

Tirols Beitrag zur Raumfahrt

Martin Reiter; ISBN 3-85361-091-9; Edition Tirol 2003

Die Ausstellung „Tirols Beitrag zur Raumfahrt“ in Kramsach erhielt einen gleich lautenden Begleitband, der in Ausstattung und Druckqualität recht selten für die Materie „Raketenhistorie“ ist. Das einleitende „Memorandum“ zeugt von den Grundsätzen einer demokratischen Gesellschaft: „Diese Ausstellung will weder verherrlichen, noch verurteilen, sondern ausschließlich dokumentieren“. Freie Menschen haben das Recht, sich aus den oft „eingefärbten“ Informationen eine eigene Meinung zu bilden. Ob sie dann „richtig“ oder „falsch“ ist, muss jeder selbst für sich herausfinden.

So entstand ein abgerundetes Werk, das sich mit der wissenschaftlich abwegigen „Weltelehre“ Hörbigers, über die Beiträge Tirols an der Entwicklung und Produktion des Aggregat 4 und der Walther

Raketentriebwerke, bis hin zu den aktuellen Arbeiten der Österreicher Region beschäftigt. Den überaus größten Anteil des 232 Seiten starken Buches, nimmt die gut recherchierte Geschichte des Aggregat 4 ein. Dabei spannt sich der Bogen von den Kammersdorfer Raketenanfängen bis hin zu den Adaptionen in den alliierten Ländern. Teilweise findet man kaum gekannte Abbildungen und auch eine mir sehr bekannte Abbildung tauchte auf: Als ich vor einiger Zeit meine Kopie der „Gerätebeschreibung – Das Aggregat 4 Baureihe B“ mit der Bitte der Nichtweitergabe an einen A4-Interessenten schickte, ahnte ich mit keiner Silbe, dass er diese Kopie als „Nachdruck“ weiterverkaufte. Dass er sich nicht mal die Mühe machte, meine eingetragenen Bemerkungen/Kommentare auszulöschen, konnte ich nun auf Seite 135 des Buches erkennen: Mein in den Kaliumpermanganatbehälter eingetragenes (Z) ist dort zu sehen...

Insgesamt also ein gelungenes Werk, wenn nicht die vielen Fehler wären! Von den offensichtlichen Mängeln, wie Meillerwagen mit einem I, will ich mal absehen (S. 58). Doch Halbwahrheiten, falsche Zahlenangaben, Sinnentstelltes, oder gar verniedlichende Aussagen beißen sich mit dem anfänglichen „Memorandum“, so dass ich es nicht ohne Kommentar stehen lassen will. Somit in Kurzform einige wichtige Hinweise für eine eventuelle Nachauflage:

S. 23) Ziolkowski ist der Vater der Raumfahrt. Seine „Behauptung“ in der mathematischen Formel, wodurch man die Erdgravitation verlassen kann, wird heute noch international „Ziolkowski-Gleichung“ genannt und jeder Student weiß damit etwas anzufangen, muss damit rechnen. Er hat auch nicht erst 1925 veröffentlicht (was infiltriert, dass Oberth vor ihm seine Arbeit herausbrachte), sondern bereits 1903 bzw. 1911. Genau genommen haben alle nach ihm nur abgeschrieben....

S. 24) Oberth ist „nur“ deutscher Vater der Raumfahrt. Auch hatte er nie im Krieg eine Professur in Dresden und Berlin. Und schon gar nicht war er Gründer des „Vereins für Raumschiffahrt“. Die Initiative eines Tirolers gebührt diese Leistung: Max Valier aus Bozen. Das ist dem Autor leider nicht bekannt gewesen, wo doch über Valier als die „Aushängefigur“ der Region berechtigterweise im Buch ausführlichst geschrieben wird. Die Gründung des VfR erfolgte am 5. Juli 1937. Oberth wurde erst am 7. November 1937 in den Vorstand dazu gewählt.



S. 46) Wernher von Braun wurde per 1. November (nicht Oktober) 1932 in Kummersdorf angestellt und Walter Dornberger gesellte sich nicht bald dazu – er war der militärische Vorgesetzte und die A2 hatte nicht 1,90 m Länge. Dass die **Luftwaffe** Dornberger und von Braun großzügig mit finanziellen Mitteln ausstattete, halte ich für ein Gerücht.

S. 53) Hier hat das A1 nur noch 40 kg Gewicht, auf S. 46 waren es noch 150 kg. Sicher sind hier Lehrmasse und Startmasse gemeint.

An den auf den folgenden Seiten festgenagelte, absolute Beschreibungen sollte man Nivellierungen anstellen: Es gab kaum eine Firma, die ausschließlich ein Bauteil oder eine Baugruppe herstellte. Fast immer gab es eine breit gefächerte Zulieferindustrie, um vor Kriegsausfällen verschont zu bleiben. So ist der Zünder **auch** in Rattenburg (S. 65) oder die T-Anlage **auch** in Jenbach (S. 95/129) hergestellt worden. Übrigens wurden die Sprengköpfe (Tarnname Elefant) der A4 nicht in „Transportkisten“ aus Holz verpackt, sondern in metallene „Transportfässern“, verschiedentlich ebenfalls als Elefant bezeichnet (S. 65).

Die Beschreibungen der Hauptbaugruppen der A4 lesen sich recht holprig und können durch prosaische Umschreibung nicht verständlicher werden. So schleichen sich Fehler ein (S. 96: „Vorgewärmt in den eigentlichen Verbrennungsraum“ ist thermisch leicht untertrieben) oder es werden Teile benannt, die es nicht gibt (S. 97). Der „Heckring“ heißt Abtriebsring (S. 99) und der auf S. 102 abgebildete „Steuerkreisel“ ist in seiner technischen „Vergangenheit“ möglicherweise eine Turbinenläuferwelle des HWK (?) gewesen.

Auf S. 126, unter dem Kapitel „Raketentriebwerk HWK...“ offenbart sich leider die technische Wissensgrenze des Autoren. Zitat: „Technisch konnte man damals noch keinen kontinuierlichen Zündfunken erzeugen, so dass sich die Düse wie ein monoton „blubbernder“ Normalmotor anhörte. Gelegentlich knallte es auch laut, weil die Zündung aussetzte.“ Ich kann mir nur vorstellen, dass diese Ausführungen auf die Fi-103 (V1) zugemünzt waren und hier irgendwie reingerutscht sind. Denn wie Herr Reiter kurz vorher schrieb, verwendet das HWK ein hypergoles Treibstoffgemisch, was heißt, dass beide Treibstoffe ohne Zündenergie sofort bei bloßem Aufeinandertreffen spontan reagieren – ohne „Zündkerze“...

S. 141 offenbart auf engstem Raum wieder so viele Fehler, dass folgendes klargestellt werden sollte: Die V1 war keine Rakete; hinter dem Geheimcode „Dampfanlage R II 260“ verbirgt sich **nicht** die T-Anlage des A4 – einige Seiten vorher (S. 127) ist dieser Raketenmotor von Hellmuth Walther noch per Bild dargestellt; das Luftfahrtministerium in Berlin wird für das Heer von den Heinkel-Werken keinen Prüfstand verlangen etc. Summa summarum wurden möglicherweise keine Dampfanlagen in Kramsach-Hagau getestet. Der Hinweis auf S. 147, dass von Braun mit Hanna Reisch hier anwesend gewesen sein sollen, könnte aber darauf hindeuten, dass die vom Heer in Peenemünde entwickelten Zusatztriebwerke für überladene Flugzeuge hier getestet werden sollten?

S. 167) Im Bild oben sind Transportkisten für das Aggregat 3 (1938) dargestellt. Kein Bezug zum Text. Andererseits findet man auf S. 163 im „Kasten“ die Information, dass die Firma Guggenberger das Stahlgerippe der Transporttonne für die Nutzlastspitze der A4 herstellte. Das sind nun mal keine „Kisten“ aus Holz (siehe S. 65)...

Was dann ab S. 173 über die „Deutschen in Russland“ geschrieben wird, benötigt mehr Platz, als ich verwenden möchte. Nur kurz zu Hellmut Gröttrup: Er hatte kein Angebot der Amerikaner **abgelehnt**; es sind auch nicht 200 seiner Peenemünder Mitarbeiter in die Sowjetunion versetzt worden – wir wissen alle, dass die wenigsten aus Peenemünde stammten. Wenn auf S. 176 geschrieben wird, dass unter den

Personen aus dem Nordhäuser Institut „einige deutsche Fachleute mit Ihren Familien befanden“, so zitiert er ziemlich exakt aus den Memoiren von Tschertok, die so dargestellt recht beleidigend gegenüber den vielen Betroffenen sind.

Die Ausführungen zur Entwicklungsgeschichte der sowjetischen Raketen beruht auf den „Erkenntnissen“ aus den 70er Jahren. Also keines Kommentars wert.

Abschließend und „überleitend“ zu einem Beitrag über Wernher von Braun noch Bemerkungen zu den Kapiteln mit seinem Namen (übrigens erhielt er seinen Dokortitel zwecks Geheimhaltungsgründen nicht in Physik sondern in Philosophie): Die A4 wurde nicht mit Häftlingen und Zwangsarbeitern **entwickelt**. In dieser Phase versuchte das Heereswaffenamt alle „Sicherheitsrisiken“ außen vor zu lassen. So liegt mir ein Schreiben einer sächsischen Entwicklungsfirma vor, in dem strickt gefordert wird, dass keine Ausländer am A4-Programm mitarbeiten dürften, ja nicht einmal aus dem Kriegspartnerland Italien! Erst als Kammler und die SS die Produktion an sich rissen, begann der Tod sich mit der Rakete zu vereinen...

Zur „klassischen Gretchenfrage“ an Wernher von Braun, im Februar 1968 im Bayerischen Oberaudorf gerichtet, wie er es mit der Religion hält, antwortet er im Buch recht klar: „Gott in seiner Allmacht könnte die Raumfahrt verhindern; da er es nicht tut, nehme ich an, dass er nichts dagegen hat“.

© Olaf Przybilski, November 2004