der es dem Vorhaben ermoeigte, Pannen und Rueckschlaege zu tolerieren und zu ueberleben.

Man mag fragen, warum diese Umstaende und Leistungen der Raumfahrt gut geschrieben werden koennen, denn die Erzeugnisse von Peenemuende waren ja doch Waffen. Rein technologisch gesehen macht dies meiner Auffassung nach keinen Unterschied. Die Russen, zum Beispiel, haben hier nie einen Unterschied gemacht. Sie montierten einfach andere Nutzlasten auf den selben Raketen. Wichtiger sind jedoch die weiterreichenden Ziele vieler der fuehrenden Maenner, deren Streben durch den Krieg unterbrochen worden war. Soweit sie noch am Leben waren, stiessen eine Reihe der prominenten und ernstzunehmenderen Befuerworter der Raumfahrt zum Peenemuende Team. Ohne Anspruch auf Vollstaendigkeit seien genannt: Hermann Oberth, Wernher von Braun, Kraft Ehricke, Klaus Riedel, Arthur Rudolph. Andere folgten von Zeit zu Zeit.

Es gibt Anzeichen, dass die Bedeutung von Peenemuende fuer die Raumfahrt bereits zu jener Zeit von denen erkannt wurde, die dort wirkten. Ich hoffe, dass eine Reihe der Episoden, die ich in meinem Buch "Peenemuende to Canaveral" berichte, dies unterstreichen. Der Film "Raketenflug" nimmt in dieser Beziehung kein Blatt vor den Mund. Es existieren eine Reihe von Schriften der Obengenannten, die in der Tat das voraussagten, den Weg zu dem zeigten, und auf das draengten, was in Peenemuende Wirklichkeit wurde.

Die Ausnutzung der Peenemuender Errungenschaften durch die Russen (materiell wie geistig) ist Beweis, dass Peenemuende der Rosetta-Stein geworden war, der die Uebertragung der Raumfahrttraeume in die Wirklichkeit ermoeigte. Die Russen beuteten dies systematisch aus. Dies ermoeigte Ihnen die vielen fruehen Erfolge, mit denen sie fuer viele Jahre die Weltbuehne beherrschten. Dr. Tokaty's¹⁾ Vorlesung erkennt dies meiner Ansicht nach voll an.

Rein technisch gesehen gibt es andere Errungenschaften, die Peenemuende mit Recht den Geburtsort des Raumzeitalters machen. Hier wurde erstmals die volle Bedeutung von Betriebsgroessen erkannt, wie: Erforderlicher Gesamtimpuls (P+t); Massen-Verhaeltnis; Spezifischer Impuls; Kuehlung; Mischungsverhaeltnis; und die vielen anderen Betriebsgroessen der Rakete und ihres Antriebs. Diese Werte wurden grundlich analysiert und dokumentiert (Archiv-Berichte). Dies schloss ein den Beweis fuer die Notwendigkeit eines turbingetriebenen Pumpensystems fuer die Brennstoff-Forderung, sowie dessen erfolgreiche Entwicklung. Das modernste Raketentriebwerk das es z.Zt. gibt, der Hauptantrieb fuer die Space Shuttle, vereinigt auch heute noch in sich alle Grundprinzipien, die in Peenemuende entwickelt und angewendet wurden. Die Unterschiede sind mehr eine Sache der Weiterentwicklung und Vervollkommenung. Dies ist nicht gesagt um die Errungenschaften der Neuzeit herabzusetzen, zu denen viele, die in Peenemuende waren, beigetragen haben. Es ist vielmehr erwaeht um zusaetzlich darzulegen, wo die Anfaenge waren.

Ohne die in Peenemuende erfolgreich betriebene Entwicklung und Anwendung des Fluessig-Raketenantriebs in grossem Maestab, waere die spaetere erste bemannte Landung auf dem Mond nicht moeglich gewesen, noch kann sie in absehbarer Zeit wiederholt werden. Es waere sicher heute moeglich, fast 40 Jahre nach Peenemuende, einen Satteliten in Erdumlauf zu bringen, unter ausschliesslichen Verwendung von Festtreibstoffen. Keine weitreichenden bemannten Raumfahrten, die haargenaue Funktionen erfordern, koennen jedoch in voraussehbarer Zukunft unternommen werden ohne Anwendung von Fluessig-Treibstoffen, insbesondere Fluessigwasserstoff. Was den letzteren anbetrifft, wurde auch dies bereits in Kummersdorf und Peenemuende erkannt, und ist dahingehend in einem Geheimbericht vom 13.3.37 dokumentiert.²⁾

Nachwort:

Ich erinnere mich, dass die erwaehte Aenderung des Titels des Dokumentarfilms von einigen der Teilnehmer an diesem Vorhaben, mich eingeschlossen, bedauert und in Frage gestellt wurde. Spaeter wurde jedoch klar, dass der Film mit dem urspruenglichen Titel nicht die weite Verbreitung und Anerkennung gefunden haette, die er tatsaechlich hatte. Da am Inhalt nichts geaendert wurde, der Name "Peenemuende" die Handlung nach wie vor beherrschte, und der Film viele auesserst lobende Kommentare erhielt, sollte man es wohl dabei belassen.

Am 19. und 20. April 1979 waren Dr. Dornberger und seine Frau Doris Ehrengaeste der Universitaet von Long Beach. Außer mehreren Anspraechen war ein betruechlicher Teil der Feiern der Vorfuehrung und Besprechung des Films "Hitler's Secret Weapon" gewidmet, in dem Walter Dornberger mehrfach in Interviews erscheint. Die meisten der an der Westküste der U.S.A. wohnenden deutschen Mitglieder der von Braun Gruppe waren zugeegen.



Anmerkungen:

- 1) Mitarbeiter des russischen Raketenpioniers Tikhonravov. Tokaty setzte sich später nach England ab. Im April 1961 hielt er in Los Angeles eine Vorlesung, über die ich einen eingehenden Bericht schrieb.
- 2) Denkschrift Wa Pruef Kummendorf, Geh. Kdo. Sache, Unterschrift Dr. W. Thiel. Original im Alabama Space & Rocket Center, Archiv Huzel.

Peenemünder erinnern sich!

Herr Viktor Gernhard, 8068 Pfaffenhofen, Fuchsberg 6 erzählt uns eine kleine Peenemünder Liebesgeschichte:

Vor genau 45 Jahren, im September 1940, lag ich in der Zerstörerstammabteilung Swinemünde und kenne also die ganze Gegend von Stralsund, Sassnitz bis hinauf nach Ostpreußen. Im Lauf der späteren Jahre hatten wir dann schon mal von dem geheimnisvollen Peenemünde in der Nähe von Swinemünde gehört, aber was dort vor sich ging, nie richtig erfahren. Ich hatte in all den Jahren einen prächtigen Kameraden und wir waren ein Herz und eine Seele, im Kampf oder an Land. Wir fuhren in der Nordsee, im Nordatlantik, im Eismeer und in der Ostsee bis hinauf nach Finnland.

Es war im Juli 1944. Ich hatte einen 3-monatigen Lazarettaufenthalt in Malente-Gremmühlen hinter mir und kehrte, nach einer abenteuerlichen Suchfahrt nach unserem Zerstörer, Mitte Juli in Swinemünde an Bord zurück. Die Rückkehr und das Wiedersehen mit meinem Kameraden war natürlich für mich das Schönste und wir gingen in den nächsten Tagen jeden freien Abend an Land. Beliebtes Ziel war damals das Kurhaus am Strand und dort saß ich mit meinem Kameraden am 18. Juli 1944, ein heißer Tag und Abend. Während wir über vieles zu reden hatten, beobachteten wir auch die Mädchenwelt, die hier in dem beliebten Treffpunkt der Marine ein- und ausging.

Da kam plötzlich durch die Glastür ein Mädchen, das alle Blicke auf sich lenkte. Ein Mädchen in einem luftigen bunten Sommerkleidchen, etwas mollig, mittelblond, mit einem hübschen Gesicht. Aber dieses hübsche Gesicht war durch eine schreckliche handtellergroße Brandnarbe gezeichnet!

Schüchtern und suchend ging das Mädchen durch die vollbesetzten Tischreihen. Es wurde überall angestarrt, die schreckliche Narbe war wohl der Anlaß. Wir hatten Mitleid mit diesem hübschen Mädchen und mein Freund stand auf, sprach das Mädchen an und holte es zu uns an den Tisch, und ich fühlte, wie dankbar das Mädchen war, daß es nicht weiter suchend umhergehen mußte. Es erzählte uns dann, wie schwer es wäre irgendwohin zu gehen, weil man sie wegen ihrer Brandwunde anstarre. Wir hatten in ihr eine prächtige Unterhalterin. Im Laufe des Gespräches erfuhren wir, daß sie in Peenemünde gearbeitet hätte und bei dem schrecklichen Luftangriff so tragisch verletzt wurde. Wir haben uns dann an diesem Abend getrennt, d.h. mein Freund ging mit dem netten Mädchen weg. Ob sie in Swinemünde wohnte oder auswärts, das weiß ich nicht mehr. Jedenfalls erzählte mir der Freund, daß das Mädel ein "prächtiger Kumpel" sei und sie sich für den übernächsten Tag verabredet hätten. Mein Freund freute sich riesig auf den Abend und das Wiedersehen mit dem Mädchen, ich weiß es noch ganz genau.

Der übernächste Tag war der 20. Juli 1944! Plötzlich an Bord hektischer Betrieb, Sofortklarmachung, Alarmzustand, kein Landgang der Besatzung usw.

Mein Freund war untröstlich, weil er nicht zum verabredeten Treffen konnte. Mein Freund wußte die Adresse des Mädchens nicht, denn niemand dachte an solche Ereignisse und schnellen Wechsel des Standortes. Mein Freund hatte sich dann lange Ge-wissensbisse gemacht und gemeint, das Mädchen wird sich ärgern, weil er es versetzt hatte, vielleicht wegen der Brandnarbe. Noch viele Wochen und Monate danach unterhielten wir uns über jene Tage in Swinemünde und mein Freund hat das Mädel nie vergessen und hat mir später Einzelheiten erzählt, als wir uns trennten.

Sicher, wir Matrosen hatten viele solcher Erlebnisse, aber manchmal war eben doch eines dabei, dem man eine liebe Erinnerung bewahrte! Ein solches war auch das Mädel aus Peene-münde.

Mein Freund hatte das Ende des Krieges nicht mehr erlebt. Er ist am 18. Dezember 1944 beim Großangriff auf Gotenhafen gefallen. Einen Tag vor hl. Abend haben wir ihn mit hunderten Anderen begraben.

Die Zeit hat alle Wunden geheilt. Meinen Freund habe ich nie vergessen, auch nicht die gemeinsamen Stunden. Das Fernseh-Dokumentarspiel über Peenemünde hat diese Erinnerung wieder wachgerufen und ich stellte mir vor, wie damals das hübsche Mädchen so hart getroffen wurde. Wer weiß, was aus ihm geworden ist. Ob es den Krieg überhaupt überlebt hat?

Sie gehören zu einer Interessengemeinschaft der ehemaligen Peenemünder. Vielleicht kannte einer das Mädchen von damals. Wenn Sie wieder einmal zusammenkommen, erzählen Sie diese Geschichte; ein kleines menschliches Schicksal vor einem großen geschichtlichen Hintergrund, das kein Autor zu einer Story verarbeiten würde.

Herr Herbert KRÜGER aus Berlin schreibt auf eine Anregung von Herrn Größer:

Gern bin ich bereit Ihnen bei der Vervollständigung Ihrer Kartei zu helfen. (Mit bescheidenen Bordmitteln)

Mein Stiefvater, Alfred KINDERMANN geb. 31.08.1898 im Seebad Bansin - Insel Usedom -, war beim Postamt Trassenheide - Lager und nach dessen Vernichtung im August 1943 beim Postamt Nord bis zur Räumung - meines Wissens in den ersten Maitagen 1945 - beschäftigt.

Wir sind nicht (unter russ. Beschuß) nach Swinemünde und von dort über die See nach Kopenhagen, sondern in Karlshagen geblieben. Mein Stiefvater wurde von den Russen im Mai 1945 festgenommen und - wie viele andere auch - in ein "Internierungslager" Neu-Brandenburg verbracht. Nach jahrelangem Warten in banger Ungewißheit kam er im August 1948 wieder in Karls-

hagen an. Ziemlich kaputt und abgemagert. Da Arbeitspflicht bestand (schon wegen der Lebensmittelmarken) durfte er als Steinklopfer in dem großen Areal des ehemaligen Versuchsge-ländes Peenemünde wirken. Noch zu gebrauchende Mauersteine waren gefragt; und diese beglückende Tätigkeit machte er bis Sommer 1950.

Ab Juli 1949 waren wir aus den Resten der Siedlung Karlshagen nach Seebad Bansin - gewissermaßen zwangsweise - umgezogen, da der Flugplatz Peenemünde West wieder von den Russen in Betrieb genommen wurde und die Wohnungen in der Siedlung von der russ. Luftwaffe beschlagnahmt wurden (wieder Sperrgebiet).

Mein Vater litt unter den Nachfolgen der "Internierung" und der ungewohnten Arbeit. Am Sonntag 6. August 1950 vormittags erlag er einem Herzinfarkt. Er wurde im Seebad Bansin begraben.

Vielleicht interessiert Sie auch noch Folgendes:

Nach dem 1. Luftangriff 17./18. August 1943 waren viele Dienststellen nach dem Seebad Bansin verlagert worden. Im Hause meiner Großeltern - gegenüber HAP Karlshagen - waren die Überlebenden der "Blitzmädchen" - später das "Revier" mit der resoluten Oberschwester MARGA - bis 12. März 1945 untergebracht.

Mir bekannt war der Oberstleutnant RUMSCHÖTTEL mit seiner Frau. Er blieb merkwürdigerweise auch. Er wurde am 6. Mai 1945 in seiner Wohnung erschossen, seine Frau vergewaltigt und erstochen.

Mein Onkel Fritz KRÜGER hatte den Irrglauben er wird "befreit" und ließ sich draußen blicken. Er wurde prompt niedergeschossen. Er liegt mit dem Ehepaar Rumschöttel im Seebad Bansin begraben.

Im Hause "Dünenschloß" - schräg gegenüber von uns - wohnte Herr NIMWEGEN. Er war Anfang des Krieges Soldat (Luftwaffe); später lief er in Zivil herum und meinte er sei wichtig in Peenemünde. Auch er blieb als die Russen kamen; er glaubte wohl seine tschechische Frau Ada Matias gäbe ihm Sicherheit. 1945-46 nannte er sich Direktor vom Kraftwerk Peenemünde. Er und seine Frau wurden plötzlich (Nacht und Nebel) von den Russen verhaftet oder "abgeholt". Man hat nie wieder von ihnen gehört. Sein Haus am Strand wurde mit "Umsiedlern" aus dem polnisch gewordenen Swinemünde vollgestopft. Seine Privatvilla am Krebssee bei Sallenthin / insel Usedom wurde Kinderheim.

Neben uns wohnte ein Elektromeister Horst JÄGER, der in Peenemünde tätig war und im Winter 1944/45 ins Mittelwerk - Thüringen versetzt wurde. Meines Wissens lebt er noch, in 6141 Bensheim/Gronau, auf der Au 17.

Alles traurige Geschichten, leider.

Man muß die schönen Jahre in der herrlichen Siedlung Karlshagen und den Ostseestrand in Erinnerung behalten, dann ist es erträglich.

Herbert Krüger



Erinnerungen an die Greifswalder Oie

Während des Treffens 1982 in Würzburg saßen wir abends in froher Runde zusammen und erzählten auch von früheren Zeiten. Herr Toennessen erinnerte an die Startversuche des Gerätes "Wasserfall" auf der Insel Oie. Er schilderte die Vorbereitungen zu einem Start, bei dem es - wie oft üblich - nicht recht klappen wollte; mal waren die Steuerungsingenieure unklar, dann wollte sich kein Wolkenloch, in das man hineinschießen konnte, zeigen usw. Das Gerät war betankt, die X-Zeit lief und man wußte genau wie lange die Tanks dem Treibstoff standhielten. Herr Toennessen: "Es dauerte und dauerte, ich wußte genau in kurzer Zeit wird die Tankwand durchfressen sein und wenn der Treibstoff ausläuft, ist der Teufel los. Als verantwortlicher Schießingenieur faßte ich den Entschluß: wenn in 2 Minuten nicht alles klar ist, wird trotzdem gestartet! So kam es denn auch. Ich gab kurz entschlossen Anweisungen zum Start und drückte den Startknopf! Das Gerät zündete und hob ab. Aber was dann? in einiger Höhe blieb es fast stehen, tanzte, begann sich auf die Seite zu legen und flog mit steigender Geschwindigkeit in Richtung auf den Leuchtturm los. In dem Augenblick sah ich in der Kuppel des Leuchtturmes 2 Leute stehen. Ich denke: Oh weh! Haarscharf flog das Gerät am Leuchtturm vorbei zur See und explodierte".

Kurze Gesprächspause.
Dann sagt einer der Zuhörer: "Ja, das stimmt! der eine der Beiden war ich! Ich glaube so schnell wie damals sind wir nicht wieder eine Treppe hinuntergelaufen!"

Wir waren damals (1944) als Mitarbeiter der Abt. Dr. Haase zur Oie gefahren, um den Start zu beobachten und auszuwerten. Da wir Zeit hatten, suchten wir uns einen Beobachtungsstand. Ich sagte zu meinem Kollegen: 'der Leuchtturm ist wohl am günstigsten'. Wir stiegen über eine schmale in der runden Wand des Turmes angeordnete Steintreppe nach oben. Der Leuchtturmwärter beendete gerade seine Reinigungsarbeiten und sagte, ich muß jetzt runter in den Unterstand gehen, denn das Warnsignal wurde gegeben, kommen sie mit. Wir wollten aber den Start beobachten und blieben in der Turmkuppel. Wir konnten die Zündung des Gerätes gut beobachten, aber dann --- siehe oben!

Am Fuß des Turmes stand ein Kameramann, der filmte den Absturz der Geräteile, die in der Nähe des Turmes herunterkamen und später zur Untersuchung ausgewertet wurden.

Albert Ost

Wir wünschen uns sehr, daß recht viele Leser sich an ihre Zeit in Peenemünde erinnern und uns Berichte über ihre Erlebnisse zusenden!

Die Redaktion

AUS DER "HAP"-ARBEIT

Anläßlich des diesjährigen "Pee-Treffs '83" in Kehl gab Herr Priebe zunächst einen kurzen Abriss der Tätigkeiten seit der letzten "HAP"-Sitzung und betonte, daß sich die Arbeitsschwerpunkte im wesentlichen - nach wie vor - bei der Materialbeschaffung konzentrierten. Hier seien allerdings erhebliche Fortschritte zu verzeichnen gewesen, da es gelang, mit einer Reihe von nationalen wie internationalen, öffentlichen und privaten Archiven in engeren Kontakt zu kommen und auch schon uns interessierendes Material zum Teil ausgewertet werden konnte. Gegenwärtig bestünden zu rund 25 öffentlichen und etwa 50 privaten Archiven bzw. Sammlungen Kontakte, die noch ausgeweitet und intensiviert würden. In welchem Umfange private Sammlungen zu neuen Erkenntnissen beitragen, zeige beispielhaft die erste Auswertung einer privaten Dokumentation, die zunächst etwa 400 Karten für die "Peenemünde-Chronologie" und rund 1000 neue Daten, Fakten, Zusammenhangerkenntnisse usw. erbrachte.

Da in diesem Zeitraum insgesamt etwa 9500 neue Erkenntnisse gewonnen werden konnten, stellt sich zunehmend die Frage, wie dieses Material informativ und auch zur Ergänzung, Berichtigung usw., d.h. zur weiteren Bearbeitung zugänglich gemacht werden kann. Die bisherige Kartei-Erfassung sei für die mittlerweile anfallenden Datens Mengen nicht mehr ausreichend und eine Vervielfältigung würde z.B. schon jetzt Kosten von einigen tausend DM ergeben. Es wurden daher im letzten Jahr Versuche mit EDV gemacht. Zunächst auf einer älteren Olivetti-EDV (die nicht das erwünschte Ergebnis brachten) und gegenwärtig auf einer modernen Bildschirm-"Alphatronic" mit 2 Disketten und Drucker, sodaß Ergänzungen und Korrekturen direkt vorgenommen und ggf. ausgedruckt werden können. Für diese Versuche und auch Kostenübernahmen ist der Firma O.Wittkamp besonders zu danken. Langfristig ist jedoch auch dieses Verfahren - allein schon durch den Umstand des Postversandes der Ausdrucke - zu umständlich uns kostspielig, sodaß bereits Überlegungen über eine evtl. Verwendung des "Bildschirmtext"-Systems angestellt wurden.

Wie aufwendig übrigens eine Dokumentenerfassung im Rahmen der "Peenemünde-Chronik" ist, stellt Herr Priebe anhand einiger Dias dar. U.a. schlüsselt er eine dieser Karteikarten mit 60x20 = 1200 Anschlägen auf, die durch die Verschlüsselung ja bis zu ca 100 Einzelinformationen enthalten. Auch aus diesem Grund müsse eine besser dokumentierende Bearbeitungsform gefunden werden. Ähnliche Probleme ergäben sich auch bei der Bildddokumentation. Jede neu gewonnene, zusätzliche Information erfordere jetzt immer eine völlig neu getextete Karteikarte, auch dann, wenn es sich nur um eine Zahl oder einen Buchstaben handle.

Für die Sachdokumentation wurde von Herrn Weber eine sehr übersichtliche Zusammenstellung "Wie sich die SS der V 2 bemächtigte" angefertigt, die für die weitere Bearbeitung dieses Teilbereiches von Bedeutung werden wird. Auch von Herrn Stüwe wurden weitere Erkenntnisse insbesondere zum Bereich "Pee-West" und zur Fi 103 gewonnen. "Aber ich will hier nicht vore greifen, da die Arbeitsgruppenleiter hierauf noch selber eingehen werden".

Herr Priebe stellte dann noch mittels Dia zu etwa einem Dutzend ungeklärten Zeichnungen und Fotos Fragen, die jedoch nur Hinweise auf "evtl. noch etwas Wissende" ergaben.

Auch über unser Projekt "Peenemünder berichten über Peenemünde" konnte einiges Neue erwähnt werden: "Der Manuscriptbestand ist z.Zt. auf etwa 180 Seiten angewachsen. Bedauerlichweise fehlen aber - trotz wiederholter Bitten - immer noch mindestens 120 Seiten Texte, da Verlage erfahrungsgemäß von etwa 300-320 Seiten für derartige Erlebnisbücher ausgehen. Wie sollen wir aber ein Buch machen, wenn noch nicht einmal genügend Rohmanuskripte vorliegen, um überhaupt mit einem Verlag ernsthaft in's Gespräch kommen zu können. Es wird daher auch weiterhin drin-

gend um die Einsendung von Erlebnisberichten, Stories, Anekdoten u.ä. gebeten !

Kurz skizziert wurde:

Hinsichtlich unserer bisherigen Mitarbeiter an Publikationen: daß die "Geschichte der Raumfahrt" inzwischen unter dem Titel "Vorstoß ins All" eine um ein Kapitel erweiterte Lizenzausgabe erlebte, was jedoch bezüglich der Verwendung unserer Unterlagen zu Protesten Veranlassung gab.

Der Dornberger-Band "Peenemünde" ist zwar kein Bestseller geworden - was auch kaum zu erwarten war -, wurde aber doch recht gut verkauft, sodaß man hier wohl inzwischen tatsächlich von einem "Standardwerk über Peenemünde" sprechen kann. Dies wird letztdes auch durch Zitate und Hinweise in anderen Publikationen bestätigt.

Bei einem weiteren angebotenem Buchprojekt (Kurowski "All.Jagd auf deutsche Wissenschaftler") wurde - entspr.unseres Grundsatzes einwandfreier historischer Darstellung - eine Mitarbeit und auch die Zurverfügungstellung von Bildmaterial durch uns abgelehnt, da der Verlag - aus Kostengründen ! - nicht bereit war, das fehlergespickte Manuskript überarbeiten zu lassen.

Zwei weitere Publikations-Mitarbeiten sind z.Zt. im Gespräch. Hier muß erst einmal die Manuskriptvorlage und evtl. Vertragsfestlegung abgewartet werden, bevor sich Definitives berichten läßt.

Im Bereich "optische Projekte":

Nachdem es nun endlich gelang, unseren 16 mm-Film auch für VHS-Videorecorder zu kopieren, ergaben sich neuerdings auch erste Kontakte zur Vorbereitung einer Fernsehsendung. Da sich auch dieses Projekt noch im Stadium "vorbereitender Gespräche" befindet, läßt sich ein mögliches Ergebnis z.Zt. noch nicht abschätzen. Möglicherweise brauchen wir hierzu aber die Mitarbeit einer ganzen Reihe "Ehemaliger Peenemünder" als Interviewpartner.

"In diesem Zusammenhang darf ich erwähnen, daß ich bei allen diesen Projekten davon ausgehe, daß Mitarbeit, wie z.B. auch durch Zurverfügungstellung von Bildmaterial, aber auch z.B. die Lieferung von Manuskripten zu dem geplanten Buch, grundsätzlich direkt oder indirekt honoriert wird, sobald ein Projekt realisiert ist. Etwa zwei Dutzend "Zulieferanten" - speziell von Fotos, Zeichnungen, Skizzen usw. - aus unserem Kreis können das mittlerweile bestätigen. Kramt also mal schön in "Schuhkarton-Archiven", Fotoalben usw. - vielleicht zahlt sich dies dann eines Tages auch mal aus. Zwar ist damit keine "goldene Nase" zu verdienen, aber zur Kostendeckung oder Minderung des Familienärgers wegen des jahrzehntelangen Aufhebens oder Sammelns - was meistens auch Kosten verursachte !-, trägt's bei.

Herr Weber führte dann aus, daß er nach Einsicht in die Akten des Bundesarchivs zu neuen Erkenntnissen hinsichtlich der seinerzeitigen Rolle der SS gekommen sei. Hierzu habe auch die Durchsicht der Speer-Publikationen beigetragen. "Nach dem heutigen Erkenntnis-Stand kann man nachweisen, daß es sich s.Zt. um eine gezielte, auf alle neuen Waffen sich erstreckende Aktion gehandelt habe, deren Zweck gewesen sei, diese von der Fertigung bis zum Einsatz unter die ausschließliche Kontrolle der SS zu bringen".

Hinsichtlich seiner Bearbeitung des A 4(V2)-Einsatzes mache die Zusammenstellung Fortschritte "und ich hoffe, einen Bericht im nächsten Jahr vorlegen zu können".

Auch Herr Stüwe berichtete über die z.Zt. laufenden Arbeiten und verwies darauf, daß es nunmehr durch neue Unterlagen zunehmend gelänge, auch Peenemünde-West anlagenmäßig zu rekonstruieren. Auch hinsichtlich der Fi 103-Entwicklung seien neue Erkenntnisse gewonnen worden, so daß sich auch das Bild dieses Bereiches abzurunden beginne.

Nach diesen Übersichten der bereits eingetroffenen Arbeitsgruppenleiter endete die "HAP"-Sitzung mit einer kurzen allgemeinen Diskussion.

ZU AKTUELLEN FRAGEN:

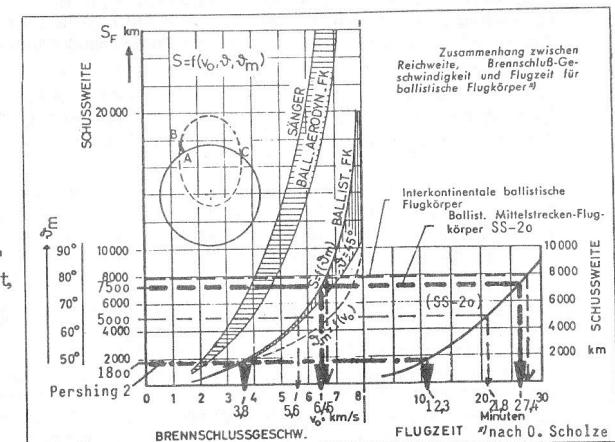
Zwar wollen wir unpolitisch sein und bleiben, aber ist uns eigentlich noch bewußt, daß

- die Rakete im Grunde eine neue "Transporttechnik" war, die nur kriegsbedingt einen Gefechtskopf als Waffe transportierte - siehe Dörnberger, "Peenemünde", Seite 27 -, die Rakete als solche also keine Waffe ist, sondern ein "Transportmittel" - eine Gleichsetzung Rakete = Waffe also völlig falsch ist;
- die Leistungs-Kriterien für Raketen schon in Peenemünde gefunden wurden: Geschwindigkeit, Reichweite, Zuverlässigkeit, Lagerfähigkeit, Zielgenauigkeit, Zuladung und zusätzlich militärisch: Mobilität, Feuerkraft, Nachladefähigkeit, Eigenschutz sowie Mannschafts-, Führungs- und Organisationsqualität - die heute als "neue Erkenntnisse" in der Diskussion umstritten werden;
- unsere "A 4" zwar lt. Goebbels eine "Vergeltungswaffe" sein sollte, sie jedoch infolge ihrer mangelhaften Zielgenauigkeit nicht gezielt gegen militärische Ziele einsetzbar war und auch die Reichweite und möglichen Stückzahlen nicht für strategische Aufgaben ausreichten. Obwohl dies - spätestens 1945 - erkannt worden war, wird heute versucht, mit den drei ausgesuchten Kriterien Anzahl, Reichweite, Zielgenauigkeit eine Definition für "Erstschlagwaffe(nträger)" zu geben - was zwar für die SS-20 weitgehend, nicht jedoch für Pershing 2 zuträfe, denn

1. rechnerisch nachweisbar ist, daß die SS-20 über 7500 km (und nicht wie behauptet 5000 km) Reichweite verfügt, was R.Engel schon in seinem 1979 herausgekommenen Buch (S.29 u.a.) hervorhob. Und im übrigen ging 1976 sogar eine entspr. Meldung über einen 7500 km-Testflug durch die Tagespresse !
2. rechnerisch ergibt sich als "Ablage", setzt man Zielabweichung : Reichweite, für SS-20: 0,00004 und für Pershing 2: 0,0000138 oder auf 1800 km umgerechnet: 0,072 bzw. 0,025 km,
3. die Anzahl spricht für sich: 370 Startrampe und 740 SS-20 mit 2200 Gefechtsköpfen (Stand Juni 83) : 108 potentiellen Pershing 2 mit 108 Gefechtsköpfen.

- Flugzeiten relativ einfach nachzurechnen sind und Angaben von 6 min (Bahr) oder 8 min (Weinberger) Pershing 2-Flugzeit über 1800 km oder 10 min für angeblich 5000 km (SS-20) aus physikalischen Gründen Unsinn sind, wie sich sogar graphisch nachweisen läßt:

- der Begriff "Atomrakete" sprachlicher Blödsinn ist, da es sich analog zur "Feststoff-" u."Flüssigkeits-Rakete" dann um atomar angetriebene Raketen handeln müßte - aber die gibt's noch nicht ! Richtiger wäre: Rakete mit atomarer Nutzlast (Gefechtskopf)



- die Anzahl von Raketen oder Gefechtsköpfen der einen oder anderen Seite relativ unwesentlichen ist, denn entscheidend ist letzterendes die - von sehr komplexen Faktoren, u.a. von den o.a. Kriterien abhängige - "potentielle Wirkung im Ziel". Durchgerechnet ergibt sich dann als Stand Juni '83:

Abdeckung der bewohnten Gebiete durch nukleare Gefechtsköpfe:
des Warschauer Paktes in Westeuropa ca 311 %
der NATO in Osteuropa ca 0,55 %
oder umgerechnet ein "Bedrohungspotential" von ca 12 kg TNT pro Kopf der Bevölkerung in Westeuropa und ca 1,65 kg TNT/Kopf in Osteuropa.

Als "Ehemalige Peenemünder" werden wir aber im Zusammenhang mit den Genfer Verhandlungen nicht nur auf technische Probleme angesprochen - auf die wir wohl noch relativ leicht zu antworten vermögen -, sondern auch auf strategische, taktische, psychologische und politische Fragen - dann sind wir meist überfragt. Eine kleine Hilfe kann uns hier ein aktuelles Buch geben, das die sicherheitspolitische Diskussion zu versachlichen sucht und gleichzeitig ein vom Militärischen bis zur Friedensforschung gespannten Spektrum der Standpunkte spiegelt.

"Sicherheit und Frieden" von Ortwin Buchbender u.a. stellt sich mit 401 Seiten, 21 Fotos, 23 Karten und 32 Graphiken in Form eines Informations- und Nachschlagewerkes als "Handbuch der weltweiten sicherheitspolitischen Verflechtungen, Militärbündnisse, Rüstungen, Strategien" dar und gibt, neben 109 Länderübersichten zur Sicherheitspolitik, "Analysen zu den globalen und regionalen Bedingungen". Erschienen (mit Stand vom 15.6.1983) im Verlag E.S. Mittler & Sohn, Herford, DM 39,80 (ISBN 3 8132 0172 4).

Neben den verschiedenen nationalen, regionalen u. überregionalen Bündnissystemen werden auch Neutralität und Blockfreiheit, ideologische Hintergründe und Sicherheitsbedingungen im ersten Teil des Buches dargestellt. Ihm folgt Teil B mit "Rüstungskontrolle und Abrüstung" als "die andere Dimension der Sicherheit", erfreulicherweise ohne eine Neuauflage der O/W- "Erbsenzählerie" von Raketen und Gefechtsköpfen, dafür aber mit eingehenden Hinweisen auf die "Problematik von Kräftevergleichen" und - was uns technisch interessiert - einer Analyse der "Mittelstreckenpotentiale" und der diesbezüglichen Verhandlungen in Genf. Die Buchteile "Rüstung und Dritte Welt" und "Frieden erhalten - Frieden gestalten" versuchen die Vielschichtigkeiten der Ansichten einigermaßen übersichtlich darzustellen, ohne natürlich auf alle Details und Aspekte dieser Bereiche eingehen zu können.

Für jeden an der Problematik stärker Interessierten, dürften eine Vielzahl von Literatur- und Quellenhinweisen und hier besonders die sonst nur schwer zugänglichen östlichen Zitate (z.B. Seite 206) von Wert sein, die einen Einblick in die dortigen Vorstellungen vermitteln.

Wichtig auch, daß hier der sonst kaum näher definierte Begriff militär-politischer "Optionen" (S. 278) erläutert wird und technische wie personelle Kriterien zur Beurteilung von Waffensystemen (S. 284) gegeben werden - Schlußfolgerung: Es gibt weder ein Abschreckungs noch ein Kriegsführungs-Kalkül nur für den Bereich der nuklearen Mittelstreckenwaffen (S. 285).

Vielfach wird z.Zt. versucht, Ingenieuren und Technikern eine berufsspezifische "Verantwortung für den Frieden" anzulasten, ja sogar - wie auch unsere Würzburger Erfahrungen im weiteren Sinne zeigten - schuldhaft zuzuweisen. So unsinnig dies einerseits ist, so ist es auch antidemokratisch, denn in einer Demokratie kann nur die Gesellschaft insgesamt Träger einer Nutzensverantwortung sein. Aber als Träger dieser Gesellschaft sind wir andererseits aufgerufen, möglichst fundiert (!) Stellung zu nehmen. Durch die Fülle des Faktenmaterials kann dieses Buch hierzu sicherlich beitragen, beitragen im Sinne einer staatsbürglerlichen Orientierungshilfe - ohne damit Politik zu machen!

G. Priewe

Aus der Zeitung THE HUNTSVILLE TIMES vom 21. Juni 1982

Artikel von Lee DEMBART
Los Angeles Times News Service

Die amerikanischen Streitkräfte formieren eine neue Raumzentrale

Nachdem in den Vereinigten Staaten die militärische Verwendung gegenüber dem zivilen Raumfahrtprogramm immer die zweite Geige gespielt hat, soll sie nun in den Mittelpunkt gerückt werden.

Die Raumfähre Space Shuttle wird am kommenden Sonntag bei ihrem Testflug zum ersten Mal eine militärische Fracht transportieren, in Vorwegnahme einer künftigen Rolle als Amerikas einziges Raumfahrzeug.

Das Pentagon wird voraussichtlich ein zunehmendes militärisches Interesse durch Schaffung einer Raumzentrale dokumentieren, um eine Übersicht über die verschiedenen einschlägigen Aktivitäten der diversen Armeeteile zu gewinnen.

Die Air Force mit ihrem Hauptquartier in El Segundo, Calif. beabsichtigt im nächsten Jahr 4 Billionen Dollar für dieses Programm zu investieren, und Generalleutnant Richard O. HENRY, der Kommandeur der Raumfahrtabteilung sagte: "Die Raumfahrt revolutioniert die Kriegsführung".

Trotz Zögern und einem gewissen Unbehagen im Pentagon spielt die Raumfahrt eine zunehmend größere Rolle in den amerikanischen Militärvorstellungen, und nun soll der Shuttle das Rückgrat dieser Entwicklung sein.

Die militärische Nutzung des Raums begann mit den deutschen Raketen, die im zweiten Weltkrieg auf London stürzten, und der Shuttle-Flug erregt nun erneut das Interesse für eine militärische Nutzung des Raumes, mit Vorstellungen von Laser- und anderen hochentwickelten Waffensystemen, mit denen die Vereinigten Staaten und die Sowjetunion hoffen, gegenseitig ihre Satelliten abschießen zu können . . . Kritiker sagen allerdings, daß dadurch für beide Seiten im besten Falle eine unvorstellbare Kostenexplosion resultieren würde und im schlimmsten Falle das friedenerhaltende Machtgleichgewicht ins Schwanken geraten könnte.

Man macht sich auch in stärkerem Maße Gedanken darüber, daß die zunehmende Militarisierung des Raumes zum Nachteil von zivilen Verwendungen ausfallen würde, im Pentagon wurde kürzlich beispielsweise festgestellt, daß eine Atomexplosion im Raum (durch Verträge verboten) die unzähligen empfindlichen Elektronikgeräte der Satelliten in Entfernungen von Tausenden von Meilen ausschalten würde. Daraufhin sind nun bei den Raumplanern Bemühungen angelaufen, die Satelliten gegen derartige elektronische Angriffe zu immunisieren.

Im Zentralpunkt militärischer Überlegungen (manche würden das auch Träume nennen) steht ein Laser im Raum, der Geschosse mit Lichtgeschwindigkeit vernichtet. Das Pentagon gibt jetzt schon ungefähr 300 Millionen Dollar aus pro Jahr für Forschungen auf dem Gebiet



der Laserwaffen. Allerdings herrscht wenig Übereinstimmung unter den Fachleuten, ob sie hergestellt werden und wie sie dann vor Angriffen geschützt werden können.

HENRY, der wahrscheinlich Vizekommandeur der Pentagon-Raum-Abteilung werden soll, betonte, daß noch nie irgendein Waffensystem im Raum verwendet werden konnte. Und was die Laser betrifft meinte er, daß die Entwicklung noch nicht sehr fortgeschritten sei und er nicht wisse, ob sie in diesem Jahrhundert noch eingesetzt werden könnten.

Manche Physiker halten auch diese Ansicht noch für optimistisch, Kosta TSIFIS z.B., der Co-Direktor für das wissenschaftliche und technologische Programm für die internationale Sicherheit im Massachusetts Institute of Technology meinte, daß die Laser im Raum überhaupt nicht wirken könnten, das sei ein unveränderliches Naturgesetz, das man mit technischen Manipulationen nicht ändern könne. Die Wellenlänge ist nämlich derart, daß der Strahl auseinanderläuft und damit seine Kraft verliert.

Allerdings behauptet Senator Malcolm WALLOP, der Hauptverfechter im Kongreß für die Laserverwendung im Raum, genau das Gegenteil, und auf die Frage, ob es einen Sinn hat, so viel Geld zu verschwenden für eine so gewaltige Waffe - "ein lohnendes Ziel für die anderen" - meinte er, nach Rücksprache mit vielen Spezialisten, daß es doch eine starke Wehr zum Überleben und zum Selbstschutz sei.

Colonel Fred WISELY, Direktor der Raumplanungsabteilung, ist da nicht so sicher und meint, daß ein Laser im Raum sehr anfällig wäre, und, je perfekter er gestaltet ist, umso mehr wird er als Zielscheibe interessant. Und so eine Sache soll man dann in den Raum schicken ohne ein entsprechendes Verteidigungssystem dafür zu entwickeln? Da werden dann die Kosten anfangen in die Höhe zu schnellen.

WALLOP schätzt eine Aufwendung von 50 bis 60 Billionen Dollar für ein komplettes Laserprogramm im Orbit und meint, daß das eine verdammt gute Anlage wäre um die Bedrohung durch Atomraketen beträchtlich zu reduzieren.

Zusätzlich zu den Laserwaffen arbeiten die Vereinigten Staaten und die Sowjet Union an einem Antisatellitenprogramm, genannt ASAT. Die Russen planen eine Einrichtung um vom Boden aus amerikanische Satelliten abzuschießen, und die Amerikaner warten auf die Zustimmung des Weißen Hauses für ein System zum knockout sowjetischer Satelliten, abzuschließen im Flug von einer F 15. Ein Test-Abschuß einer amerikanischen ASAT ist für Ende dieses Jahres geplant und ein Raumtest für das kommende Jahr.

Zur Zeit der CARTER-Administration waren Bestrebungen im Gange, diese Anti-Satellit-Waffen einzuschränken oder ganz zu eliminieren, sie wurden dann wieder gestoppt, und die REAGAN-Administration scheint nicht geneigt zu sein, sie wieder aufzunehmen.

Die amerikanische ASAT-Technologie ist tatsächlich so weit entwickelt, daß manche sogar glauben, sie könnte in eine Offensivwaffe umgewandelt werden und anstelle von Lasern im Orbit Verwendung finden.

General Daniel GRAHAM, der 1976 als Chef der Geheimdienst-Verteidigungsagentur zurücktrat, hat die Organisation "Hohe Grenze" gefördert, die von der konservativen Heritage-Stiftung unterstützt wird.

Er meinte, 432 Satelliten im Raum, mit Anti-Satelliten-Waffen bestückt, könnten sowjetische Raketen vernichten. Es wäre möglich, ihre Flugbahn in Mikrosekunden zu berechnen und damit kann man in den ersten 7 Flugminuten einer Sowjetrakete begegnen.

In 5 bis 6 Jahren, sagt er, könnte man für 15 Billionen Dollar ein ganzes System aufbauen - das wäre ein guter strategischer Handel, selbst wenn wir ihn um 100 % unterschätzen.

In der gleichen Ausgabe der HUNTSVILLE TIMES vom 21. Juni 1982 erscheint noch der folgende Artikel von dem wissenschaftlichen Mitarbeiter der TIMES, Dave DOOLING

Columbia's Fourth Mission Includes Air Force Cargo

Der vierte Flug der COLUMBIA schließt militärische Programme ein

Eine neue Ära beginnt in dieser Woche wenn der Space Shuttle zum ersten Mal einen Verteidigungsplan erprobt.

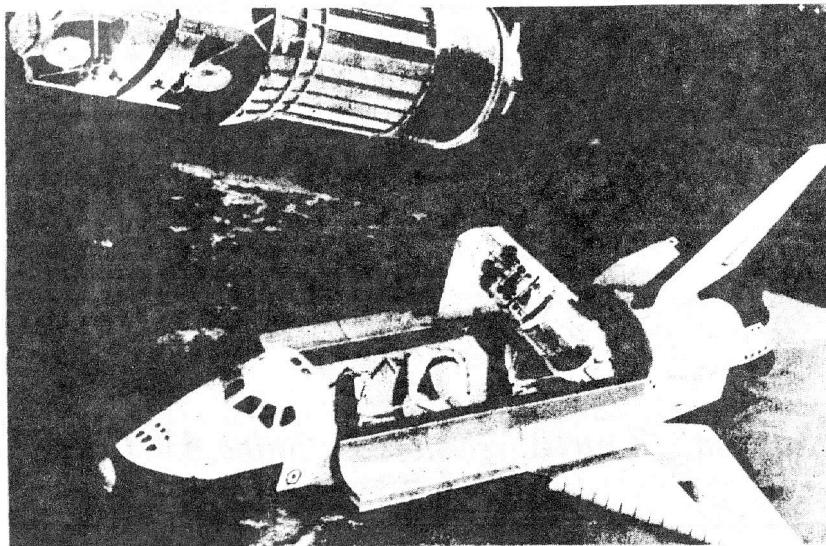
Dies ist eine Entwicklung, die viele Raumfahrt-enthusiasten mit Bedauern als das Ende des zivilen Raumfahrtprogramms ansehen, wie wir es bisher gekannt haben und die andererseits viele Militaristen als einen Einbruch in ihre gut gehütete Welt betrachten.

Es ist auch eine Wende, die die Sowjet Union kritisiert als ersten Schritt zu einem Krieg im Weltraum. Auch bei uns werden Zweifel laut über die Rolle des Verteidigungsministeriums und die der NASA.

Nun ist es aber so, daß doch viele Programme gemeinsamer Art sind, wie Kommunikations- und Wettersatelliten, Raumexperimente, Navigationsprobleme u.s.w., selbst Satellitenspione können mit anderen Erdbeobachtungssatelliten verglichen werden. Natürlich gibt es dann auch andere Ausführungen, wie Radar und Kommunikationsabhörer sowie Frühwarnsysteme.



Die wissenschaftlich orientierten US-Zeitungen haben diese Themen natürlich rasch aufgegriffen und ergießen sich nun in Voraussagen und Spekulationen hinsichtlich künftiger Entwicklungen auf der Erde und im Weltraum, sowie im möglichen Wettstreit jeder Art, mit dem "Gegner".



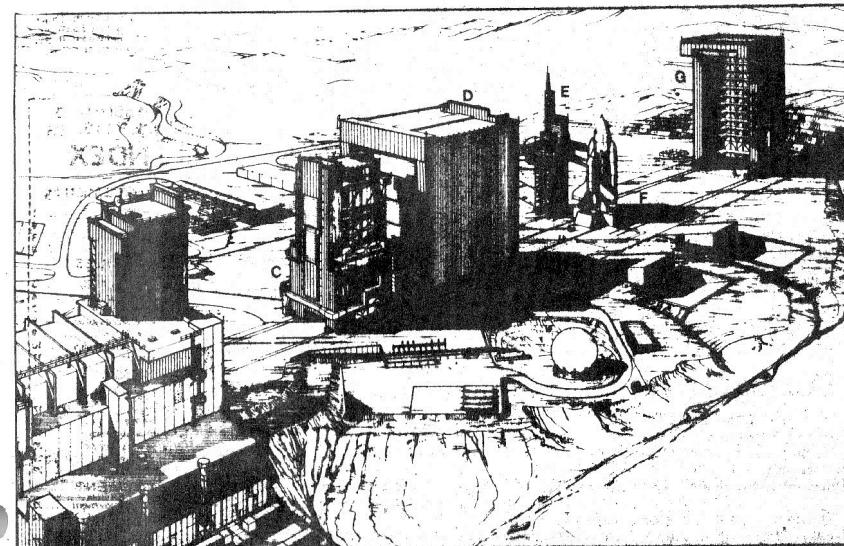
DRAWING SHOWS IUS DEPLOYING SATELLITE FROM SHUTTLE

Das Verteidigungsministerium DOD - Department of Defense, ist nun der bedeutendste Kunde für das Shuttle-Programm, mit absolutem Vorrecht, und man schätzt, daß ungefähr ein Drittel der vorgesehenen Flüge in den frühen 90er Jahren darauf entfallen.

- Das Verteidigungsministerium plant nun einen Shuttle-Flughafen einzurichten auf der Vandenburg Air Force Base an der pazifischen Küste, westlich von Santa Barbara in Kalifornien.

- Dann soll im Johnson Space Center in Houston ein Teil der Kontrollstation für militärische Aufgaben abgetrennt und mit einem Faraday'schen Käfig umgeben werden zur Abschirmung der Radiowellen.
- Ferner soll in Peterson AFB, zwischen Denver und Boulder, Colorado, ein Raumfahrtzentrum errichtet werden um eine sichere Kontrolle für militärische Shuttle-Einsätze zu garantieren, was umgekehrt wiederum eine Stütze für zivile Einsätze bietet.

Für dieses Programm ist für das Rechnungsjahr 1986 ein geschätzter Betrag von 7,9 Billionen US-Dollar vorgesehen, einschließlich 80,6 Millionen für das Raumfahrt-Testprogramm.



AIR FORCE'S PLANS FOR SHUTTLE LAUNCH SITE AT VANDENBURG

Viele Beobachter fürchten nun, daß die NASA vom Verteidigungsministerium DOD geschluckt wird, und die Raumfahrtleute machen sich Sorgen, doch ist kürzlich der ranghohe Demokrat, Senator William PROXMIRE, D-Wisconsin, im Senatsausschuß für eine Erweiterung der legalen Trennung der beiden Instanzen eingetreten. Um die Militarisierung der NASA zu stoppen, forderte er in der Budget-Debatte am 19. Februar eine Trennung des Budgets für das Verteidigungsministerium vom NASA-Budget. Dieser Antrag wurde von verschiedenen Seiten unterstützt.

Raketechnik
Raumfahrt
Weltraumforschung

aktuell
schreibt:

US - Studien über Raumstationen

In den USA werden z.Zt. verschiedene Konzeptionen einer Raumstation diskutiert. Der Entwurf des Marshall Space Flight Center geht zunächst von einer unbemannten Basis aus, die später zur bemannten Station ausgebaut werden soll. Das Konzept des Johnson Space Center sieht dagegen von Anfang an eine bemannte Station vor.

In beiden Studien soll die Station Ausgangspunkt für wissenschaftliche und anwendungsbezogene Experimente sein. Weiter ist geplant, Nutzlasten in höhere Umlaufbahnen oder auf den Weg zu interplanetaren Missionen zu bringen. In der Station sollen größere Nutzlasten montiert und repariert werden können.

Da die einzelnen Segmente mit dem Shuttle transportiert werden, ist eine optimale Ausnutzung des Laderaumes von 18 mal 4 m erforderlich.

Zur Klärung des Einsatzspektrums wurden an verschiedene Raumfahrtfirmen Studienaufträge für die Auslegung der Raumstation vergeben.

Europäische Studien über Raumstationen und Weltraumplattformen

Für die als ESA-NASA-Kooperation geplante Raumstation wird von den Europäern ein auf Spacelab basierendes Modell vorgeschlagen. Als Plattform wird zur Zeit das Modell EURECA (European Retrievable Carrier) diskutiert. Die Nutzlast soll zwischen 800 kg und 1,5 t liegen. Außerdem verfügt EURECA über ein eigenes Antriebssystem, das zunächst eine Bahn in 500 km, später in 900 km Höhe ermöglichen soll. Der erste Start ist mit dem Shuttle für 1986 vorgesehen. Die Verweilzeit im Orbit soll zunächst sechs Monate betragen. EURECA soll vor allem zur Micro-Gravitationsforschung, für neue Untersuchungen auf dem Gebiet der Materialforschung und für die Kristallzucht genutzt werden. Nach einer Umrüstung können auch biologische Missionen, sowie Anwendungen zur Erderkundung und Astronomie möglich sein, wofür die Amerikaner besonders interessiert sind.

Die langfristige Planung der ESA geht von einer großen autonomen Plattform EUROS (European Retrievable Orbiting System) aus. Sie soll zur Fertigung von Materialien, sowie der kommerziellen Erdbeobachtung und Kommunikation dienen. Die Möglichkeit, auch bemannte Module anzukoppeln, wird nicht ausgeschlossen.

Satellit wird "eingemottet"

Der von Dornier entwickelte ISPM-Satellit (International Solar Polar Mission), nach jahrelanger Arbeit jetzt fertiggestellt, soll für 2 Jahre eingemottet werden. Grund dafür sind u.A. die enormen Verzögerungen im Shuttle-Programm. Ursprünglich sollten zwei Satelliten, einer von der NASA, der andere von der ESA, Anfang der 80er Jahre starten. Das Ziel dieser Missionen: Zum erstenmal wollten Wissenschaftler Informationen von den Polen der Sonne erhalten. Dadurch, daß die NASA aus diesem Programm zudem ausgestiegen ist, wurde die Priorität für ISPM bei den Shuttle-Flügen zurückgesetzt und es ist erst 1986 mit der Mission zu rechnen. Für Dornier besteht nun das Problem, wenigstens eine Kerngruppe von 40 Mitarbeitern bis 1985 zusammenzuhalten.

Pioneer 10 hat das Sonnensystem verlassen

Wenig mehr als elf Jahre nach dem Start verließ am 13. Juni 83 die amerikanische Sonde Pioneer 10 als erster von Menschenhand gebauter Flugkörper unser Planetensystem. Als Pioneer 10 mit einer Botschaft der Irdischen an Außerirdische am 2. März 1972 seine Reise antrat, lag seine Lebenserwartung bei 21 Monaten. Zur Überraschung seiner Erbauer funktioniert das Gerät immer noch und hat sich inzwischen 4,52 Milliarden Kilometer von der Sonne entfernt. Die Sonde wiegt 250 kg und hat auch einige Pionierleistungen erbracht. Als erste Sonde ging Pioneer 10 über den Bereich der inneren Planeten hinaus und passierte unbeschädigt den Asteroidengürtel. Derzeit vergehen vier Stunden und 20 Minuten, bis ein Funksignal aus der Zentrale die Sonde erreicht. Bis 1994 kann der Flug der Sonde noch verfolgt werden, dann werden die Energieversorgungsanlagen erschöpft sein. NASA-Experten vermuten, daß der erste Kontakt mit einem Fixstern erst in 10 500 Jahren erfolgen wird.

Raumflüge für Privatpersonen schon ab 1985?

NASA-Chef Beggs gab bekannt, daß möglicherweise ab 1985 Privatpersonen mit dem Shuttle in den Orbit fliegen können. Bei einer Vorstellung der Pläne der NASA für die nächsten 50 Jahre werde auch mit Vorbereitungen für einen bemannten Marsflug begonnen. Ende des Jahrhunderts würden die USA über eine Raumstation verfügen, die dauernd von Menschen besetzt sei und wöchentlich einmal angeflogen werden soll.

Die ersten Privatpersonen, die für den Weltraum ausgewählt werden, sollen nach Angaben des NASA-Chefs Künstler, Schriftsteller und Journalisten sein. Personen also, die ihre Eindrücke und Erfahrungen einem breiten Publikum mitteilen könnten. Da nur drei Passagiere pro Flug im Shuttle Platz finden, muß die NASA noch ein Konzept fertigen, wonach die Auswahl der Reisenden zu geschehen habe und wieviel ein Flug kosten soll.

Neuer Generaldirektor der ESA

Der derzeitige Präsident der Max-Planck-Gesellschaft, Reimar Lüst, ist zum neuen Generaldirektor der ESA gewählt worden. Lüst ist der erste Deutsche, der diese Spitzenfunktion einnehmen wird. Er tritt sein Amt Mitte 1984 nach Ablauf seiner Tätigkeit bei der MPG an.



Nachruf auf Flugkapitän Erich Warsitz.

Am 12. 7. 1983 verstarb nach langer Krankheit in Lugano/Schweiz der ehemalige Testpilot und Flugkapitän Erich Warsitz.

Sein Name ist untrennbar mit der praktischen Flugerprobung der ersten Raketen- und Turbinen- Strahlflugzeuge der Luftfahrtgeschichte verbunden. In dieser Beziehung war er in hervorragender Weise bei der Verwirklichung neuer Flugzeuggenerationen beteiligt. Wer seine fliegerischen Leistungen würdigen will, kommt nicht umhin, wenigstens in groben Zügen auch die Anfänge dieser neuen Flugzeuge in gleicher Weise zu schildern.

Erich Warsitz wurde am 18. 10. 1906 in Hattingen/Ruhr als Sohn des Oberingenieurs Robert Warsitz geboren. Nach dem Besuch der Volksschule und des Realgymnasiums von 1912 bis 1924 begann er seine fliegerische Laufbahn bei der Akademischen Fliegergruppe Bonn/Hangelar von 1925 bis 1928. Sein Fluglehrer war der Mediziner Dr. Siegfried Ruff.

Nach praktisch- technischer und kaufmännischer Ausbildung, sowie verschiedenen Tätigkeiten u. a. als Direktionsassistent und Betriebsleiter im Automobil- und Motorenbau in der Zeit von 1928 bis 1934, ergänzte Erich Warsitz gegen Ende dieser Zeit seine fliegerische Ausbildung bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule Stettin (DVS).

In den Jahren 1934 bis 1936 war Warsitz Testpilot bei der Erprobungsstelle der Luftwaffe Rechlin. Er begann damit jene Tätigkeit, die ihn wenig später mit geschichtsträchtigen Entwicklungen der Luftfahrt konfrontieren sollte.

Im November 1935 beschlossen Ernst Heinkel und Wernher v. Braun ein auf dem Artillerieschießplatz Kummersdorf bei Berlin von Wernher von Braun entwickeltes, vorerst noch primitives,

Flüssigkeitstriebwerk (flüssiger Sauerstoff und Alkohol) in einem Flugzeug zu erproben. Dabei war der Initiator dieses Gedankens von Braun gewesen. Weder das Heereswaffenamt noch das Reichsluftfahrtministerium (RLM) hatten damals Interesse, ein raketentriebenes Flugzeug zu entwickeln. Außerdem gab es viele Zweifler, die eine Rakete als für ein Flugzeug nicht geeigneten Antrieb ansahen.

Man entschloß sich, als Versuchsflugzeug den Jagdeinsitzer He 112 zu verwenden, der seinerzeit als Nachfolgejäger für die Ae 68 und He 51 vorgesehen war und sich in Konkurrenz zur Fw 159, Ar 80 und Me Bf 109 befand.

Zunächst stellte die Firma Heinkel für die Bodenerprobung in Kummersdorf den Rumpf einer He 112 zur Verfügung, der jedoch durch eine Explosion der Raketenbrennkammer zerstört wurde. Als die Standversuche mit einem zweiten Rumpf zufriedenstellend verliefen, wurde das Raketentriebwerk in den Rumpf einer kompletten, mit Kolbentriebwerk versehenen He 112 als Zusatztriebwerk eingebaut.

Die Flugerprobung wurde auf einem nördlich von Neuhausenberg an der Straße nach Letschin etwa 57 km östlich von Berlin-Mitte gelegenen E-Hafen durchgeführt. Hier hatte der seit 1936 als Testpilot im RLM tätige und dem "Raketensorderkommando von Braun" als 26. Mitarbeiter im Herbst 1936 zugeordnete Erich Warsitz einen Teil der Aufgaben für die Durchführung der Flugerprobung mit Raketentriebwerken übernommen. Warsitz kam von der E-Stelle der Luftwaffe Rechlin. Er wurde von dem früheren Heinkel-Testpiloten Junck, der jetzt im RLM tätig war, an von Braun vermittelt.

Im Juli 1936 wurde innerhalb der Motorengruppe des RLM ein Referat für Raketentriebwerke eingerichtet und dessen Leitung dem Dipl. Ing. Uvo Pauls von der E-Stelle der Luftwaffe für Seeflugzeuge Travemünde übertragen. Schon bei den Standversuchen mit dem He 112 - Rumpf in Kummersdorf ist von diesem



Referat Verbindung mit der von Braun - Arbeitsgruppe aufgenommen worden, da ja der Flugplatz in Neuhausenberg zum Zuständigkeitsbereich des RLM gehörte. Das Bodenpersonal hat sowohl Kummendorf als auch die Firma Heinkel gestellt.

Leider explodierte in Kummendorf das komplett mit Raketen- und Kolbenmotor ausgestattete Muster der He 112 bei Startvorbereitungen im März 1937. Nachdem ein weiteres Erprobungsmuster gebaut war, führte Erich Warsitz trotz der noch vorhandenen Schwierigkeiten, besonders auch beim Zünden und Abschalten des Triebwerkes, im Juli 1937 in Neuhausenberg einen Flug durch. Dabei startete das Flugzeug mit seinem Kolbenmotor und während des Geradeausfluges wurde in 800 m Höhe das Raketentriebwerk gezündet. Deutlich konnte vom Boden die Triebwerksflamme und eine Geschwindigkeitszunahme der Maschine beobachtet werden. Nach dem Abschalten des Raketenantriebes landete Warsitz das Flugzeug in großer Eile zum Erstaunen aller Beobachter mit einer Bauchlandung. Die Ursache dieser schnellen Maßnahme waren heiße Feuergase, die von der im offenen Rumpfende angeordneten Raketendüse durch den beim Flug im Rumpf auftretenden Unterdruck bis in den Pilotenraum hineingesaugt wurden.

Nachdem schon im Frühjahr 1937 erste Versuchsmuster einer Raketenstarthilfe bei der Firma Walter in Kiel-Tannenberg einsatzbereit waren, bot sich hiermit ein weiteres Raketensystem an, das auch als Antrieb in Flugzeugen erprobt werden konnte. Inzwischen hatte Erich Warsitz in Neuhausenberg mit den Walter-Starthilfen und einer jeweils maximal beladenen He 111 viele Starts erfolgreich durchgeführt. Damit hatten diese Antriebe ihre Betriebssicherheit bewiesen. Bei 30 sec. Brenndauer lieferten sie einen Schub von 10 kN. Als Treibstoff wurden die Komponenten Wasserstoffsuperoxyd und als flüssiger Katalysator Kalziumpermanganat (T- u. Z-Stoff) verwendet, wobei Preßluft als Fördermittel benutzt wurde ("Kalter Schub").

Es wurden bei den He 111-Starts jeweils zwei Starthilfen verwendet, wobei je eine unter jeder Tragfläche in Nähe des Fahrwerks montiert und nach dem Ausbrennen und erfolgtem Start an Lastenfallschirmen abgeworfen wurden. Nach Betanken konnten die Aggregate wieder verwendet werden, was z.B. mit den selben Triebwerken sechzigmal hintereinander erprobt wurde.

Auf Grund dieser guten Ergebnisse bei den Starthilfversuchen, wurde ein modifiziertes Walter-Raketentriebwerk im Auftrag der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in einen Rumpf des Schulflugzeuges Fw 56 ("Stößer") als Zusatztriebwerk eingebaut. Es lieferte einen "Kalten Schub" von 2,9 kN 30 sec. lang und wurde in vielen Starts erfolgreich und ohne Zwischenfall von Erich Warsitz in der Zeit von Mai bis Oktober 1937 in Neuhausenberg erprobt. Auch andere Piloten u.a. Udet, flogen diese Maschine ohne Probleme.

Da in Neuhausenberg Arbeitsgruppen von verschiedenen Dienststellen und Firmen unter verhältnismäßig primitiven Umständen zusammenarbeiten mußten, blieb es nicht aus, daß es auch zu entsprechenden Unstimmigkeiten, Reibereien und Konkurrenzdenken kam. In diesem Zusammenhang ist neben seinem fliegerischen Können eine Charaktereigenschaft von Warsitz zu erwähnen, der es immer wieder verstand, mit Humor, Geschick und kameradschaftlicher Haltung Differenzen und Gegensätze auszugleichen. Auch wird von ehemaligen Angehörigen des Flugplatzes Neuhausenberg berichtet, daß man mit seinen privaten und dienstlichen Sorgen jederzeit bei Erich Warsitz ein geneigtes Ohr fand und er, wo es ihm möglich war, helfend eingriff.

Die guten Erprobungsergebnisse mit der Fw 56 veranlaßten die Ausrüstung einer He 112 mit einem im Rumpfende eingebauten Walter-Raketenzusatzttriebwerk. Es war das RI-203 mit einem Schub von 5 kN während 60 sec. Als Treibstoffe fanden ebenfalls T- u. Z-Stoff Verwendung. Die von Erich Warsitz ohne Zwischenfall im Herbst 1937 durchgeführten Versuchsflüge wurden als



Vorerprobung für jenes Triebwerk angesehen, das in den als reines Raketenflugzeug im Bau befindlichen Prototyp einer He 176 eingebaut werden sollte. Sicher haben bei diesem Vorhaben auch ehrgeizige Ziele Heinkels bezüglich des Erreichens der 1000 km/h-Marke mitgespielt, da die Propellerflugzeuge bei ca. 700 km/h an der oberen Grenze ihrer Geschwindigkeit angelangt waren. Auch hatte Warsitz Heinkel auf Befragen zu erkennen gegeben, daß er bereit wäre, daß als Rekordflugzeug konzipierte Muster der He 176 für den absoluten Geschwindigkeitsrekord zu erproben.

Nach Beendigung der Erprobungen in Neuhausenberg im Herbst 1937 wurde am 1. April 1938 die mit Rollfeld und Gebäuden im ersten Bauabschnitt fertiggestellte E-Stelle der Luftwaffe in Peenemünde-West offiziell in Betrieb genommen. Die Zahl der ersten Mitarbeiter betrug etwa 60. Die Leitung der E-Stelle übernahm Fliegeroberstabs- Ing. Uvo Pauls.

Vom Sommer 1938 bis Mai 1939 fanden in Peenemünde-West unter Leitung von Erich Warsitz weitere Versuche mit Walter-Starthilfsraketen statt, die zur Serienreife und Einweisung eines E-Kommandos der Truppe führten. Damit war ein weiterer Beweis der Zuverlässigkeit des Walter-Raketenantriebes erbracht.

Erich Warsitz wurde am 1. April 1938 Chef pilot und Leiter des Flugbetriebes der E-Stelle Peenemünde-West unter Beibehaltung seiner Tätigkeit als Testpilot für besondere Einsätze bei der Firma Heinkel. Die Aufgabe eines "Flugleiters" war im Jahre 1938 in Peenemünde-West ziemlich einfach, da die Zahl der Versuchsfülege und der zur Verfügung stehenden Flugzeugführer verhältnismäßig klein war. Das änderte sich aber schon in den nächsten Jahren, als sowohl die Zahl der Mitarbeiter und der Flugzeugführer als auch der Versuchsfülege rapide anstieg. Die routinemäßige Abwicklung des normalen Platz- und Reiseflugverkehrs konnte Erich Warsitz ohne Bedenken seinem absolut zuverlässigen Mitarbeiter Hämmerling und dessen Team überlassen.

Ganz anders sah es beim Versuchsflugbetrieb aus. Dieser stellte mit seinem täglich wechselnden Programm in zunehmendem Maße immer höhere Ansprüche an alle Beteiligten hinsichtlich Einsatzbereitschaft, Disziplin, Flexibilität und Fairneß. In dieser Hinsicht war Erich Warsitz für alle ein Vorbild und der gute Kamerad.

Anfang 1941 hatte die E-Stelle Peenemünde-West etwa 700 Mitarbeiter. Die Zahl der Flugzeugführer betrug damals ungefähr 18, davon gehörten etwa 10 "konventionelle" Flugzeugführer (d. h. ohne Ingenieurausbildung) zur Flugleitung. Die übrigen Flugzeugführer waren in den Fachgruppen tätige Ingenieurpiloten. Hinzu kamen in wechselnder Zahl Testpiloten der Firmen und der Truppe, die mit eigenem Personal als Gäste der E-Stelle aus Geheimhaltungsgründen in Peenemünde-West ihre eigenen Erprobungen und Flugversuche durchführten. Es war daher oft nicht leicht für Erich Warsitz, die Meinungen und Wünsche aller Beteiligten zu koordinieren. Hinzu kam eine besondere Belastung bei Versuchsfügen, die mit einem Risiko verbunden waren z. B. bei Flügen in sehr großer Höhe oder mit hoher Geschwindigkeit. Versuche mit neuartigen Raketentriebwerken wurden erst dann geflogen, wenn das betreffende Triebwerk zuvor eine lange Reihe von Prüfstandsversuchen am Boden ohne Schaden überstanden hatte. Trotzdem konnten derartige Versuchsfüge bei nicht vorhersehbaren Pannen sehr gefährlich werden.

Eine Warnung war der Absturz eines Heinkel-Jagdeinsitzers He 112, in dessen Heck in Fortsetzung des 1937 in Neuhausenberg abgebrochenen Programms ein verbessertes v. Braum- Raketen-Zusatztriebwerk eingebaut war. Diese Neukonstruktion wurde im Jahr 1939 auf einem Prüfstand der Heeresversuchsstelle Peenemünde-Ost einer langen Erprobung unterzogen, die erst nach vielen Schwierigkeiten zufriedenstellend verlief.

Erich Warsitz nahm zeitweise an diesen Bodenversuchen teil und machte im Frühjahr 1940 in Peenemünde-West Testflüge mit dem voll ausgerüsteten Flugzeug. Störungen traten nicht auf.



Am 18. Juni 1940 brannte bei einem Geschwindigkeitsmeßflug in Peenemünde-West die im Heck des Flugzeuges eingebaute Raketenbrennkammer des voll eingeschalteten Zusatztriebwerks durch. Die hier austretende Flamme zerstörte die Höhenruderanlage, sodaß die Maschine steuerlos wurde und abstürzte. Der Testpilot der Erprobungsstelle, Flugbaumeister Gerhard Reins, kam dabei ums Leben.

Dieses Unglück war ein Schock für alle Mitarbeiter, die einen fröhlichen Kameraden und liebenswerten Menschen verloren. Die Erprobungsstelle beklagte den Verlust eines hervorragenden Ingenieurs und Flugzeugführers.

Nach diesem bedauerlichen Unfall begann sich damals Unsicherheit gegenüber einem Flugzeugraketenantrieb mit flüssigem Sauerstoff und Alkohol auszubreiten. Die Kombination Walter-Antrieb und Flugzeug schien damit festgelegt und sollte auch später zu einem der bemerkenswertesten und futuristischsten Flugzeuge des zweiten Weltkrieges werden, das mit der Typenbezeichnung Me 163 in Serie gebaut wurde und auch zum Einsatz kam.

Im Sommer 1939 wurden Teile und Baugruppen der He 176, des von Heinkel geplanten Raketenflugzeuges, für die Endmontage und den Triebwerkseinbau nach Peenemünde-West überführt. Hier beaufsichtigten Erich Warsitz und Heinkel-Ing. Walter Kunzel in einer extra für diesen Zweck zwischen Halle W1 und Werft W2 gebauten kleineren Halle die Montagearbeiten.

Das Flugzeug hatte bei sehr kleinen Abmessungen eine äußerst elegante Linienführung: Länge 5,20 m, Spannweite 5,00 m (zweiter Flügel), Rüstgewicht 1.570 kg, Abfluggewicht 2.000 kg. Als Motor erhielt es ein Walter-Raketentriebwerk mit "Kaltem Schub" von 5 kN während 60 sec. mit T- und Z-Stoff und einer Turbopumpe als Fördermittel. Diese Pumpe, mit Peroxyddampf angetrieben, war in ihrer Förderleistung regelbar, womit dieses Walter-Triebwerk das erste in der Schubkraft zu steuernde Raketentriebwerk war. Für die zweite Versuchsausführung sollte

eine stärkere 10 kN von Braun- Rakete eingebaut werden. Doch dazu ist es nicht mehr gekommen.

Wegen der kleinen Kanzelabmessung war für den Piloten eine halbliegende Position vorgesehen worden. Die gesamte vordere Kanzel konnte, wegen der erwarteten hohen Fluggeschwindigkeiten, mit Sprengbolzen und pneumatisch vom Flugzeug getrennt und durch einen Bremsfallschirm auf eine Geschwindigkeit reduziert werden, die es dem Piloten ermöglichte, mit seinem Fallschirm den Pilotensitz zu verlassen. Mit Kanzelatrappen aus Holz, die aus 6.000 bis 7.000 m Höhe von einer He 111 abgeworfen wurden, ist dieses System in Peenemünde-West mit einer lebensgroßen Puppe erprobt worden. Anfängliche Schwierigkeiten, wobei der Lastenfallschirm sich nicht immer öffnete, wurden durch ein pneumatisches Herausschießen des Schirmes beseitigt. Damit war das Prinzip des heutigen Schleudersitzes geboren.

Im Mai 1939 erfolgten nach beendeter Montage die ersten Triebwerksstandversuche. Im Juni 1939 fanden unter Leitung von Erich Warsitz die ersten Rollversuche im Schlepp eines 7,6 Ltr.-Kompressorwagens von Mercedes am Strand nördlich von Karlshagen statt. Nach weiteren Rollversuchen und Luftsprüngen mit Hilfe des Raketenantriebes, flog Warsitz am 15. Juni 1939 mit der He 176 eine Platzrunde in Peenemünde-West. Der offizielle Erstflug fand am 20. Juni 1939 in Peenemünde-West statt. Einen Tag später, am 21. Juni erfolgte vor Udet und Milch eine gelungene Flugvorführung, wobei Erich Warsitz zum Flugkapitän ernannt wurde. Gleichzeitig erließ Udet jedoch ein Startverbot, da ihm die Versuche zu gefährlich erschienen.

Anlässlich einer Flugvorführung vor Hitler, Göring, Milch und Udet am 3. Juli 1939 auf dem zur E-Stelle Rechlin gehörenden ca. 6 km in östlicher Richtung entfernten Flugplatz Roggentin, wurde das Flugverbot wieder aufgehoben. Uvo Pauls meldete an Udet die He 176 startklar und als er anschließend die Startflagge zum Start senkte, da erhofften sich Heinkel und sicher auch Warsitz einen Durchbruch in der Weiterentwicklung des

Raketenflugzeuges. Hitler, der offensichtlich die Tragweite dieses neuen Flugzeugantriebes erkannte, gestattete die Weiterarbeit, jedoch wurde das Interesse bei den zuständigen Stellen im RLM-Berlin nicht größer. Die Arbeiten mußten im gleichen Jahr bei Kriegsausbruch eingestellt werden, der zunächst ein Bauverbot für alle Neuentwicklungen brachte. Die He 176 V-1 wurde später in Kisten verpackt an das Luftfahrtmuseum in Berlin am Lehrter Bahnhof verschickt und dort noch im verpackten Zustand 1944 durch einen Luftangriff zerstört. Ebenso gingen alle Unterlagen dieses Flugzeuges verloren.

Mit dem Ende der He 176- Entwicklung war auch die Einflieger-tätigkeit von Erich Warsitz im Bereich der raketengetriebenen Strahlflugzeuge beendet. Die später in Peenemünde-West einsetzende Erprobung des Raketenjägers Me 163 führten andere Piloten durch. Auf Warsitz wartete jedoch die Mitarbeit an einer anderen Aufgabe, deren Lösung für die Fliegerei eine bis heute nachwirkende, einschneidende und umwälzende Wirkung haben sollte. Es war der Beginn der nach heutiger Version kurz "Jet-Zeitalter" genannten Epoche. Das blieb der breiten Öffentlichkeit auf Grund der kriegsbedingten Geheimhaltung allerdings verborgen.

Schon 1936 hatte Heinkel in seinem Werk Marienehe, am Westufer der Warnow zwischen Rostock und Warnemünde beim ehemaligen Gut Marienehe gelegen, eine geheime Abteilung für Strömungs-triebwerke geschaffen, deren Leitung er dem jungen Physiker Dr. Pabst von Ohain mit seinem technischen Assistenten Hahn anvertraute. Von Ohain, der sich schon seit 1933 mit der Theorie von Strahltriebwerken befaßte, konnte im September 1937 eine mit Wasserstoff betriebene Strahlтурbine He S1 mit 1,3 kN Schub zum Laufen bringen. Nach 1 1/2 Jahren weiterer Entwicklung lief über die Version He S3 (mit Benzin getrieben) das regelbare Turbinenstrahltriebwerk He S3A. Nach weiteren Verbesserungen wurden zwei Aggregate He S3B für die Flugerprobung gebaut.

Als Erprobungsflugzeug war die He 178 entwickelt worden, wobei das Triebwerk im Rumpf hinter dem Piloten angeordnet war. Diese Konstruktion machte den Lufteintritt an der Rumpfspitze und den

Abgasstrahlaustritt über ein langes Rohr am Rumpfende notwendig. Die He 178 war ein reiner Versuchsträger, der sowohl nach heutigen als auch damaligen Begriffen ein eher häßlicher als schnittiger Schulterdecker war. Das Normalfahrgestell konnte seitlich in den Rumpf eingezogen werden. Das Spornrad war starr. Der Turbinenschub betrug im Stand 4,5 kN.

Ähnlich wie bei den Raketentriebwerkserprobungen in Neuhausen-berg, wurde auch das erste Turbinenstrahltriebwerk He S3B als Zusatztriebwerk Außenbords unter eine He 118 montiert und im Flug erprobt. Dabei wurde mit Kolbenmotor gestartet. Die Flugerprobung mit der He 118 fand unter Leitung von Warsitz und Künzel bei Heinkel in Marienehe statt. Die Ergebnisse waren zufriedenstellend. Da das Zusatztriebwerk nach einem Erprobungs-flug durch einen unglücklichen Zufall ausbrannte, entschloß man sich bei Heinkel, die zweite Strahlтурbine He S3B, wie konstruktiv vorgesehen, direkt in die He 178 einzubauen.

Den ersten Start und anschließenden Geradeausflug mit Strahl-turbine machte Erich Warsitz am Morgen des 24. August 1939 auf dem Heinkel-Werk-Flugplatz Marienehe. Drei Tage später, am 27. August flog Warsitz mit der Maschine eine längere Zeit. Damit war die He 178 das erste fliegende Strahlturbinen-flugzeug der Welt.

Erst am 28. Oktober 1939 konnte Heinkel eine Vorführung vor Milch, Udet, Lucht und Reidenbach vom RLM-Berlin erreichen, die trotz einer gelungenen Vorführung desinteressiert blieben. Offensichtlich fühlte sich das RLM übergangen, da die Entwicklung des ersten Strahlturbinenflugzeuges ohne Wissen amtlicher Stellen geheim bei Heinkel erfolgt war. Es ist anzunehmen, daß der spätere Ausschluß Heinkels aus der deutschen Strahlturbinen-Entwicklung auf den gleichen Grund zurückzuführen ist.

Die He 178 absolvierte anschließend noch viele Flüge unter Warsitz, deren Ergebnisse bei der Entwicklung eines neuen Strahlturbinenflugzeuges, der He 280, ihren Niederschlag

finden sollte. Die He 280 wurde als voll ausgerüsteter Strahljäger konzipiert. Dabei verließ man den Rumpfeinbau des Triebwerkes wegen der langen Ansaug- und Abgaskanäle und sah zwei Triebwerke in Gondeln unter den Flächen vor. Von Ohain entwickelte ein weiter verbessertes Triebwerk He S8 mit 7,0 kN Schub.

Für die Zelle wurden für damalige deutsche Verhältnisse zwei Neuheiten eingeführt, ein Fahrgestell mit Bugrad und der Einbau des schon erwähnten, bei Heinkel entwickelten Schleuder- sitzes. Am 5. April 1941 wurde die Maschine von Flugkapitän Warsitz eingeflogen. In einem anschließenden Schaukampf mit einer Fw 190 konnte diese vollkommen ausgekurvt werden.

Die He 280 war das erste zweimotorige Strahlturbinenflugzeug der Welt. Es wurden weitere sieben Versuchsmuster gebaut mit Antrieb durch die He S011-Strahlaturbine bei 13,0 kN Schub. Am 15. September 1942 wurde die He 280 jedoch zugunsten der in Entwicklung befindlichen Me 262 durch Milch von der Bau- liste gestrichen, der damit eine Verzögerung des Fronteinsatzes der Strahlturbinenjäger in Kauf nahm.

Sehr bald nach dem Freitod Udets am 17. November 1941 beendete Erich Warsitz aus eigenem Entschluß seine so erfolgreiche Einfliegertätigkeit. Er verließ sowohl die Firma Heinkel als auch die Erprobungsstelle der Luftwaffe Peenemünde-West und wandte sich einer Tätigkeit zu, in der ihm seine allgemein technische und offensichtlich auch kaufmännische Begabung zustatten kam. Er gründete im Jahr 1942 als Inhaber, technischer und kaufmännischer Leiter die Warsitz-Werke Amsterdam. Außerdem übernahm er die Nova-Gesellschaft Nossen/Sachsen mit dem Zweigwerk Fürstlich Drehna/Niederlausitz bis zum Kriegsende 1945. Das Programm dieser Firmen war hauptsächlich die Fertigung von Bauteilen für die A4-Rakete.

Im Jahre 1945 wird Erich Warsitz gewaltsam aus West-Berlin durch die Russen entführt, wie es verschiedenen anderen markanten Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Technik ähnlich ergangen ist. Nach fast fünfjähriger Zwangsarbeit in dem berüchtigten Straflager 7525/13 in Sibirien, kommt er 1950 nach Westdeutschland zurück. Er gründet noch im gleichen Jahr als alleiniger Inhaber die Maschinenfabrik Hilden in Hilden/Rhld. Ein alter Peenemünder, der ehemalige Betriebsleiter von Peenemünde-West Hans Waas, wurde sein Betriebsleiter. Erich Warsitz übernahm von 1962 bis 1964 die Position eines Generaldirektors im Brake Shoe-Konzern/USA. Am 30. Juni 1964 ging er aus gesundheitlichen Gründen in den Ruhestand.

Fliegerische Tätigkeiten übte Erich Warsitz ab 1942 nicht mehr aus. Aus den Jahren ca. 1927 bis 1941 seien zur Abrundung der Schilderung seines fliegerischen Lebenslaufes, außer den schon in diesem Nachruf näher beschriebenen Aktivitäten, noch zu erwähnen seine See- und Landflugscheine A2/ B1/ B2/ C2, die Scheine für Blindflug, Kunstflug Kl und K2. Außerdem war er Inhaber des Steuermannspatents für Kleine Fahrt. Seine Tätigkeiten reichten vom Fluglehrer, Ausbildungsleiter im zivilen und militärischen Bereich bis hin zur Jagdflieger-, Stuka- und Bomberschulung. Im Zuge der Erprobung und Frontreifmachung hat Warsitz alle deutschen und viele ausländischen Flugzeuge, einschließlich der amerikanischen, englischen und russischen Typen in weit über zwei Millionen Kilometern geflogen. Dabei waren die Erlebnisse und Zwischenfälle so umfangreich, daß man damit allein ein Buch füllen könnte.

Das war in geraffter Form der Lebenslauf des verstorbenen Flugkapitäns Erich Warsitz. Der berufliche Abschnitt seiner Testpilotenzeit vor dem Hintergrund der epochenmachenden Entwicklung und Erprobung der Raketen- und Turbinenstrahlflugzeuge wurde ausführlich geschildert.



Als ehemalige Peeneminder fühlen wir uns verpflichtet, seine zur damaligen Zeit unter dem Mantel der Geheimhaltung erbrachten und heute meist nur eingeweihten Experten bekannten Leistungen zu würdigen.

Botho Stüwe

Dieser Beitrag wurde unter Verwendung folgender Mitteilungen und Unterlagen geschrieben und zusammengestellt:

Frau Doris Warsitz: Persönliche Mitteilungen
A. Beck: Persönliche Mitteilungen
P. Engelmann: Bericht über Neuhardenberg
M. Mayer: Persönliche Mitteilungen
C. Neuwirth: Persönliche Mitteilungen
U. Pauls: "Was geschah in Peenemünde-West?" Pers. Mitteilungen

Literatur:

K.H. Kens und H.J. Nowarra: "Die deutschen Flugzeuge 1933-1945"
H.J. Nowarra: "Raketenjäger"
"Luftfahrt international" Nr.23 Sept./Okt. 1977

Bildnachweis: Ehemalige Bildstelle Peenemünde-West



Testpilot
Erich WARSITZ
in Neuharden-
berg 1937



Flugbaumeister
Gerhard REINS
27 Jahre alt
in Peenemünde-
West durch Ab-
sturz am 18.06.
1940 tödlich
verunglückt



N a c h r u f

Der Raketenpionier Dr. Ing. Kurt H. DEBUS ist am 04. 10. 1983 74-jährig in Cocoa Beach am Rande des Weltraumzentrums Cape Canaveral in USA gestorben.



Kurt Debus

Der "Peenemünder" gehörte zur alten Garde der Rakettentechniker. Er wurde am 29. 11. 1908 als Sohn eines Kaufmanns in Frankfurt/M geboren, studierte an der Techn. Hochschule Darmstadt Elektrotechnik und promovierte 1939 zum Dr. Ing. Als Assistent an der TH Darmstadt kam er sehr bald mit den Raketenversuchen in Peenemünde in Berührung, da an der Hochschule verschiedene Forschungsaufträge für Peenemünde durchgeführt wurden. 1942 trat er als Testingenieur in die Heeresversuchsstelle Peenemünde ein und wurde bald Leiter der Prüfstelle und der Startanlagen. Unter seiner Leitung wurden zahlreiche A4 - Geräte zu Probeflügen gestartet und die Ergebnisse für die Weiterentwicklung ausgewertet.

Nach dem Krieg konnte Dr. Debus 1945 noch einmal von deutschem Boden unter britischer Militäraufsicht in der Operation back fire A4 - Raketen abfeuern, da die Alliierten möglichst schnell alles über den Aufbau und die Flugeigenschaften der deutschen Raketen erfahren wollten.

Danach kam Dr. Debus, wie Dr. von Braun, nach USA und arbeitete mit diesem im Dienst der US-Army zunächst an der Entwicklung der ersten Interkontinental-Raketen. Auch hier arbeitete er als Testingenieur. Unter seiner Leitung startete 1956 in Cape Canaveral die erste US-Rakete vom Typ "Jupiter C" und Anfang 1958 der erste US-Satellit "Explorer 1". 1960 wurde er Chef sämtlicher Raketenabschüsse der US-Weltraumbehörde NASA. Zusammen mit Dr. von Braun war Dr. Debus für den ersten bemannten Raumflug amerikanischer Astronauten verantwortlich. Er war Direktor des damaligen John F. Kennedy Space Centers und unter seiner Leitung hob der erste Amerikaner, John Glenn, zu Erdumkreisungen ab. Danach war er Leiter des "Skylab"-Programms.

Ohne Dr. von Braun und Dr. Debus hätte es wohl die Apollo-Flüge zum Mond nicht gegeben.

Alle, die Dr. Ing. Kurt Debus, "den Mann am Startknopf", kannten, werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

SIE SIND VON UNS GEGANGEN

Wochholz	Werner		08.10.82	Berlin Ost
Bünemann	Friedrich Ing.	Konstr/Riedel	04.83	Merzig
Debus	Kurt	Dr.Ing.	BSM/Steinhoff	04.10.83 Cocoa Beach
Deul	Gertrud			79 Berlin/West
Fuhr	Wolfgang			80-82
Gosslau			Pee.West	
Hengst	Gerhard	Dr.Ing.	Pee.West	12.04.81
Kindermann	Alfred	Posthalter	Post Trassenh.	06.08.50 Bansin
Köcherl	Herbert	Dipl.-Ing.		82
Kuers	Werner	Dipl.-Ing.	Fertig./Rees	14.05.83 Oaxaca/Mexiko
Ladwig	Heinz		Telefonist	78 Greifswald
Marx	Ferdinand	Verm.Dir.	Battrie 444	18.02.83 Wiesbaden
Scheffers				18.08.43 Peenemünde
Schulze	Johanna	Dr.	Bibliothek	06.83 Bad Mergetheim
Siegert		2.Dir.	Werkbahn Pee.	59 DDR
Spulak	Pil.Fried.Dr.			10.07.83 Darching
	Leiter von Bahnwehr			
Waas	Hans	Werftleit.	Pee.West	61
Wiedmann	Max			04.83 Rottenburg

IHNEN ALLEN WOLLEN WIR EIN EHRENDES ANDENKEN BEWAHREN

V e r s c h i e d e n e s
=====

Unser Philatelist Alfred Klein, die meisten kennen ihn ja, er bastelt unsere Erinnerungsbriefe und die Stempel für die Treffen immer zusammen, sucht für seine Peenemünde-Poststempel-Sammlung noch Briefumschläge und Postkarten.

Wer hat noch welche aus der damaligen Zeit und kann helfen?

Hier die Adresse: Alfred KLEIN
In den Gründen 8
6470 Büdingen 1

- - - - -
Ein junger Berliner stellt ein "PRESSEARCHIV ZUR GESCHICHTE DER RAUMFAHRT" zusammen, er bittet um Unterstützung

"Suche dringend Zeitungs- und Illustriertenberichte aus in- und ausländischen Medien, NASA-Preekits, Bildmaterial u.ä. vor 1975 über Raumfahrt und Astronomie zur Erweiterung meiner diesbezüglichen historischen Sammlung. Erbeten sind sowohl umfangreichere Sammlungen als auch einzelne Berichte. Beschreibungen meiner Sammlung finden Sie u.a. in "Die Sterne", 56. Band, Heft 4, 1980, S. 254-257 und im "Astro-Magazin", 2. Jg., Heft 3/1982, S. 11-13."

Bitte schreiben Sie oder rufen Sie an:

Horst Schienke
Klopstockstr. 25 Tel. 030 / 801 53 03
1000 Berlin 37 (abends/Wochenende)

Curt L. Schmitt
MODERNES ANTIQUARIAT
POSTFACH 103

4930 DETMOLD 1

LG-0859 WALTER DORNBÄRGER, Peenemünde – Die Geschichte der V-Waffen. Das Standardwerk zur Geschichte von Peenemünde und der V-Waffen, vorgelegt in einer erweiterten Neuauflage vom Kommandeur der Heeresversuchsanstalt Peenemünde, schildert die politischen Vorgänge und technischen Probleme aus vorderster Sicht. Mit bisher unveröffentlichten Dokumentarfotos. 320 S., über 80 Fotos, geb., statt DM 38,-, jetzt DM 20,80
(A)

52

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
Traubenztr. 3
6550 Bad Kreuznach



Interessengemeinschaft der Ehemaligen Peenemünder

Ehemalige Peenemünder, 6452 Hainburg/Hess.



Bankverbindungen: Ehemalige Peenemünder, 6452 Hainburg/Hess.
Volksbank Seeligenstadt/Hessen Kto. Nr. 1 027 409

H. Größer, 6452 Hainburg/Hess.
Postcheckkonto Frankfurt/Main Nr. 309 809-602

