

Der 3. Oktober 1942 = 70 Jahre erfolgreicher Flug des Aggregat 4/V4

Dr.-Ing. Olaf Przybilski, Dresden, Deutschland

Dies stellt eine kompakte Zusammenfassung von Fakten dar, um den unwissenden und interessierten Lesern Argumente zum Aggregat 4 und ihrer „Macher“ zur Verfügung zu stellen.

1. VORBEMERKUNGEN

Die erste Flüssigkeitsgroßrakete, das Aggregat 4 – die „Mutter aller Raketen“ - wird immer noch, Generationen nach Kriegsende, nach Aufbau der Demokratien in Europa, nach dem Ende des Kalten Krieges und zum Zeitpunkt, wo man auf zwischenstaatliche und zwischenreligiöse Besonderheiten mit einem großen Maß an Sensibilität reagieren sollte, von Historikern als „Ursprünglichste Sünde“ angeprangert [1] und die Konstrukteure als die personifizierten Teufel verleumdet, wie das erst kürzlich im Februar 2008 an Klaus Riedel prozessiert wurde [2].

Unkritische Autoren gehen mit „Totschlagwörtern“ um, die man nicht so schnell mit wenigen Sätzen entkräften kann, weil sie sich zu fest in der Sprache unserer Presse etabliert haben. Stellvertretend an dieser Stelle ein jüngstes Beispiel: Nach sieben Jahre Bauzeit wurde ab 15. Oktober 2011 das Dresdner Militärhistorische Museum der Bundeswehr mit über 19.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche für Besucher wieder geöffnet. Im Erdgeschoss steht eine Rakete vom Typ Aggregat 4, ehemals in Berlin-Gatow liegend und verkörpert dort recht einsam die Rakete als komplexestes Gerät des menschlichen Erfindertums im Parcours „Militär und Technologie“. Da steht sie nun in typischer Peenemünder schwarz-weißer Schachbrettmusterlackierung auf einem nachgebauten Starttisch und kann sich gegen Verleumdungen nicht wehren. Dieses Farbschema-synonym war ja nur kennzeichnend für die Versuchsgeräte der Starts vom bekannten „P VII“, um ungewünschte Rollbewegungen um die Längsachse recht frühzeitig visuell zu erkennen. Es ist allgemein bekannt, dass diese Museums-Rakete aus einigen schrottigen Einzelteilen einer Einsatzrakete aus der von der SS gefertigten Serie aus dem Kohnstein nach dem Krieg irgendwo recht dilettantisch zusammengenietet wurde. D.h. dort stehen Rudimente der „Vergeltungswaffe 2“, die NICHTS mit dem Testobjekt eines Aggregat 4 zu tun haben. Und diese farbliche „Verleumdung“ setzt sich erst recht in der Beschriftung fort. Wir lesen: „Am 3. Oktober 1942 wurde der erste erfolgreiche Start der „V-2“ durchgeführt“. Das ist eine grob fahrlässige Falschaussage! Hans Schwarz van Berk hat erst am 17. Juni 1944 den Begriff „Vergeltungswaffe“ anfänglich für die Fi-103 geprägt [3]! Am 3. Oktober 1942 startete das „handgefertigte“ **Versuchsgerät 4** (V4) des Aggregat 4, das mit der „V-2“ von 1944 quasi nur die äußere Form und die Treibstoffe gemein hatte. Auch Triebwerkseinheit, Tanks, Einbauten, Steuerung... waren total konträr. Um es an einem anschaulichen Beispiel zu verdeutlichen: Hier hat man einen VW Golf-Prototyp „Entwicklungsauftrag EA 266“ von 1969 mit dem Golf aus dem Jahre 1974 gleichgesetzt.

Und die sind zwar äußerlich sehr nah „verwandt“, aber im inneren Aufbau total verschieden.

Nach dutzenden Exemplaren der handgefertigten „V-Serie“ und den rund 300 Raketen der „0-Serie“ (sprich Null-Serie; später als „Baureihe A“ bezeichnet) sollte dann das eigentliche Seriengerät soweit fertigentwickelt sein, dass man es in die Produktion geben konnte. Und das war nicht die Aufgabe des HWA als Entwickler! Die Produktion beauftragte das Oberkommando des Heeres (OKH) an das Firmenkonsortium „Mittelwerke GmbH“, das sich die SS „krallte“. Nur aufgrund der Komplexität der neuen Waffe und der katastrophalen Fertigungsqualität dieser „Baureihe B“ unter SS-Anleitung (also der „V2“) musste das HWA als „QM-Organ“ hinzugezogen werden. Und dafür wurde u.a. auch Wernher von Braun ins Mittelwerk „delegiert“.

Die ersten Raketen vom Typ Aggregat 4 waren so komplexe und komplizierte „Einzelstücke“, die sich in tausenden Details von der späteren Serienmaschine unterschieden. Dass die Rakete nie richtig fertig entwickelt war zeigt der Fakt, dass immer wieder etwas verbessert wurde, was man dann monatlich ab einer neuen „Charge“ einarbeitete. Und das bis zum Kriegsende! Wenn das HWA nun aber im Widerspruch zu allerhöchster Anordnung des Weiterentwicklungsverbots doch die Rakete zielgenauer weiterentwickeln wollte – was waren deren Beweggründe? Beim „effektiven Einsatz“ gegen den Feind sind Felder und Teiche keine Ziele, sondern strategische Knotenpunkte, Kommandozentralen oder Fabriken. Solch eine „kostbare“ Rakete mit nicht mal einer Tonne Sprengstoff einfach „in den Sand zu hauen“ entlockt keinem Militär ein Lächeln. „Zielen und auch treffen“ sind gestern wie heute ganz „normale“ militärische Doktrinen. Da das A4 im „Historikerjargon“ eine Massenvernichtungswaffe für Großstädte sein soll, sollte es doch eigentlich egal gewesen sein, wo die Rakete „runterkam“ und jede weitere Reichsmark für „Weiterentwicklungskosten“ somit Verschwendung wäre? Schließlich griff Hitler erst nach Verlust seiner Vorzeigidivision vor Stalingrad (2. Februar 1943) nach jedem Strohalm und befahl am 7. Juli 1943 die Produktion des A4 mit höchster Dringlichkeitsstufe.

2. DER ERSTE SCHUSS INS ALL

Nach den separaten Brennkammerentwicklungen auf dem Prüfstand P I entschied man sich ab Mitte 1941 mit den Triebwerkserprobungsträgern (abgekürzt T1 bis T5; umgangssprachlich „Spritz“ I bis V) das Zusammenspiel von Brennkammer, Turbopumpe, Ventile, Dampferzeugeranlage etc. zu er testen. Dabei kam es in kurzer Folge zu schweren Zwischenfällen auf den Ständen P I und P VII,

die T1 und T3 so schwer beschädigten, dass viele Teile, besonders die arbeitsaufwendigen in Peenemünde gefertigten Brennkammern verschrottet werden mussten.

Am 9. Dezember 1941 beschriftet man mit dem reparierten T1 (Brennkammer Nr. 18; Dampfanlage Nr. L4; Turbopumpe Nr. 10) auf P VII entscheidende Etappen für die Vorbereitung des ersten Fluges eines A4. Es wurden so genannte Spritzversuche gefahren, wobei aus einem nicht flugfähigen Tanksystem mittels der Druckdampf- anlage und der Turbopumpe die Originaltreibstoffe in die Brennkammer gebracht wurden, ohne sie zu entzünden. Die Versuche dienten vor allem dem Abstimmen der Leitungsquerschnitte, damit die geforderten Massendurchsätze die Injektoren erreichten. Recht aufwändige Vorrichtungen mussten geschaffen werden, damit nach dem Eintritt des Ethanol- und des flüssigen Sauerstoffs in das Zerstäubungssystem diese sich NICHT vermischten und getrennt abgeführt werden konnten. Als man kurz vor Weihnachten die ersten Brenntest erfolgreich durchführen konnte, war der Weg frei zu den ersten Probeabschüssen mit den Versuchsgeräten.

Diese Startversuche sind hinreichend bekannt, es wird auf die ausführlichste Zusammenfassung verwiesen [4].

Das V4 begann sich Anfang 1942 zu „materialisieren“ – die hauptsächlichsten Baugruppen wurden angeliefert. Insgesamt hatte sie mit dem V3 vieles gemein. Grundlegend wurde u.a. eingebaut: „Industriesteuerung Nr. 2“ mit einem Horizontkreisel, zwei Kurskreisel, ein Messkurskreisel, dem Mischgerät (der „Bordcomputer“), vier Dreiräderpumpen für den Ruderantrieb; Funkempfänger; Verdoppler (Wolman-Dopplerfrequenz- verfahren zur Vermessung der Flugbahn); Messwert- sender (für Brennkammerdruck, Brennstoff-Förderdruck, Abdampfdruck und Turbinendrehzahl); Pumpendreh- zahlgeber; Umformer, Sammler... Die Großbaugruppen im Antriebsbereich waren: Brennkammerkopf Nr. 42; Expansionsdüse Nr. 46; Tubopumpen Nr. 13; Dampfanlage Nr. L13.

Am 25. August 1942 begann auf P VII mit dem dort insgesamt 139. Versuch die Testkampagne mit einem Schaltversuch des Vor- und Hauptstufenregimes. Es folgten Spritz-, Dampf- und Brenntests. Am frühen Morgen des 3. Oktobers eichte man die Druckwertgeber. Nach einer „normalen“ Vorbereitung erfolgte gegen 16 Uhr das Abheben der Rakete (dies war gleichzeitig der 162. Test im „Oval“).

Der Flug zu Beginn verlief etwas zu steil. Grund war eine gering höhere Fördermenge des Brennstoffes (was zu einer verkürzten Brennzeit und höherem Brennkammer- schub führte), die Rakete war damit zu schnell bei der beginnenden Umlenkung in die Bahn. Der „Schuss ins Weltall“ - damals als Grenze in 80 km Höhe fixiert - stand also nicht auf dem Plan und war ein nebensächliches Ergebnis, was aber nach Erkennen sofort begeistert bejubelt wurde.

Die Leistung des Messwertsenders vom Typ Messina erwies sich als zu schwach, so dass nach der 30. Flugsekunde kein Signal mehr empfangen werden konnten. Die bis dahin auszuwertenden Daten zeigten, dass die Pumpendrehzahl anfänglich bis zu 700 U/min zu

gering war, doch der „Ofendruck“ über dem geforderten Wert lag. Das korrelierte mit dem Verdacht der erhöhten Brennstoffzufuhr und bewirkte eine genauere Abstimmung der Treibstoffmassendurchsätze der Folgeraketen.

Die (teilweise errechneten) Daten aus den Messwerten:

- Start am 03.10.1942 um 15:58 MESZ (anderer gefundener Zeitpunkt: 16:05)
- Brennschluss nach 57,8 s
- Brennschlussentfernung in 13,2 km
- Höchstgeschwindigkeit: 1340 m/s (± 7 m/s)
- Gipfelhöhe: 84,5 km ($\pm 1,5$ km) nach 175 s
- Reichweite: 190,64 km (± 190 m)
- Gesamtflugzeit: 295,5 s ($\pm 0,5$ s)

3. UNTERSCHIEDE ZWISCHEN VERSUCHSGERÄT UND „VERGELTUNGSWAFFE 2“

Will man das Aggregat 4 in grundlegende Typen klassifizieren, so treten 3 Unterscheidungsmerkmale auf. Es werden diese grundlegenden Raketentypen kurz umrissen, die am Ende auch realisiert wurden.

Typ 1: Die Versuchsgeräte aus Anfang der vierziger Jahre, gebaut zu rund 40 Exemplaren. Hier treten zwischen zwei Geräten teilweise schon gravierende Unterschiede auf, die darin begründet liegen, dass man mögliche industrielle Lösungen im Fluge ertesten wollte. Auch wirkten sich Optimierungen von Bauteilen und mehrere „Anbieter“ von Baugruppen in konträren Layouts aus.

Typ 2: Die anfänglich 0-Serie genannten Raketen wollte man in einer Größenordnung zu 600 Stück auflegen und da sowohl unterschiedliche Brennkammer-layouts als auch Steuerungsarten testen. Aber Entwicklungsschwierigkeiten und die Kriegsauswirkungen ließen diese Raketen 1943/44 zur „Baureihe A“ werden, die nur zu 300 Stück in Peenemünde produziert wurden. Kennzeichnung ab W4001.

Typ 3: Die in der „Baureihe A“ parallel ertesteten Baugruppen konnten schließlich in der „Großserie“, der „Baureihe B“ zu 6000 Stück freigegeben werden. Zur weiteren Verbesserung einzelner Systeme und Ausmerzen der „Eintauchzerleger“ modifizierten die Entwickler in Peenemünde Seriengeräte, die u.a. mit den Kürzeln V, M und Ma registriert sind.

Grundlegende, leicht sichtbare Unterschiede zwischen dem V- und Seriengerät sollen nun kurz angerissen werden:

Das A4-V4 hatte nur in den Flossen I und III Luftruder für die Drallsteuerung, deren „Kettenzugantrieb“ auch gegenüber der „Baureihe B“ völlig anders aussah (mit dieser Erkenntnis ist auch diesbezüglich das „1:1 Modell“ im heutigen Peenemünder Museum nicht korrekt erstellt worden).

Der Abtriebsring unterschied sich grundlegend vom Seriengerät der Baureihe B. Auch dieser ist im Peenemünder „Modell“ fälschlicherweise verbaut worden. In den Flossen II und IV lagen die hydraulisch- pneumatischen Verbinder zum Starttisch.

Dass die „Industrie-Steuerung“ mit den zwei Kreiseln für die horizontale und vertikale „Fesselung“ nur eine Notlösung darstellen sollte, ist ebenfalls bekannt. Das in der Entwicklung befindliche Steuergerät SG 66 konnte aufgrund des „eingefrorenen Designs“ nicht so modifiziert werden, dass es in einer Serienrakete als SG 70 die berechnete ein Promille Zielgenauigkeit von der Reichweite erfüllte.

Die Steuerung war hermetisch in einer so genannten Tonne eingebaut und befand sich oberhalb der Funkgeräte in der so genannten Gerätespitze, die anfänglich am Fallschirm wassern sollte (ein „Sprengkopf“ war noch nicht existent). Eine Tetra-Löschanlage für Heckbrände befand sich ebenfalls darin. Später wurde daraus der Geräteraum unterhalb der „Nutzlastspitze“.

Der Brennstofftank war generell konisch ausgebildet. Später passte man ihn der ovalen Außenform an.

Die 18-Topf-Brennkammer wird zwar in der Form nicht mehr verändert, doch der Werkstoffeinsatz, die Verbindung von Kopf und Düse, aber erst recht der „restliche“ Antriebsblock sollte sich noch grundlegend wandeln und „übersichtlicher“ werden. Der „Konuskopfofen“ mit ebener Injektorplatte – die ursprünglichste Brennkammer – wurde nie im Flug realisiert.

Die für die Kompensation der Eintauchzerleger eingeführten Veränderungen, wie Glaswattisolierung und Brennstofftankzusatzbelüftung erwiesen sich als nutzlos und stellten nur eine unnötige Masse dar - man hätte sie sofort wieder entfernen können/müssen.

Einzig die Möglichkeit des Abtrennens des Sprengkopfes (+ Nutzlastraum) hätte eine eindeutige Verbesserung auch der Zielgenauigkeit gebracht. Die ersten diesbezüglichen Bodentests Mitte 1944 in Peenemünde liefen erfolgreich...

Am folgendem ausgewählten Beispiel soll ein entscheidender Unterschied zwischen anfänglichem Versuchsgerät und dem angedachten Seriengerät dargelegt werden. Sehr interessant ist, die Genesis der „Dampfmaschine“ („T-Anlage“) des A4 näher zu betrachten. Dass die bekannte Druck-Dampfmaschine NIEMALS für ein Fluggerät vorgesehen war und nur ein zwischenzeitlicher Kompromiss sein sollte, ist auch heute fast niemandem bekannt. Generell nachteilig sind ja die beiden zusätzlichen Treibstoffe für die Dampfmaschine (weitere Fehlerquelle) und die schweren Drucktanks dafür (beide Flüssigkeiten wurden mittels Druckluft (anfänglich Stickstoff) von rund 38 bar aus diesen herausgepresst).

Das Fördern der hypergol reagierenden Flüssigkeiten Wasserstoff(su)peroxyd („T-Stoff“ vom Tarnnamen Thymiol) und Kaliumpermanganat (Tarnname Rubid; Zersetzer- oder „Z-Stoff“) zum Dampfmaschine war zu Beginn der Entwicklung (1939) mit einer Pumpenanlage zu realisieren, die von den Hellmuth Walter Werke in Kiel (HWK) zu liefern war. Die ersten Anlagen standen bereits 1940 zur Testung im Gesamtsystem im Peenemünder Prüfarea zur Verfügung. Eine Reihe von unlösbaren Schwierigkeiten (man konnte keine reproduzierbaren Ergebnisse erreichen) erforderte aber einen kurzfristigen Ersatz dieser Pumpenanlage für die kommenden Flüge: Bei den Triebwerkserprobungsträgern im Prüfstand (T1 bis T3 und dem Versuchsgerät 1) setzte Peenemünde bis dahin eine einfache Druckdampfmaschine ein, die nun so modifiziert werden sollte, dass sie für den allerersten Versuchsstart schnellstens genutzt werden konnte. U.a. zu erkennen an einem toroidförmigen H₂O₂-Tank und

„stehenden“ Stickstoffdruckflaschen. Bei der späteren „Großserie“ sollte endlich die einfachere (weniger Ventile) und vor allem leichtere (70 kg weniger Masse!) Saugpumpenanlage von den HWK zum Einbau kommen. Unlösbare Beschaffungseingänge bewirkte wiederum, dass auch die „Baureihe B“ ab 1944 mit der Druckdampfmaschine mit einem walzenförmigen, recht schweren H₂O₂-Drucktank (dieses „Elefantenei“ war allein 36 kg schwer) ausgestattet wurde. Damit musste man aber 10 km Reichweitenverlust in Kauf nehmen. Ab Versuchsgerät 2 wurde diese Anlage bereits in ersten Varianten getestet. Es sollte dutzende Starts bedürfen, bis diese „Ersatz-T-Anlage“ für die „Baureihe B“ zur Verfügung stand.

Weitere ausgearbeiteten Lösungen für einen baldigen Serieneinsatz mit verlässlichen Leistungsparametern lagen aber zusätzlich „im Schubfach“ bereit: Bereits 1944 war eine Dampfmaschine fertig, die die beiden Treibstoffe der Hauptbrennkammer, also LOX und Ethanol nutzen konnte. Im Prüffeld konnten wiederholt und verlässlich diese Lösung bestätigt werden. Möglicherweise war hier erst die Einführung in einer kommenden „Baureihe C“ (allgemein vorgesehen nach der ersten „Großserie“, die mit der Produktionsnummer 6000 enden sollte) angedacht.

Als zwischenzeitliche Alternativlösung wollte man u.a. auch auf einen festen Katalysator übergehen (Ersatz des „Z-Stoffes“), wie die HWK das im Gaserzeuger im Raketentriebwerk der Me-163 erfolgreich praktizierte. Auch hier lagen nur beste Ergebnisse vor.

Mit einer neuen Turbopumpe aus Stahl nach den 6000 ersten Seriengeräten sollte es zur nächsten konstruktiven Änderung kommen: Der Wärmeaustauscher hätte als eigenständiges Bauelement weggelassen werden und wäre in den Abgaskasten der Turbopumpe integriert worden, wozu Tests mit Baumustern bereits Mitte 1942 liefen.

Alle Ventile der T-Anlage waren ebenfalls schon in Stahl erstellt und bewährten sich praktisch.

Sogar die beiden großen Tanks für flüssigen Sauerstoff und Ethanol sollten ihr Aluminium verlieren: Der Brennstofftank wurde aus mit Mipolan (PVC) beschichteten Textilien, angefertigt (so genannte Sackbehälter), sogar im Flug getestet und der LOX-Tank würde aus dünnen Stahlblechen gefertigt werden, wenn sich die Stahlsituation verbessern sollte.

Aber irgendwelche immer neuen Gründe erforderten dann doch ein Festhalten an der Variante, die in der ersten „Großserie“ lief. Auch bewirkten die getesteten Stahlventile, dass das aktuelle A4 durch den „Leermassenzuwachs“ nicht mehr auf die erforderliche Schussweite kam. Die Einsparungen der insgesamt 280 kg Leichtmetall würden eine Verdoppelung dieser eingesparten Masse wegen dem Stahleinsatz erbringen und nun schon bis 40 km Reichweitenverkürzung ergeben! Das war undiskutabel. Die Ventile und die Tanks mussten also in der leichteren Aluminiumausführung bleiben obwohl sie schon in den Dokumentation enthalten waren.

Abschließend hierzu ein anschauliches Massenbeispiel. Das „25-t-Ventil“ aus der Dampfmaschine bringt folgende Werte auf die Waage: 614 g in der Aluminiumausführung gegenüber 1054 g in der Stahlausführung. Hier musste noch mehr Entwicklungsarbeit und –zeit hineingesteckt werden, um nicht nur die Funktionalität von Aluminium auf Stahl zu übertragen, sondern erst recht die Vorzüge des Ersatzstoffes massenmäßig auszureizen.

Doch hätte man dies nicht schon vorher wissen müssen?

Grundlegend und als Überleitung zum nächsten Kapitel zeigt sich: Beim Vergleich der konstruktiven Ausführungen des „A4/Baureihe B“ von Beginn und Ende der „Großserienfertigung“ erkennt man „nur“ marginale Verbesserungen. Alle grundlegenden angedachten Änderungen, die zeitgleich im HWA kostspielig entwickelt und eristet wurden (auch in Unterlaufung des „Führerbefehls“, dass Weiterentwicklungen am A4 verboten waren), schob Dornberger mit diversen Begründungen hinaus. Und betrachtet man das „Herz der Rakete“, die Brennkammer mit ihrem Vermischungssystem, ist sie seit 1940 fix und fertig gewesen. Anschließend marginale Optimierungen bewirkten nur, dass die Ausführung des Vermischungssystems vom 19.06.1942 bis zum Serienende unverändert gebaut wurde. Da das A4 im Antriebsbereich quasi 1942 fertig entwickelt war, könnte man an Hand der Entwicklungsschritte, Einzeltests und Raketenversuchsschüsse nur den Schluss ziehen, dass Dornberger ganz bewusst die eigentliche Serienreifmachung des A4 verzögerte, mehr Geld durch kostspielige Verbesserungen ausgab als notwendig und so gegen das „Dritte Reich“ arbeitete! Doch warum?

4. „WIDERSTANDSZELLE“ UM DORNBERGER?

Zu General Dornberger hat der Autor folgende Hintergrundinformationen gefunden [5]:

Der spätere General Walter Richard Dornberger, Diplomphysiker; Dr.-Ing. h.c., am 06.09.1895 in Gießen geboren (27.12.1980 gestorben) war Sohn des Apothekers Hermann Dornberger, der 1895 aus Göttingen kommend die Pelikan-Apotheke in Gießen übernimmt. In Gießen arbeitete seit 26.04.1878 die Johannisloge „Ludewig zur Treue“. In deren Mitgliederverzeichnis für das Maurerjahr 1926/27 werden geführt: Ziffer 32: Dornberger, Hermann; Apothekenbesitzer, wohnhaft Gießen, Kreuzplatz 2; geb. 24.05.1865; als Freimaurerlehrling in die Loge „Augusta zum Goldenen Zirkel“ im Orient Göttingen aufgenommen am 03.04.1894. Als Freimaurer tätig seit 20.02.1895. Im Alter von 21 Jahren nahm die Loge den jüngsten Sohn von Hermann, Wolfgang Dornberger (geboren 13.10.1898) als Freimaurerlehrling und Lufton (aufgenommener Sohn eines Freimaurers) auf und an. Das war am 27.06.1919. Sein späterer Beruf: Diplom-Landwirt auf seinem Gut in Butzbach. In dem Mitgliederverzeichnis wird er unter Ziffer 33 geführt. Damit liegt die Vermutung sehr nahe, dass sein Ausscheiden aus dem Landwirtschafts-Ministerium 1933 ein Rausschmiss wegen Mitgliedschaft in einer verbotenen Organisation war.

Neben dem Judentum war die Freimaurerei die einzige religiöse Lehre, die mit dem Machtantritt Hitlers verboten wurde. Nun liegt es sicher nicht fern, festzuhalten, dass die in der Familie gelebten Ideale der Freimaurerei (völlig unpolitisch zu sein, das Gemeinwohl zu fördern etc.) auch auf den „Raketen-General“ übersprang. In diesem Zusammenhang ist das Zitat eines SD-Führers gegenüber Dornberger in dessen Buch „V2 – Der Schuss ins Weltall“ hoch interessant: „Wissen Sie, wie dick Ihre Akte hier bei uns gegen Sie ist?“. Sollte also Dornberger genial getarnt bewusst gegen Hitler gearbeitet haben? Das ergäbe eine

ganz andere Blickweise auf die Raketenentwicklung des Heeres und erfordert weitere intensive Untersuchungen.

Und noch ein Indiz: Himmler versuchte ja seit Anfang 1944 die Aggregat 4-Serienfertigung unter Obhut der SS zu stellen. Es war abzusehen, dass es ein lukrativer Auftrag werden würde. Die ablehnende Haltung sowohl des militärischen Leiters, Dornberger als auch vom technischen Leiter, von Braun wegen der offensichtlich schlechten „Produktqualität“ sollte ein Nachspiel haben: In der Nähe von von Brauns 32. Geburtstag wurden er, Hellmut Gröttrup und Klaus Riedel von der Gestapo verhaftet und nach Stettin überführt.

Im Informationsprotokoll ist niedergeschrieben:

„8.3.44

von Braun, Riedel II und Gröttrup.

Äußerungen über schlechten Kriegsausgang und über ihre Waffen. Hauptaufgabe sei ein Weltraumschiff zu schaffen. Riedel II hochverräterische Äußerung, vorher Liga für Menschenrechte.

Kein Mordinstrument.

Gröttrup Pan-Europa unter sowjetischer Führung.

Alle drei sehr befreundet [6]“

Der SD-Bearbeiter notierte am 17. Oktober 1943 sogar schon folgendes: „Edelkommunistisches Nest“! Das sollte in jeder Diktatur „reichen“, um standrechtlich erschossen zu werden. Aber es kam ganz anders. Sie wurden einfach freigelassen, liest man später...

Als glühender Verfechter der SS hätte Wernher von Braun sich anschließend sicher öfters „in schwarz“ gezeigt, auch als „Canossagang“ zum Ausbügeln der Anschuldigungen vom März 1944. Doch das geschah zum Leidwesen unserer Historiker nicht.

Die Wahrheit über die „Freilassung“ der drei soll hier endlich geklärt werden. Alle Veröffentlichungen schreiben die Freilassung General Dornberger zu. Das ist sicher richtig, doch unter welchen Bedingungen? Klaus Riedel fuhr sich am 4. August 1944 tot. Die genauen Umstände sind nie geklärt worden. Als visionärer Humanist konnte er es sicher nicht verkraften, in diesem Regime arbeiten zu müssen. Nahm er sich das Leben oder brachte ihn die SS um? Verkraftete er die Auflagen, die Zwänge nicht mehr, konnte er sein Gewissen nicht weiter belasten? Riedel musste ja zum HWA wechseln, damit er und Nebel die Patentabfindungen erhielten [2].

In den Biographien über Wernher von Braun wird berichtet, dass von Braun nur für die Dauer von mehreren Monaten freigelassen wurde und nach dem Attentat auf Hitler am 20. Juli die Angelegenheit in Vergessenheit geraten schein. Wirklich? Sollte das Indiz, dass die Peenemünder Wissenschaftler, die im Oberammergauer Raum am Ende des Krieges unter massivem SS-Aufgebot argwöhnisch beäugt wurden, nicht auf einen anderen Fakt hinweisen?

Glücklicherweise gibt es Aufzeichnungen von Helmut Gröttrup, der etwas ganz anderes niederschrieb [7]. Gröttrup und seine Frau Irmgard waren oft mit Riedels und Wernher von Braun zusammen. Es waren innige Freundschaften entstanden. Die in diesem Kreis genährten Ideen von Flügen ins weite Weltall haben die

drei verraten und sie wurden unter den gleichen Vorwürfen der Wehrkraftzersetzung und des Defaitismus angeklagt. So sollten auch alle die gleiche „Strafe“ zu erwarten haben? Gröttrup wurde nach einiger Zeit in den Gewahrsam des Sonderstabes „Feldpost-Nr. 00400“ von Dornberger überführt. Ab August arbeitete er in Pudagla unter Hausarrest. Mit gleichem Zeitpunkt wurde er mit einer „Technischen Stelle“ bei der Direktion unter Aufsicht gestellt. Man teilte ihm mit, dass das Gerichtsverfahren bis Kriegsende ausgesetzt sei, er aber in Gewahrsam bleiben müsse. Der nach der Verlagerung der Elektro-Mechanischen Werke nach Thüringen erneut ausgestellte Haftbefehl kam in den letzten Tagen des Krieges nicht mehr zur Auswirkung: Gröttrup floh am 11.04.1945 aus dem Zug und tauchte unter [8].

Ähnliche Beweggründe sollte auch von Braun gehabt haben, und Dornberger ließ seine Stärken der militärischen Taktik spielen. Dornberger musste von Braun vom Sicherheitsdienst abschirmen – die Vollstreckung des ähnlichen Befehls wie bei Gröttrup hätte kurz vor Kriegsende nur die standrechtliche Erschießung zur Folge gehabt! Durch die Überstellung zu seinem Stab konnte er alle ihm wichtigen Personen Schutz bieten. Und so überlebten sie...

Schrifttum

(Alle nicht angegebenen Quellen finden sich in einer zukünftigen größeren Arbeit des Autors)

- [1] Villain, J.: France and the Peenemünde legacy. IAA-92-0186; 43. IAF-Kongress, Washington 1992
- [2] Przybilski, O.: Offener Brief zum postumen Rufmord an Klaus Riedel. www.raketenspezialisten.de, 18. Februar 2008
- [3] Goebbels, J.: Tagebücher. Herausgeber: Reuth; Band 5; Seite 2069; Piper 2000
- [4] Reisig, G. : Raketenforschung in Deutschland. Edition Lenser im Profil-Verlag, 1997
- [5] Przybilski, O.: Wernher von Braun - vom Bastler zum Manager. 16. Raumfahrt historische Kolloquium, Berlin, 19.05.2012
- [6] Neufeld, M. J.: Die Rakete und das Reich: Wernher von Braun, Peenemünde und der Beginn des Raketenzeitalters, Berlin: Henschel, 1999
- [7] Gröttrup; H.: Dokumente privat
- [8] Przybilski, O.: Lebenslauf Dipl.-Ing. Helmut Gröttrup. www.raketenspezialisten.de