

HITLERS SIEGESWAFFEN

BAND 2: STAR WARS 1947

**Teilband B: Von der Amerikarakete zur
Orbitalstation – Deutschlands Streben
nach Interkontinentalwaffen und das
erste Weltraumprogramm**



FRIEDRICH GEORG

War die »Amerikarakete« A-10 nur ein Mythos?

Bis zum heutigen Tag wird durch die offizielle Geschichtsschreibung erklärt, daß die in Peenemünde konzentrierten deutschen Raketenexperten nur an der V-2 alias A-4 arbeiteten, während alle weitergehenden Projekte höchstens rein theoretischer Natur gewesen wären. Neue und eindeutige Forschungsergebnisse erzwingen nun jedoch ein radikales Umdenken auch in dieser Frage. Die V-1, V-2 und »Rheinbote« waren nur die technische Vorstufe für Entwicklungen wie Interkontinentalraketen, Weltraumflugzeuge und bemannte Orbitalstationen. Diese Projekte, von denen viele von den ehemaligen Alliierten bis heute geheimgehalten werden, gelangten bis Kriegsende noch weit über das Reißbrettstadium hinaus. Hitler wollte mit diesen Waffen nicht nur New York vernichten und die USA aus dem Zweiten Weltkrieg »herausschießen«, sondern mittels einer langfristigen Planung Deutschlands Vorherrschaft in der Zeit nach dem von ihm propagierten »Endsieg« sichern. Wie nahe er seinem Ziel war, dokumentiert dieses wahrhaft sensationelle Buch.

- Das Geheimnis der fehlenden Zeichnungsunterlagen
- Die Interkontinentalrakete A-9/A-10 – das große Geheimnis Peenemüdes?
- Konkurrenzentwicklungen zur A-10
- Unglaublich aber wahr: Tests und Truppenversuche mit der A-10
- Die Japan-Rakete EMW A-11: Wie weit war die erste Orbitalrakete der Welt?
- Die deutschen Pläne, Tests und Vorbereitungen für den Beschuß New Yorks mit Interkontinentalraketen im Frühjahr 1945
- Der Kampf der Vereinigten Staaten von Amerika gegen die »V3-Gefahr«
- Peenemüdes »Space Rockets«: EMW A-12 bis A-15
- Deutschlands »Rauminsel« zur Kontrolle der Welt

AMUN-Verlag
ISBN 3-935095-33-3

Heinrich-Jung-Verlagsgesellschaft mbH
ISBN 3-930558-71-4

EUR 25,50

ORIGINALAUSGABE

FRIEDRICH GEORG

HITLERS SIEGESWAFFEN

BAND 2: STAR WARS 1947 -
DIE GEHEIMGESCHICHTE DER RAKETEN UND
FLUGKÖRPER DES DRITTEN REICHES

TEILBAND B:

VON DER AMERIKA-RAKETE ZUR ORBITALSTATION -
DEUTSCHLANDS STREBEN NACH INTERKONTINENTALWAFFEN
UND DAS ERSTE WELTRAUMPROGRAMM

FRIEDRICH GEORG

HITLERS SIEGESWAFFEN

**BAND 2: STAR WARS 1947 –
DIE GEHEIMGESCHICHTE DER
RAKETEN UND FLUGKÖRPER
DES DRITTEN REICHES**

TEILBAND B:

**VON DER AMERIKA-RAKETE ZUR ORBITAL-
STATION – DEUTSCHLANDS STREBEN NACH
INTERKONTINENTALWAFFEN UND DAS
ERSTE WELTRAUMPROGRAMM**



Heinrich-Jung-
Verlagsgesellschaft
mbH

ORIGINALAUSGABE

Rechtlicher Hinweis:

Dieses Buch enthält Materialien, die kontrovers diskutiert werden können. Um Missverständnisse auszuschliessen, darf nichts in diesem Buch als Angriff auf die gewählte Regierung oder verfassungsmässige Ordnung irgendeines Landes der Welt fehlgedeutet werden. Ebenso sind keine Angriffe auf lebende oder tote Personen oder gesellschaftliche Gruppen beabsichtigt. Der Inhalt dieses Buches wurde nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt und dient ausschliesslich historisch-informativen Zwecken. Die zum Ausdruck gebrachten Interpretationen stellen die persönliche Meinung des Autors dar.

1. Auflage Juli 2004 (limitiert auf 1'000 Exemplare)

AMUN-Verlag,

Schleusesiedlung 2, D-98553 Schleusingen,
Tel. 03 68 41/23 30 57, Fax: 03 68 41/23 30 58
in Zusammenarbeit mit der
Heinrich-Jung-Verlagsgesellschaft mbH,
Am Einsiedel 7, D-98544 Zella-Mehlis

Copyright © 2004 by AMUN-Verlag

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere das Recht der mechanischen, elektronischen oder fotografischen Vervielfältigung, der Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen, des Nachdrucks in Zeitschriften oder Zeitungen, des öffentlichen Vortrags, der Verfilmung oder Dramatisierung, der Übertragung durch Rundfunk, Fernsehen oder Video, der Darstellung im Internet, auch einzelner Bild- und Textteile.

Coverbild: «Endziel des Peenemünder Raumfahrtprogramms: Rauminsel ‚Fliegende Artillerie Hitler‘ mit gigantischem Sonnenspiegel als Weltherrschaftswaffe»

(Auftragskunst Richard L. Mendes)

Grafiken im Bildteil: Igor Shestakov

Gesamtherstellung: Druckerei Foerster & Amun-Verlag, D-98553 Schleusingen

Printed in Germany

ISBN 3-935095-33-3 (Amun-Verlag)

ISBN 3-930588-71-4 (Jung-Verlag)

Eingelesen mit ABBYY Fine Reader 16

INHALT

Einleitung: Hitlers »Weltraumrevolution« – ist alles schon einmal dagewesen?	11
1. Kapitel: War die V-2 das Ende der deutschen Raketenprojekte?	13
Das Geheimnis der fehlenden Zeichnungsunterlagen	15
Peenemündes »Winterschlaf« ab 1942	15
Weshalb benötigte Wernher von Braun einen hypersonischen Windkanal?	17
V-3?	19
2. Kapitel: »Thors Hammer« – Hitlers Interglobalraketenprojekte	21
<i>Abteilung 1: EMW A-10 »Amerika-Rakete« – nur ein Mythos?</i>	23
A) Entwicklung und Technik	23
Die Interkontinentalrakete A-9/A-10 – Das große Geheimnis Peenemündes?	23
EMW-»Entwurf 1936« – Vorläufer der A-10	28
Die A-10 entsteht	29
Der angebliche Stopp der »Amerika-Rakete«	30
Die Herstellung eines »Papierprojekts«	32
Revolutionäres Neuland: Die Technik der »Amerika-Rakete«	42
Versionen der »Amerika-Rakete«	48
Projekt »Roß und Reiter« – Die Huckepack-A-10	51
B) Konkurrenzentwicklungen zur A-10	53
1) Die Riesenrampe im Artois	53
2) Mit Staustrahlantrieb nach Amerika	55
a) Lorin-Riesentriebwerk für unbekanntes Staustrahlprojekt?	55

b) Lorin-Riesentriebwerk für Amerika-Bomber – eine Notlösung?	57
c) A-9P/Staustrahlantrieb	60
3) Ferngleiter D 6000 – Konkurrent der A-10?	62
4) Welches Geheimnis verbirgt sich hinter der »Sputnik«-Rakete SS-6?	64
5) War »Thors Hammer« ein Zwitter mit Hybridantrieb?	67
C) Wie weit gelangte man bis Kriegsende?	69
1) Wurden noch A-10 fertig?	69
Die »Amerika-Rakete« und/oder Atomforschung in Traunstein	72
Bis Juli 1944 waren in Peenemünde schon Einzel- stücke von Großraketen gebaut worden	73
2) Kam es noch zu Tests?	75
»VZBV« oder Die merkwürdigen Umständen bei der plötzlichen Räumung Peenemündes	75
Dr. Kammlers Trick oder War die alliierte Spionage für die »Räumung« Peenemündes mitverantwortlich?	77
Unglaublich aber wahr: Tests und Truppenversuche mit der A-10?	79

Abteilung 2: Die »Japan-Rakete« EMW A-11 – wie weit war die erste Orbitalrakete der Welt?	82
--	----

Abteilung 3: »Vom Blindschuß zum Fernlenkroboter« – der Kampf um die Zielgenauigkeit der Fernwaffen	90
--	----

A) Hätte man 1944/45 schon die Voraussetzungen zum Einsatz der Siegeswaffen von Raketen und Flugkörpern aus erfüllen können?	90
B) Deutsche Stahlröhren- und Radiosteuerung	90
C) »Blick über den Horizont« – Augen und Ohren für Hitlers »Siegeswaffen«	
1) »Wohin fliegt das Ding?«: Flugverfolgung und Kalibrierung – war dies bis zum Kriegsende schon möglich?	92

2) »Treffer«?: Das Problem der Lenkung der frühen Raketen und Flugkörper	101
D) »Alles bereit?« – Wie weit waren die praktischen Vorbereitungen zum »Raketennritt« nach New York?	111
1) V-Stelle Gaustad	111
2) Raketenlenkflug über den Atlantik	112
E) Der bis heute versteckt gebliebene Einfluß der deutschen Leitverfahren auf Amerikaner und Russen	117
 <i>Abteilung 4: Standen die Fernwaffen vor dem Abschuß?</i>	120
A) Die unglaublichen deutschen Pläne, Tests und Vorbereitungen für den Beschuß New Yorks mit Interkontinentalraketen im Frühjahr 1945	120
1) Wie sollten die Raketen zum Einsatz kommen?	120
2) Raketenabschußbunker Watten und (B-21) Wizernes sowie die »Regenwurm«-Anlagen	122
3) Projekt »Salamander Z«	129
4) Geheimnisvolle Vorgänge in Peenemünde im Frühjahr 1944 – Vorbereitungen für die A-10?	131
B) Siegeswaffenziel New York – Hitlers »11. September« sollte 1945 stattfinden!	139
Als die amerikanische Öffentlichkeit auf eine V-3-Inter- kontinentalraketen-Attacke vorbereitet werden sollte	141
Der geplante USA-Beschuß und die deutschen Wetter- stationen auf Kanada, Grönland und im Nordmeer	164
Ground Zero 1945: Deutsche Peilsender auf dem Empire State Building	174
War das »Unternehmen New York« bereits angelaufen?	179
»Prüfstand XII« bereit! Der drohende Orbitalschuß nach New York – ein weiteres Geheimnis?	182
Wollte Hitler aus den Alpen zurückschlagen lassen?	186
Verrechnet? Die Zeitplanung von Hitlers Raketenzar	189
Amerikas Kampf gegen die »V-3 Gefahr«	198
Fazit: Siegeswaffenziel New York	209

3. Kapitel: Zukunftsmusik: Die Eroberung des Weltraums	213
I. Spätere Weiterentwicklungen der A-10: Griff nach den Sternen ... oder der Weltherrschaft?	
»Peenemündes Space Rockets«: EMW A-12 bis A-15	215
Wernher von Brauns Truppentransport-Rakete (EMW A-?)	216
EMW A-12	219
EMW A-12/I	219
EMW A-12/II »Sänger«-Raumbomber und -Aufklärer	220
EMW A-13	223
EMW A-14	223
EMW A-15	223
Wie sollten die A-13 bis A-15 aussehen?	224
EMW A-10 »Weltraum«-Transportversion	224
II: Erfolgte bereits 1945 die »Star Wars«-Planung für den übernächsten Krieg? »Fliegende Artillerie Hitler«: Deutschlands Rauminsel – Die Sonnenkanone zur Kontrolle der Welt	226
Schlußbetrachtung: »Given a little more time ...« – Fazit zu den Raketen und Flugkörpern als Siegeswaffen aus der Sicht der Sieger.	235
Nachwort	239
Danksagung	241
Literaturverzeichnis und Bemerkungen	243

*«Der Zweite Weltkrieg war ein Luftkrieg,
der Dritte Weltkrieg wird ein Weltraumkrieg sein.»*

Hermann Göring

(Botschaft Görings vom 15. Oktober 1946 an den britischen Premierminister Winston Churchill. Diese nie veröffentlichte Mitteilung, auf einem zerknüllten Stück Papier stehend, wurde nach Görings Selbstmord in seiner Zelle im Nürnberger Gefängnis gefunden.)

EINLEITUNG
**HITLERS «WELTRAUMREVOLUTION» –
IST ALLES SCHON EINMAL DAGEWESEN?**

Wie würde unsere Welt heute aussehen, wenn Hitler im Rahmen der von ihm geplanten «Götterdämmerung» seine Absicht hätte wahr machen können, New York mit Raketen zu beschiessen?

Die Auswirkungen dieses Angriffs wären um ein Vielfaches grösser gewesen, als die der Terrorattacke vom 11. September 2001 auf das World Trade Center, weil Deutschlands «Amerika-Rakete» mit einem nuklearen Gefechtskopf bestückt werden sollte.

Diese Behauptung klingt zugegebenermassen phantastisch. Bestand diese Gefahr wirklich?

Heutzutage wird immer noch gebetsmühlenartig erklärt, dass es sich bei der «Amerika-Rakete» nur um ein reines Reissbrettprojekt gehandelt habe und dass Peenemünde im Wesentlichen bis Kriegsende nur mit der Entwicklung der A-4 alias V-2-Rakete ausgelastet gewesen sei.

Gibt es also trotz der zahlreichen bisher über Peenemünde erschienenen Publikationen noch ein Geheimnis, über das bisher fast nichts bekannt geworden ist? Wurde es vielleicht einfach «übersehen»?

Neu aufgetauchte Geheimdokumente, Aussagen ehemaliger Peenemünder, die sich nicht länger an ihr «Schweigegebot» halten wollten und die vieljährige Recherchearbeit des Autors versuchen einen Einblick in das zu geben, was Hitler mit seinem aufwendigen Raketen- und Flugkörperprogramm letztendlich tatsächlich erreichen wollte. Zudem wollen bis heute die Gerüchte um atomare Raketensprengköpfe, Interkontinentalraketen und bemannte Weltraumflugzeuge, die in weit fortgeschrittenem (Prototypen-)Stadium in der «Götterdämmerung» des Dritten Reiches mit untergingen, nicht verstummen.

Geradezu Unglaubliches hat sich dann bei Kriegsende und in der ersten Phase der Nachkriegszeit abgespielt, als es um die Verteilung der Hochtechnologiebeute unter den Siegern ging. Hier tauchen die weiteren Umriss eines Geheimnisses auf, das ungeheure Brisanz in sich bergen könnte.

Manches Geheimnis und manche offene Fragestellung in Bezug auf die wahre Dimension deutscher technologischer Entwicklungen wird sich wohl nie mehr ganz

klären lassen, da zwischenzeitlich zahlreiche Zeugen verstorben sind, Material vernichtet wurde und die Archive vieles (für immer?) unter Verschluss halten.

Der Verfasser glaubt dennoch, dass er mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln einige Antworten finden konnte und Anhaltspunkte für zukünftige Forschungen aufzeigen kann.

Das Buch enthält eine neuartige Sicht auf Hitlers kostspieligstes Rüstungsprogramm, insbesondere was den Stand der Dinge in Bezug Grossraketen-technik anbetrifft, die vielen Personen möglicherweise nicht passen wird, da sie den Abschied von zahlreichen, tausendfach wiederholten Legenden und bequemen Aussagen der Vergangenheit bedeutet.

Friedrich Georg

1. KAPITEL

WAR DIE V-2 DAS ENDE DER DEUTSCHEN RAKETEN-PROJEKTE?

DAS GEHEIMNIS DER FEHLENDEN ZEICHNUNGSUNTERLAGEN

In heutigen Darstellungen zum Thema der deutschen Raketenentwicklung im Zweiten Weltkrieg wird gern und oft behauptet, dass 60 Jahre nach Kriegsende in Bezug auf den Entwicklungs- und Erprobungsstandort Peenemünde alles längst bekannt und geklärt sei. Merkwürdig aber ist, dass nachweisbar ein Grossteil der von den Vereinigten Staaten von Amerika in Dörnten erbeuteten Peenemünder Zeichnungsunterlagen bis heute nicht zugänglich ist. Von den insgesamt 15 Tonnen Material wurden von den USA gerade einmal 462 kg (!) im September des Jahres 1988 an die Bundesrepublik Deutschland übergeben.⁽¹⁾

Selbst wenn man bereit ist, unter den klassifizierten Peenemünder Unterlagen eventuell vorhandene Zweit- und Drittexemplare des «Dokumentenschatzes» zu vermuten und diese in Abzug zu bringen, muss dennoch gefragt werden, was mit dem «restlichen» Material geschieht und weshalb es nicht endlich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Die glaubwürdigste Antwort auf diese Fragestellung kann nur lauten, dass sich darunter Entwicklungen und Geheimnisse befinden, die – selbst heute noch – auf keinen Fall bekannt werden sollen.

PEENEMÜNDES «WINTERSCHLAF» AB 1942

Die veröffentlichte Geschichte über Peenemünde und seine Entwicklungen weist eine bemerkenswerte Parallele zu dem auf, was bis heute «offiziellerseits» über das deutsche Atomwaffenprojekt erzählt wird. Glaubt man der bisherigen Geschichtsschreibung, verfielen die führenden Wissenschaftler beider Projekte ab Kriegsmitte in eine Art dauerschlafähnliche Inaktivität. Es entsteht bei genauer Betrachtung sogar der Eindruck, dass sie in dieser letzten Phase des Krieges gerade einmal nur noch so viel zuwegebrachten, wie vorher in mehreren Monaten.

In Peenemünde war die A-4 bereits 1939 in ihren wesentlichen Elementen entwickelt.

Am 10. Oktober 1942 erliess Wernher von Braun dann einen Sonderbefehl zum Abbruch der Entwicklungsarbeiten an der A-4-Fernrakete. Stattdessen sollte nun ihre Massenfertigung vorangetrieben werden. Peenemünde hatte ganz offiziell sei-

ne «erste technologische Hauptaufgabe» verloren! Der Halt wurde konsequent verwirklicht, so dass Wernher von Braun am 9. September 1943 vor der «Kommission für Fernschiessen» erklären konnte, dass die Entwicklung des Gerätes A-4 praktisch zum Abschluss gekommen sei. Kurz vorher, am 26. August 1943, hatte SS-Gruppenführer und General der Waffen-SS, Dr. Ing. Hans Kammler, die Errichtung der neuen V-2-Untergrundfabrik in Nordhausen zur Massenherstellung der Raketen befohlen.

Sicherlich musste noch eine Reihe von technischen Schwierigkeiten vor der endgültigen Einsatzreife der Rakete gelöst werden (z.B. das Problem der «Luftzerleger» oder die Montage von scharfen Sprengköpfen auf die Rakete), dies waren aber lediglich Teilaspekte, die zeitweise nur einzelne Abteilungen oder Konstrukteure betrafen.

Es erhebt sich deshalb beinahe automatisch die Frage, was das bis Kriegsende immer grösser werdende Peenemünder Technologiezentrum zwischen September 1943 und Mai 1945 in seinen Entwicklungswerken, Testlaboratorien und Windtunneln tat, nachdem die A-4 fertig war?

Heute versucht man uns glauben zu lassen, dass die Arbeit dieser riesigen und modernen Organisation sich ab 1943 darin erschöpfte, Mängelbeseitigungsstelle der ausgelagerten V-2-Fertigung zu sein, ein paar kleinere Verbesserungen der gleichen Rakete zu entwickeln, die «Wasserfall»-Flakrakete und die «PPG» (Peenemünder Pfeilgeschosse) zu bauen sowie einige Papierprojekte zu zeichnen.

Dieser «Winterschlaf» Peenemündes fand sogar unter dem Schutz der höchsten Prioritätsstufe (3. Oktober 1943) und trotz der Übernahme Peenemündes durch die SS (Juli 1944) statt.

Bei genauer Betrachtung und Analyse der heute so von der Geschichtsschreibung postulierten Darstellung muss jedem Interessierten klar werden, dass an dieser Geschichte etwas nicht stimmen kann!

In Anbetracht des Stillschweigens, das über die Aktivitäten der deutschen Raketenforscher während der letzten 18 Kriegsmonate herrscht, drängt sich die Folgerung auf, dass in Wirklichkeit massiv an der Verwirklichung von ganz anderen Vorhaben mit weitaus grösseren Dimensionen gearbeitet wurde.

WESHALB BENÖTIGTE WERNER VON BRAUN EINEN HYPERSONISCHEN WINDKANAL?

Im Dezember 1943 begann in Kochel am Walchensee-Kraftwerk unter dem Namen «Wasserbauversuchsanstalt» (WVA) die Errichtung eines gigantischen Windkanals. Dieser neue hypersonische Windtunnel mit einem für die damalige Zeit riesigen Durchmesser sollte zuerst mit einer Geschwindigkeit von Mach 7, der siebenfachen Schallgeschwindigkeit also, betrieben werden, die man später auf sogar auf Mach 10 zu erhöhen gedachte.

Da die Energie zum Betrieb eines so grossen Windkanaltunnels in Peenemünde nicht verfügbar war, wurde dieser nunmehr am Walchensee-Kraftwerk in Oberbayern errichtet. Man plante, das dortige Wasserkraftwerk noch weit über seine Produktionskapazität von 120 Megawatt hinaus zu steigern, um die gewünschten Windkanalgeschwindigkeiten zu erreichen.

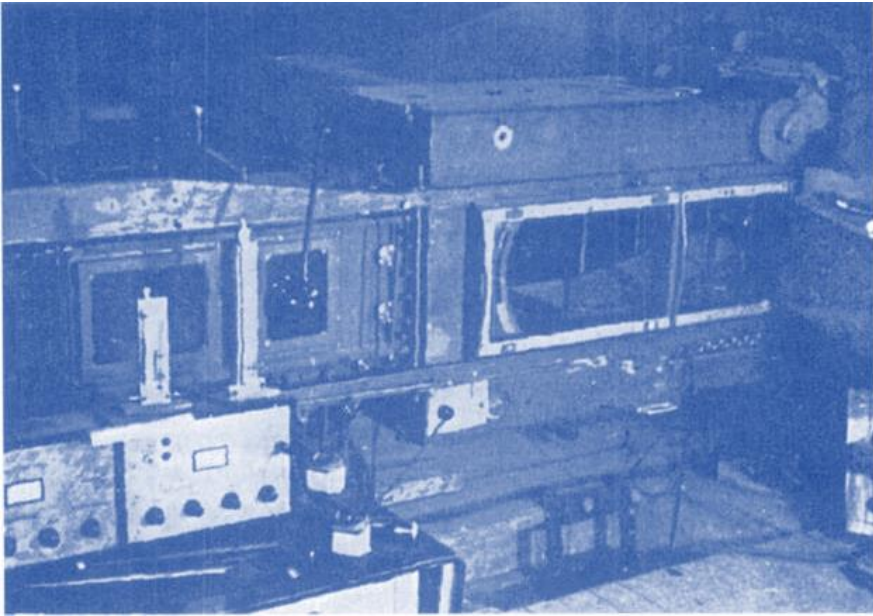
Der Betrieb des neuen Versuchsstandes sollte vom aerodynamischen Institut des Heeresversuchsplatzes Peenemünde wahrgenommen werden, das dafür nach Oberbayern ausgelagert wurde.

Mittlerweile war es dem Wissenschaftler Siegfried Erdmann gelungen, mittels einer Spezialinstallation und minimalem Aufwand schon mit dem alten Peenemünder Windkanal Geschwindigkeiten bis Mach 9 zu erreichen.

Nach dem Abbau des Instituts in Peenemünde gelang es schliesslich ab Sommer 1944, den grossen Kocheler Windkanal in Routinebetrieb zu nehmen.

In diesem Zusammenhang wurde aber bisher eine Frage nie gestellt: Warum wurde dieser gewaltige Aufwand getrieben, wenn zu diesem Zeitpunkt die A-4 (V-2) und die «Wasserfall»-Rakete schon so gut wie fertigentwickelt waren? War das nicht eine überflüssige Verschwendung von wertvollem Material und Personal, die sich die Kriegswirtschaft im Dritten Reich kaum leisten konnte, sofern nicht noch etwas ganz anderes damit beabsichtigt war? In Wirklichkeit wurde der Standort Kochel wegen der grossen, dort zur Verfügung stehenden Energiegewinnungsmöglichkeiten schon Jahre vorher ausgewählt. Seine Schaffung kann nur im Zusammenhang mit Plänen für Langstreckenraketen wie der A-10 gesehen werden, bei denen die Notwendigkeit für so hohe Testgeschwindigkeiten im Windkanal bestand.

Wie wir bereits feststellten: Der bisherige Peenemünder Windkanal war mit seiner Testgeschwindigkeit von urprünglich Mach 4,4 für die Bedürfnisse der A-4 und



Supersonischer Teil des Kocheler Windkanals (Quelle: Simon)

aller vorhersehbaren Düsenflugzeug-Projekte voll ausreichend. In Wirklichkeit dürfte es in Kochel darum gegangen sein, dort die allerneuesten EMW-Projekte auf ihre Realisierbarkeit hin zu testen. Es dürfte somit auch kein Zufall sein, dass es im Mai 1945 Wissenschaftler des Kocheler Windkanals – mit Namen Hermann und Kurzweg – waren, die ihren amerikanischen Verhörpartnern die überhaupt ersten Details über Weltraumsatelliten, Weltraumstationen und die Bedingungen für planetarische Reisen verrieten. Einer der damals dabei anwesenden amerikanischen Experten war der Sino-Amerikaner Dr. Hsue-Shen Tsien. In der Nachkriegszeit war er führender Aerodynamiker der USA, bevor er später zum Begründer des chinesischen Raketen- und Weltraumprogramms wurde.^(2, 3)

Der hypersonische Windkanal ist somit ein deutlicher Hinweis, dass Peenemünde nach der Vollendung der A-4 nicht in den «Winterschlaf» verfiel, wie heute behauptet wird.

Der ehemalige Peenemünder Wissenschaftler und Nachkriegs-«Paperclip»-Teilnehmer Peter W. Wegener, dem wir viele der oben geschilderten Details über die Windkanalforschung des Dritten Reiches verdanken, bemüht sich aber mitzuteilen, dass er selbst «nur» an der Entwicklung von Lenkflächen und Steuerrudern für Ra-

keten direkt beteiligt war und somit über die «heissen» Projekte nicht Bescheid wusste.

Durfte Wegener nicht zu viel verraten, damit man die Legende von «Damals in Peenemünde ...» weiter aufrechterhalten konnte?

An herausgehobener Stelle beeilte sich Wegener – ohne dass dies vom Thema her erforderlich gewesen wäre – um die Feststellung, wie sie fast wortwörtlich auch von anderen ehemaligen Peenemündern her geläufig ist; danach wurde während seiner ganzen Zeit in Peenemünde und in Kochel nicht auch nur einmal über das Thema einer Atombombe gesprochen. Was soll dieser vorauseilende Gehorsam? Plagte Wegener das schlechte Gewissen?

V-3?

Schon während des Krieges war allen informierten Personen beider Kriegsparteien klar, dass der V-2 weitere Vergeltungswaffen folgen sollten.

Der Ausdruck «V-3» erscheint seit vielen Jahren in der Literatur. Heute wird er meist in Zusammenhang mit dem HDP-Mehrkammergeschütz «Flieissiges Lieschen» von Dr. Coenders gebraucht. Die Frage ist, ob diese Zuordnung tatsächlich zurecht erfolgte oder ob sich nicht völlig andere Waffenentwicklungen dahinter verbergen?

Die gleiche Bezeichnung wurde nämlich auch für eine Vielzahl weiterer Waffensysteme während der Endphase des Zweiten Weltkrieges benutzt. Dies gilt für die A-9/A-10 «Amerika-Rakete» ebenso wie für die deutsche Atombombe, die benannte V-1, die Unterseebootversion der V-1, die Luft-Luft-Version der Henschel HS-117 H oder die deutsche Isotopenwaffe.

Adolf Hitler versprach bei seinem Treffen mit dem rumänischen Ministerpräsidenten Marschall Antonescu im August 1944 den baldigen Einsatz der dritten und vierten Vergeltungswaffe, ohne dass er diese näher spezifizierte.⁽⁴⁾ Der von ihm damals für die «dritte Waffe» angegebener Zerstörungsradius spricht allerdings für den geplanten Einsatz von Kernsprengstoffen oder radioaktiven Isotopenladungen. Die endgültige Antwort auf die Frage, ob es bis Kriegsende überhaupt eine offizielle deutsche Bezeichnung «V-3» gegeben hat, muss leider im Moment ebenso offenbleiben wie die Frage, was mit der Bezeichnung «V-4» gemeint war.

Viel interessanter ist, wie die «V-Waffen der zweiten Generation» aussehen sollten und wie weit man bei ihrer Entwicklung noch kam.

Auch hier führt uns der Weg zuerst nach Peenemünde, wo schon die Schmiede für die erste V-Waffen-Generation stand.

2. KAPITEL

«THORS HAMMER» – HITLERS INTERGOBAL- RAKETENPROJEKTE

«When I left the rocket airport at Berlin, I knew that these young enthusiasts were preparing those weapons in order to aim them across the Atlantic to hit us in America some day.»

(Als ich den Raketenflugplatz in Berlin verliess, wusste ich, dass diese jungen Enthusiasten die Waffen vorbereiteten, um über den Atlantik zu zielen, so dass sie uns eines Tages damit in Amerika treffen konnten.)

Die Journalistin Lady Drummond-Hay nach ihrem Besuch in Berlin-Reinickendorf im Herbst 1930

ABTEILUNG 1: EMWA-10 «AMERIKA-RAKETE» – NUR EIN MYTHOS?

A) ENTWICKLUNG UND TECHNIK

DIE INTERKONTINENTALRAKETE A-9/A-10 – DAS GROSSE GEHEIMNIS PEENEMÜNDES?

Passen Ereignisse wie der «Winterschlaf» Peenemündes, der gleichzeitige Ausbau der Einrichtung sowie die Schaffung von hypermodernen Forschungseinrichtungen an anderen deutschen Standorten zusammen?

Seit Jahrzehnten gilt es als ausgewiesene Tatsache, dass das Vorhaben zur Schaffung einer zweistufigen Interkontinental-«Amerika-Rakete» eines jener Peenemünder Zukunftsprojekte war, die bis Kriegsende das Reissbrettstadium nicht verlassen haben. Es wird zwar nirgendwo abgestritten, dass ein solches Projekt existiert hat, man ist sich aber in den Fachkreisen darin einig, dass sämtliche Vorarbeiten für ein solches Raketensystem 1941 oder 1942 gestoppt wurden. Beschwört das nicht bemerkenswerte Vergleiche mit dem angeblich ebenfalls im Jahr 1942 eingestellten deutschen Atombombenprojekt herauf?

Nur im Sommer 1944, so die offiziellen Darstellungen, seien kurzfristig noch einmal einige weitere Gedanken an die A-9/A-10 verloren worden, die aber letztlich

allesamt zu nichts führten. Damit denn auch ja keine Missverständnisse auftraten, beeilte sich Wernher von Brauns «offizieller» Biograph Ordway, zu betonen, dass in der Nachkriegszeit einige gemeine Gerüchte über die Existenz einer «Amerika-Rakete» umgingen, die aber selbstverständlich alle ausgemachter Unsinn waren.⁽⁵⁾ Die Wahrheit sah aber wohl doch etwas anders aus. Denn wie ist sonst das auf den beiden folgenden Seiten abgedruckte Inserat der US-Firma Convair zu verstehen? Schaut man sich diese Werbung genauer an, so kann man leicht erkennen, dass sie noch vor der japanischen Niederlage (also vor dem 7. August 1945) vorbereitet wurde. Die beiden Seiten sind in jedem Fall so merkwürdig, aber auch eindeutig, dass man nicht mehr viel hierzu erläutern muss. Es wird direkt zugegeben, dass der Krieg nur sehr, aber wirklich sehr kurze Zeit vor dem Einsatz der deutschen Siegeswaffen endete.

Kritiker werden natürlich entgegnen, dass man mittels dieser Anzeige lediglich versucht habe, die amerikanische Bevölkerung auch für die anstehende Nachkriegszeit von der Notwendigkeit einer starken eigenen Waffenindustrie und einer militärischen Hochrüstung, die jeden Feind abzuschrecken in der Lage wäre, zu überzeugen.

Es mag durchaus sein, dass die amerikanische Waffenindustrie einen neuen Feind brauchte, um ihre Profite auch in Zukunft zu sichern; aber es ist einfach unwahrscheinlich, dass man die Leistung des gehassten deutschen Feindes, den man gerade besiegt hate, so stark übertrieben hätte. Dies wäre einer Glorifizierung gleichgekommen, die unmöglich gewollt war.

Sehen wir uns einige Details näher an. Besonders amüsant ist die Abbildung (S. 25, links) mit dem Wehrmachtsoffizier, der den Amerikanern mit geballter Faust erzählt, was in in relativ naher Zukunft, vorausgesetzt, der Krieg hätte noch einige Monate länger gedauert, geschehen wäre: nämlich massive Angriffe mit ICBM-«Amerika-Raketen» und interkontinentalen Düsenbomben, die von Europa aus gegen Ziele in den Vereinigten Staaten eingesetzt worden wären!

Ganz offen wird zugegeben, dass amerikanische Techniker bei der Eroberung deutscher unterirdischer V-Raketen-Produktionseinrichtungen u.a. auch Blaupausen einer «V-Bombe» genannten Waffe gefunden hätten, die über eine geplante Reichweite von 3'000 Meilen verfügt habe. Ein namentlich nicht genannter deutscher Raketeningenieur habe den Amerikanern sogar mitgeteilt, dass die Zerstörung New

... by the Skin of our Teeth

SEVERAL TIMES during the European phase of this war, victory was almost within Germany's grasp . . . on land, on the sea, or in the air.

Above all, knowing the vital importance of air supremacy the Nazis tried time and again to wrest it back from the Allies. And they almost succeeded.



Time ran out

Especially in the last months of the war, our margin of safety was slimmer than most of us suspected.

Just how slim it was is known best to certain American military experts who have since inspected some of Germany's underground research laboratories and war plants.

Here they saw secret weapons in various stages of development . . . weapons which might conceivably have turned the trick for the Nazis if they could have used them boldly in a last desperate gamble.

Some of these things can now be revealed. Others cannot—yet. In one plant, the U. S. Army officers found partially assembled jet fighter planes of radical new design. There were planes potentially better than anything the Allies had in

combat at that time.

If time hadn't run out on the Germans, quantities of these jet planes might have changed the balance of air power in this war.

In a V rocket plant, burrowed 800 feet deep in limestone rock, our technicians found blueprints for a fearful V bomb with an estimated range of 5000 miles.

"We planned to destroy New York and other American cities starting in November," said a German rocket engineer.



Target: U. S. A.

In a converted salt mine, our ordnance officers examined nearly completed jet-propelled heavy bombers . . . bombers claimed by the Germans to be capable of crashing high explosives into the industrial cities of the eastern United States and flying back again across the Atlantic.

Goering himself said the planes had been successfully test-flown and would have been in operation if Germany could have held out 3 months longer.

But those catastrophes, and others, never quite came to pass on the German timetable of war. We managed, right in

Die amerikanische Rüstungsfirma Convair warb nach Kriegsende in einer zweiseitigen Anzeige vom 27. August 1945 im Magazin «Life» mit Hitlers Siegeswaffen. In ihr wurde betont, dass die Vereinigten Staaten in Zukunft alles tun müssten, um einer solchen Bedrohungssituation, wie sie sich kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges abzeichnete, entgegenzutreten. Wörtlich: «The race we must win.» (Dieses Rennen müssen wir gewinnen.)

to end, to maintain the air supremacy we had achieved... some-
—not just by the skin of our teeth.



How about Japan?

What's happening in those war plants the Japs have built underground? We wish we knew! We, for one, are not selling an enemy short—not on scientific ingenuity born of desperation.

Every now and then—close on the heels of dispatches telling how our heroic flyers are knocking Japs out of the sky at a ratio of 10 to 1—comes a disturbing rumor of an entirely new Jap weapon.

This is why it would be one of the costliest mistakes this country could possibly make, if we were to permit ourselves to be lulled into a sense of security because of our present-day air superiority.

The race we must win

We are woefully stupid if we assume that Japan isn't working desperately to develop new planes and air-borne weapons that will whittle down our air superiority.

Air supremacy, alone, of course, will not win this war or guarantee a lasting peace in the years to come.

But if we maintain air supremacy in the Pacific, Japan can't win.

And as long as we maintain our air superiority after victory, no aggressor nation is apt to be foolhardy enough to dream of attacking us.

That is why constant and continuing research in the field of aeronautics is a MUST for America—today and always!

But experimental research is only the first step in winning the race that will insure America from attack in the future.



The best planes periodically resulting from this research must be put in production in sufficient quantities to develop manufacturing techniques and tools and to keep the nucleus of a manufacturing organization which can be quickly expanded if ever needed.

We must also have enough planes for our Armed Services to train the Flight and Ground Crews in their use. *One or two experimental planes are not enough to keep our Air Force and manufacturing organizations ready for any emergency.*

Only when the design and production "bugs" always present in a new plane are revealed and eliminated by use—can our ever-improving aircraft be considered proven military weapons.

**LET'S KEEP AMERICA STRONG
 IN THE AIR!**

CONSOLIDATED VULTEE AIRCRAFT CORPORATION

San Diego, Calif. Torrance, Calif. Modesto, Tenn. Des Moines, Iowa Miami, Fla.
 Tulsa, Okla., Calif. San Marcos, Calif. Greenville, S.C. Alhambra, Cal. Burbank, Cal.
 Burbank, Calif. New Orleans, La. Wrentham, Mass. Elizabeth City, N.C. San Bernardino, Calif.



Yorks und anderer amerikanischer (Ostküsten-)Städte ab dem November (1945) vorgesehen gewesen sei. In diesem Zusammenhang muss die Frage erlaubt sein, wie man denn Waffensysteme einsetzen wollte, die angeblich nur auf dem Reissbrett und in der Phantasie der Ingenieure «fertig»gestellt waren?! Wollte man tödliche Gedanken über den Atlantik schicken?

Interessant ist auch der Convair-Hinweis, dass die amerikanischen Suchtrupps in einer für die Rüstungsproduktion umgewidmeten Salzmine die Fertigungsstätte für weitreichende Bombenflugzeuge gefunden hätten. Diese Maschinen sollten hochexplosive Sprengstoffe in Richtung der Ostküstenstädte der USA fliegen und dort abwerfen, um anschliessend wieder nach Europa zurückzukehren. Göring höchstpersönlich habe in diesem Zusammenhang erklärt, dass diese Bomber erfolgreich probegeflogen und ihr Einsatz innerhalb von drei Monaten vorgesehen gewesen sei...

Wohl um nicht zu viel zu verraten, hat der Zeichner in der Anzeige nur die «harmlosen», aber für die damalige Zeit exotisch aussehenden Dornier Do-335-A-11-Trainer abgebildet. Tatsächlich wurden die wirklichen «Amerika-Bomber» bei Horten (und Heinkel?) gebaut.

Die Werbung lässt uns ausserdem wissen, dass es noch andere (deutsche) Waffensysteme gebe, über die man aber (noch) nichts sagen könne. (Bis heute hat die Welt nicht erfahren, welche anderen Waffensysteme damit gemeint waren.)

Dass die Firma Convair eine solche Annonce schaltete, ist wohl nur aus der ersten Sieges euphorie nach der Beendigung des Krieges auf dem europäischen Kriegsschauplatz zu erklären und auch aus der Tatsache, dass amerikanische Militärs der eigenen Industrie eine zumindest teilweise Verwertung der in Deutschland vorgefundenen bzw. erbeuteten Technologie versprochen hatten, damit diese eigene Entwicklungskosten und -Zeiten in Grössenordnungen sparen konnte.

Auch wenn das Convair-Inserat an Deutlichkeit kaum mehr zu übertreffen ist, sei der Vollständigkeit halber doch noch an die lange Liste von weiter hinten im Buch erwähnten Zeugen erinnert, die die «Amerika-Rakete» und/ oder den deutschen interkontinentalen Düsenbomber bestätigten: hohe und sehr hohe alliierte Offiziere, Beamte und Organisationen (US-Generalstabschef Marshall, US-General Arnold, Major Bromley, die 21st ARMY GROUP Headquarters, Staatssekretär Forrestal, Colonel Putt und F.E.A. Leo Crowley), ehemalige «Mittelbau-Dora»-Häft-

linge (Benjamin Jacobs und Alex Baum), deutsche Funktions- und Wissensträger (Rüstungsminister Albert Speer in seinem Buch «Infiltration», der SS-Geheimwaffenspezialist Otto Skorzeny bzw. Henry Picker, Autor des Buches «Hitlers Tischgespräche»), sowie der Astronaut Gordon Cooper. Als ob das alles noch nicht beeindruckend und seltsam genug wäre, haben wir nun auch die Transportsysteme der deutschen Siegeswaffen in dieser August-1945-Werbung eines ganz grossen US-Waffenkonzerns vorliegen!

EMW-«ENTWURF 1936» – VORLÄUFER DER A-10

Bereits 1936 plante die Raketenforscherguppe der Wehrmacht einen Nachfolger der A-4.⁽⁶⁾ Diese grosse Rakete sollte mit Hilfe eines 100-Tonnen-Flüssigsauerstoff/Alkohol-Raketenantriebs einen Gefechtskopf von vier Tonnen mehr als 500 km weit befördern. Die Nutzlast der hier im Buch provisorisch «Entwurf 1936» genannten Rakete wäre auffallenderweise recht nahe in den Gewichtsbereich der späteren Hiroshima-Uran-235-Atombombe gelangt.

Die von 1936 bis 1939 errichteten Peenemünder Triebwerksteststände, Prüfanlagen und Hallen waren so ausgelegt, dass sie auch für den «Entwurf 1936» benutzt werden konnten. Noch heute kann man auf Peenemünde-Fotos erkennen, dass die Montage- und Prüfhallen dort viel zu gross ausgelegt waren, um allein für die relativ «kleine» A-4 errichtet worden zu sein. Vielmehr hätten die Dimensionen der Anlagen ausgereicht, um später problemlos Raketen von den Ausmassen der A-10 bauen und testen zu können, ohne dass grössere Umbauten und Veränderungen notwendig gewesen wären. Die von Hitler am 6. September 1939 verfügte Reduzierung der Priorität aller Peenemünder Projekte und der berühmte Stopp-Befehl für alle weitergehenden Waffenentwicklungen von 1940 erzwangen aber eine Konzentration der Peenemünder Entwicklungsaktivitäten auf die A-4. Die Entwicklung ihres leistungsfähigeren Folgemodells «Entwurf 1936» wurde dadurch immer mehr in den Hintergrund gedrängt. Dennoch war das nicht das endgültige Ende für den Entwurf.

Bereits 1941 sollte dieses Projekt eine Wiedergeburt als Booster-Rakete für die A9-Rakete erleben. Hierzu wurde ihr geplanter Schub auf 180 t erhöht, um nun-

mehr die Vereinigten Staaten von europäischen Basen aus beschossen zu können.

DIE A-10 ENTSTEHT

Schon 1939 hatte General Walter Dornberger verkündet, dass Peenemünde in der Lage wäre, Fernraketen zu schaffen, die von Europa aus gegen New York verschossen werden könnten. ⁽⁷⁾

Am 29. Juli 1940 legte dann Ing. Graupe den ersten Entwurf einer transatlantischen Zweistufenrakete vor. Man hatte klar erkannt, dass derartige Reichweiten beim Stand der frühen Raketentechnik nur mit einer Zweistufenrakete realisiert werden konnten. Dies sollte in Verbindung mit einer Flügelrakete erfolgen. Als Alternative wäre die Verwendung von hochenergetischen Treibstoffen in Frage gekommen, die zur damaligen Zeit aber noch technisch nicht beherrschbar waren.

1941 wirkte auch der Raketenpionier Hermann Oberth an der «Atlantik-Rakete» mit.

Sein Biograph Hans Hartl schreibt: «Eines Tages gab ihm von Braun einen Auftrag, der seinen Missmut verscheuchte; er sollte eine ‚Atlantik-Rakete‘ entwerfen, mit der man New York erreichen konnte.» Von Braun hätte gesagt: «Wir müssen jetzt die Projekte weittragender Raketen in Angriff nehmen. Bitte entwickeln Sie eine solche zwei- oder dreistufige ‚Atlantik-Rakete‘ theoretisch. Wie müsste sie aussehen? Wieviel Treibstoff würde sie brauchen? Was würde sie ungefähr kosten?»

Hermann Oberth hatte seine bestellte «Atlantik-Raketen»-Studie im Oktober 1941 abgeschlossen. ⁽⁸⁾

Am 18. Dezember 1941 schlug der Triebwerksexperte Dr. Thiel ein Bündeltriebwerk aus sechs 30-t-Aggregaten für die A-10 genannte erste Stufe der «Atlantik-Rakete» vor. Als zweite Möglichkeit sollte statt diesem das für den «Entwurf 1936» gedachte Supertriebwerk von 180 t Schub verwendet werden.

Zwischenzeitlich war der Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika erfolgt. Damit existierte deutscherseits nun ein wichtiger Grund, eine Atlantik-Fernrakete zu bauen. Angeblich soll die dahingehende Entwicklung aber im Oktober

1942 von General Dornberger gestoppt worden sein, zur gleichen Zeit, als sich die Vollendung des Vorgängermusters A-4 abzeichnete.⁽⁹⁾

DER ANGEBLICHE STOPP DER «AMERIKA-RAKETE»

Die offizielle Geschichtsschreibung und die sie propagierenden Historiker werden bis heute nicht müde zu behaupten, dass die «Amerika-Rakete» nie mehr als ein Papierprojekt gewesen sei. Im Jahr 1941 oder spätestens 1942 hätte man alle Vorstudien beendet. So schreibt z.B. Michael Neufeld in seinem Buch «The Rocket and the Reich» auf Seite 283: «(...) The A-9/A-10 was never more than a drawing-board concept and was shelved in 1942.» (Die A-9/A-10 war nie mehr als ein Reissbrettkonzept und wurde 1942 aufgegeben.)⁽¹⁰⁾ Was war passiert?

Dornberger bemerkt in seinem Buch «V-2 – Der Schuss ins Weltall», dass bis Oktober 1942 grosse Teile des Werkes nur mit Arbeiten an der A-9/A-10 in Beschlag genommen wurden. Unzählige Flugbahnen der «Amerika-Rakete» seien durch den hervorragenden Ballistiker Dr. Steuding durchgerechnet und alle in Frage kommenden Faktoren wie Erdkrümmung und Erddrehung berücksichtigt worden. Die Steuerungsverfahren seien ebenso untersucht wie die Entwicklung der Geräte begonnen worden. Dornberger hätte dann aber wegen des dringenden Abschlusses der Entwicklung der A-4 jede Weiterarbeit daran im Betrieb verbieten müssen, und nur die Projektgruppe hätte sich weiter mit der «Amerika-Rakete» beschäftigen dürfen.

Das ganze Verfahren zeigt, dass bis zu diesem Zeitpunkt stark an der «Amerika-Rakete» gearbeitet worden sein muss, wenn ein Grossteil des HVP Peenemünde für dieses Projekt eingespannt war.

Dornberger schreibt in seinem Buch wohlweislich nicht, was nach dem Stopp-Datum weiter geschah. Sicher dürfte indes sein, dass es zu einer zeitweisen Reduzierung der Prioritäten zu Ungunsten der A-9/A-10 kam, bis die A-4 abgeschlossen war. Dieser Abschluss war jedoch im Wesentlichen bis zum Sommer 1943 erfolgt und es erscheint nicht glaubhaft, dass die Entwicklungsabteilung in Peenemünde danach nur noch «Däumchen gedreht» haben soll.

Anhand eines Kammler-Dokuments kann nun aufgezeigt werden, dass man bis

Ende Oktober 1943 das Projekt der «Amerika-Rakete» auf keinen Fall aufgegeben hatte.^(11, 12, 17)

Danach hatte Kammler am 20. Oktober 1943 an Dr. Brandt ein Telegramm geschickt, um Reichsführer-SS Himmler darüber zu informieren, dass «am selben Tag eine Übereinstimmung erzielt wurde, um eine Untergrund-Testbasis für die Entwicklung der ‚Amerika-Rakete‘ mit der 10-fachen Antriebsstärke zu errichten». Hierfür sollten grosse Höhlen im Gebirge in der Nähe von Traunstein entsprechend erweitert werden. Kammler berichtete an Himmler: «Nachdem ein bombensicherer Testplatz gefunden wurde und per Telegramm von Generalmajor Dornberger akzeptiert wurde, bekam die Waffen-SS vom OKH den Auftrag, das entsprechende Konstruktionsprojekt durchzuführen. Entsprechend des Treffens mit Generaloberst Fromm vom 20. Oktober wird das Vorprojekt von uns bis 10. November 1943 fertiggestellt. Generaloberst Fromm und Reichsminister Speer würden dann einstimmig dazu Stellung nehmen und die nötigen Voraussetzungen für den Bau schaffen. Die Vorbereitungen haben heute bereits begonnen. Ich bitte, dass der Reichsführer entsprechend benachrichtigt wird.»

Hitler hatte in Wirklichkeit Generalmajor Dornberger und Wernher von Braun bei ihrem berühmten Treffen am 7. Juli 1943 den Auftrag erteilt, neben der A-4-Rakete auch die grösseren Nachfolgemuster herauszubringen. Bis Anfang 1945 wollte er die A-9/A-10 serienmässig und zielsicher einsatzbereit haben. Er hoffte, mit dieser Interkontinentalrakete die USA «friedensbereit» schiessen zu können, zumal, wenn er erst einmal den Raketenkopf mit mehreren kleineren Uranium-Bomben würde bestücken können.⁽¹³⁾

Auch wird erkennbar, warum bis heute versucht wird, die Geschichte der «Amerika-Rakete» zu verleugnen und zu vernebeln. Denn wie könnte man die Existenz einer Waffe zugeben, die entwickelt wurde, um Amerika mit Nuklearwaffen zu beschliessen, da doch jeder weiss, dass Deutschland die letztgenannte Waffe nach 1942 weder bauen wollte noch konnte. Wollte man die eine Waffe verleugnen, musste folgerichtig auch die Existenz der anderen verheimlicht werden.^(14, 15, 16, 17)

DIE HERSTELLUNG EINES «PAPIERPROJEKTES»

Obwohl die A-10 angeblich bis zum Schluss nur ein «Papierprojekt» blieb, existieren Kostenvoranschläge, Materialzuordnungspläne und Arbeitskräfteeinteilungen zur Herstellung der «Amerika-Rakete». Sogar die Verteilung der Wissenschaftlerteams auf das Projekt ist bekannt.⁽¹⁸⁾

In einem Besuchsbericht, der den Zeitraum vom 2. bis 5. Mai 1942 umfasst und bezüglich des geplanten A-4-Serienanlaufs bei der Firma Zeppelin (Friedrichshafen) erstellt wurde, heisst es: «Mit Rücksicht auf die späterhin eventuell in Betracht kommende A-10-Fertigung soll jedoch eine Vergrösserung des Ausfahrdurchbruches 8 m Breite und 9 m Höhe ohne grössere Schwierigkeit möglich sein.»

Am 17. August 1943 überstand das A-9/A-10-Programm den Grossangriff auf Peenemünde. Der Raketenpionier Arthur Rudolph berichtete, dass Wernher von Braun damals aus dem Tresor seines brennenden Hauses im letzten Moment die wichtigen Pläne der A-4 und der A-9/A-10 retten konnte.⁽¹⁹⁾ Auch die Fertigungshalle mit einer Fläche von 100 mal 200 m und ihrem 60 m breiten und 30 m hohen Mittelschiff, «die schon zur Aufnahme der A-10 erstellt worden war» (Rudolph), blieb unbeschädigt.⁽²⁰⁾

Ein ehemaliger Häftling aus Buchenwald berichtete⁽²¹⁾, mit welcher Energie Wernher von Braun an die Verwirklichung des «Amerika-Raketen»-Projekts ging. Dabei handelte es sich um Alex Baum, der als deutschsprechendes Mitglied der Resistance in deutsche Gefangenschaft geriet und nach einem Aufenthalt im KZ Buchenwald zuerst zur Raketenproduktion in Peenemünde und danach ins Mittelwerk abkommandiert wurde. Baum berichtete, dass er Wernher von Braun sowohl von Peenemünde, als auch von seiner Zeit im Mittelwerk her kennen würde, obwohl er auf Befehl der SS keinen direkten Kontakt mit ihm oder den anderen deutschen Ingenieuren haben durfte. Da Baum aufgrund seiner elsässisch/lothringischen Herkunft gut Deutsch verstand, konnte er hören, wie von Braun über die «ultimative Waffe» sprach, die die Vereinigten Staaten und alles andere zerstören sollte. Alex Baum hatte den Eindruck, dass Wernher von Braun sehr verzweifelt war, um diese Sache in Gang zu bekommen, und er hätte genau gewusst, was vor sich ging.

Daraus folgt, dass in Peenemünde mindestens bis zur Verlagerung der Produktion nach Nordhausen eifrig an der «Amerika-Rakete» gearbeitet wurde.

Neben Peenemünde und Nordhausen gab es mindestens einen weiteren Ort, an dem Wernher von Brauns «ultimative Waffe» verwirklicht werden sollte. Auf Befehl des OKH vom 20. Oktober 1943 wurde die SS mit der Konstruktion eines gigantischen Untergrundkomplexes mit der Tarnbezeichnung «Zement» beauftragt.

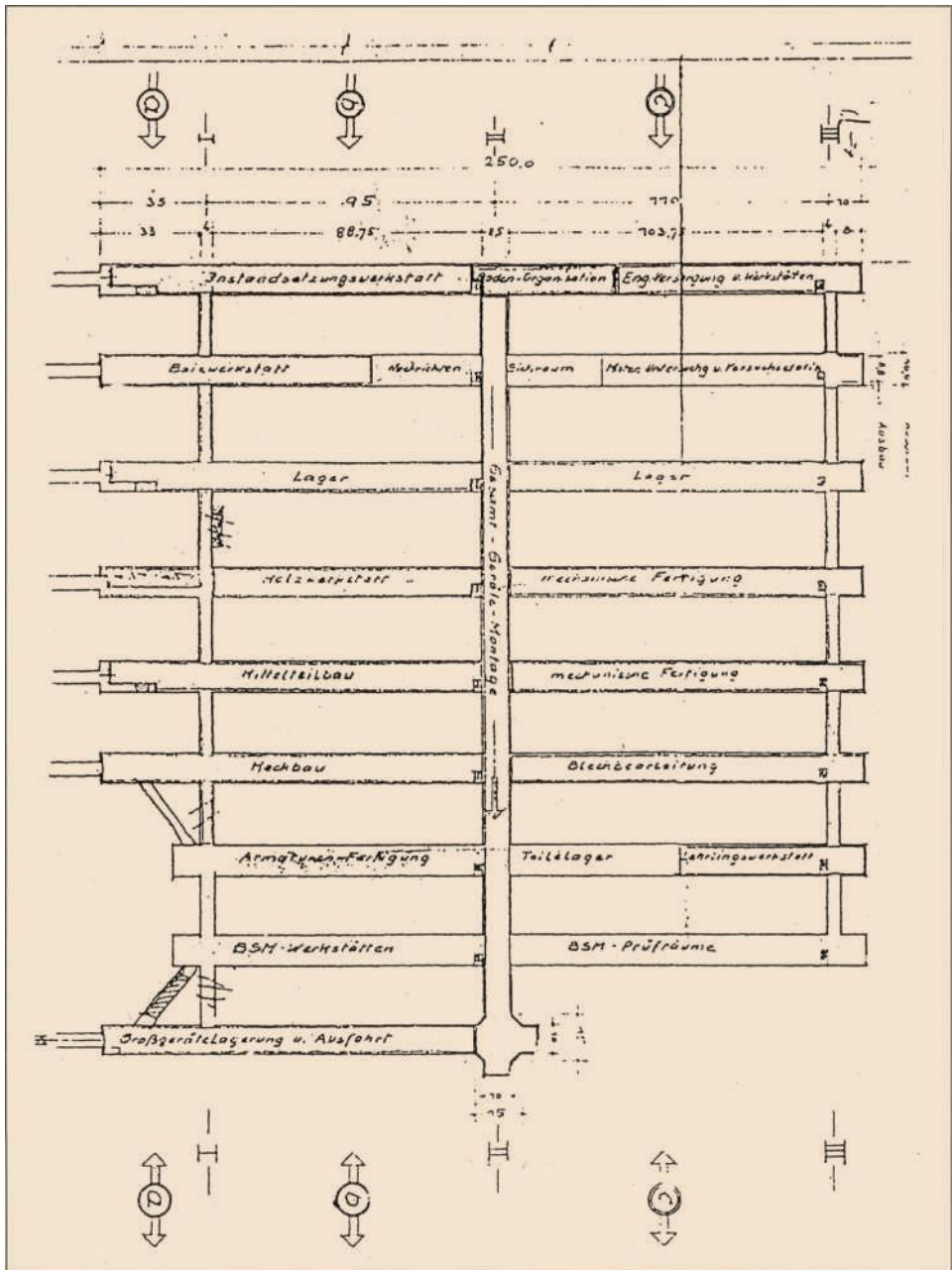
Wann die ersten Planungen dazu begannen, konnte nicht festgestellt werden.^(22, 23)

Der Standort «Zement» befand sich in der Nähe von Gmunden am Traunsee in Österreich und lag in einem engen Gebirgstal, das nur durch eine Strasse und vom Fluss Traun durchquert wird. Innerhalb des Seebergs, am südlichen Rand der Ortschaft Ebensee, sollte dieses grösste und modernste Raketenentwicklungswerk in einem bombensicheren dreistöckigen Stollenwerk untergebracht werden. Hier wurde speziell der Bau der «Amerika-Rakete» geplant. An steilen Berghängen der Umgegend sollten darüber hinaus die Prüfstände für die Triebwerke der A-9/10 entstehen und auch bombensichere Raketenabschussbunker errichtet werden.

Die gigantische Konstruktion mindestens zweier dreistöckiger Galerien (Anlage A und Anlage B) sollte, falls nötig, auch in der Lage sein, eine geplante Verlegung der kompletten HVA Peenemünde nach Gmunden zu ermöglichen. Zwei Stollen des Projektes «Zement» (Anlage A) sind eindeutig so ausgebaut worden, dass dort Versuch und Prüfung der A-9/A-10-Rakete hätten stattfinden können. Die an mehreren Stellen anzutreffende Stollenhöhe von etwa 27 m weist darauf hin, dass die zweistufige Rakete hier vertikal hätte aufgerichtet werden können.

Tatsächlich ist eine Verlegung der Peenemünder Anlagen nach Ebensee nie erfolgt. Merkwürdigerweise unterbreitete Reichsminister Albert Speer am 6. Juli 1944 Adolf Hitler den Vorschlag, aufgrund des Baurückstandes der «Zement»-Anlage in Ebensee das Stollensystem zunächst einmal für die Fertigung von Panzergetrieben und Kugellagern zu nutzen. In den Stollen II bis IV der Anlage B wurde Anfang 1945 dann auch die Produktion von Kugellagern unter Federführung der Firma Daimler-Steyr-Puch AG aufgenommen. In der Anlage A wurden bereits ab Herbst 1944 acht Destillationsanlagen eingebaut, die auch in der Nachkriegszeit noch jahrelang in Betrieb blieben.

Auch der Bau von zusätzlichen Prüf-, Spritz- und Pumpenlaufständen konnte in Gmunden nicht nach Plan erfolgen. Einige fertige Stände erhielten gemeinsam den



A-10-Fabrik Ebensee. Anlage A (Seite 34) laut BIOS/CIOS als Destillieranlage für Treibstoffe, Anlage B als Produktions- und Lagerbereich.

Tarnnamen «Salamander». Unter dieser Tarnbezeichnung liefen auch die drei geplanten Schussbahnen, die von «Zement» aus für die Raketenerprobung vorgesehen waren. Als Zielgebiete sollten die Niedere Tatra, der Arlbergbereich sowie das Ortlermassiv dienen.

Wurde die Ebenseer A-10-Fertigung wirklich aufgegeben, weil die Fertigstellung der gesamten Anlage, einschliesslich der ersten Produktion, erst ab Frühjahr 1946 möglich erschien? Als Notlösung wurde in einer Besprechung Mitte August 1944 vorgeschlagen, stattdessen einen Stollen in den Mittelwerken für die Versuchsmontage freizumachen und alles andere weiterhin in Peenemünde zu belassen, nur etwas besser gegen Luftangriffe geschützt. Ein weiterer Vorschlag sah vor, statt der Stollen in Ebensee das Projekt «Rebstock», eine unterirdische Anlage in der Nähe des Mittelwerkes, entsprechend auszubauen, um dort für die allerwichtigsten Büros und Laboratorien unterirdische Räume zu erhalten.

Da nachweisbar noch im Dezember 1944 weitere Entwürfe für das Projekt «Salamander Z» in Ebensee ausgearbeitet wurden (siehe Teilband A), erhebt sich die Frage, warum die Pläne für die A-10-Herstellung in den dafür vorbereiteten Stollen A und B aufgegeben wurden. Ausserdem arbeiteten eine Reihe von Peenemünder Wissenschaftlern bereits in Gmunden. Ihre Tätigkeit ist bis heute grossteils ungeklärt. Es muss deshalb gefragt werden, ob es neben den Stollenanlagen A und B dort noch ein drittes Stollensystem oder aber oberirdische Entwicklungswerke gab. Erste Anhaltspunkte sprechen für diese Annahme.

Die Lösung des Rätsels der Herstellungsorte für die «Amerika-Rakete» wird klarer, wenn man die Ereignisse im Sommer 1944 betrachtet. Der schnelle Zusammenbruch der deutschen Abwehrfronten im Osten und Westen und der Verlust der Abschussanlagen an der Kanalküste zeigte den führenden Köpfen des Dritten Reiches, dass ihnen nicht mehr viel Zeit verblieb. Gleichzeitig wurde mit dem grossen Durchbruch bei der Entwicklung nuklearer Sprengsätze im Sommer 1944 der Ruf nach einem weitreichenden und abwehrsicheren Trägersystem laut.

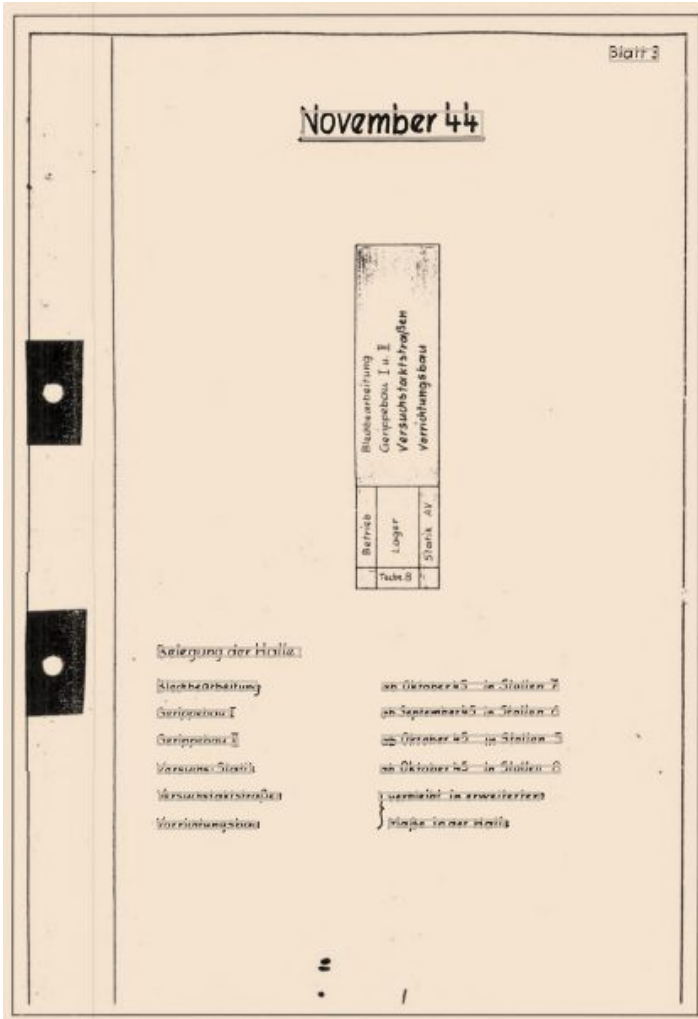
Was hätte näher gelegen, als auf den Ausbau aufwendiger Anlagen wie «Zement» zu verzichten und stattdessen Zuflucht zu einer schnellen «Notlösung» zu nehmen? Nach dieser wäre der Bau von Teilen der A-9/A-10, verteilt in mehreren dezentralisierten Zulieferbetrieben, vorgenommen worden, während ihr Endzusammenbau dann in relativ kleinen Anlagen erfolgen konnte, da von dieser Rakete nur wenige Einzelstücke hergestellt werden sollten. Hinweise auf diese Art der Fertigung gibt

es tatsächlich in einer Vielzahl von Gerüchten und Aussagen, aber auch in veröffentlichten alliierten Geheimdokumenten.^(24,25,26) Diesen Dokumenten zufolge wurde an der V-3 in Überlingen, Leitmeritz, Nordhausen und in der Nähe des Grossraums Truppenübungsplatz Ohrdruf/Jonastal (Thüringen) gebaut. In diesem Zusammenhang wurde der Eintrag aus dem G-2-Tagebuch der 4. US-Armour-Devision vom 4. April 1945 bekannt, in dem steht: «In einer völlig getarnten und gegen jeglichen Zutritt abgeschirmten Fabrik, ungefähr zwei Meilen nördlich von Gossel, wurden am 3. April V-1 hergestellt und mit V-3 experimentiert.»

Eine andere Quelle bestätigt, dass im Winter 1944/45 eines der grossen Projekte von Reichsführer-SS Heinrich Himmler gewesen sei, die A-9 und A-10 zur Bombardierung Moskaus und New Yorks herstellen zu lassen, die von Abschussrampen in der Nähe von Ohrdruf starten sollten. Die Durchsetzung dieses Projekts hätte in den Händen von SS-Hauptsturmführer Albert Schorz gelegen, der dazu Buchenwälder KZ-Häftlinge einsetzen sollte. Von Thomas Mehner, einem der Autoren des Buches «Das Geheimnis der deutschen Atombombe», erhielt der Autor diesbezüglich einen bisher unveröffentlichten Bericht eines damals dort Beteiligten, der zum Kreis um Kammler gehört haben will. Nach dessen Aussagen waren die unterirdischen Stollen und Räume bei Gossel in Wirklichkeit Kammlers eigene Raketenversuchsanstalt, wobei die Skodawerke eine Rolle gespielt hätten. In dieser Versuchswerkstatt sei vor allem mit Raketen-Konstruktionen der A-9 experimentiert worden. Man hätte aber auch eine Produktionslinie für die A-9 / A-10 aufgebaut, die ab dem 3. April 1945 einsatzfähig war, so dass man ihre Produktion hätte sofort anfahren können. Ob Versuchs- und Vorserienexemplare in «Handarbeit» noch vorher fertiggestellt werden konnten, teilte der Zeuge nicht mit.

Auch oberirdisch wollte Dr. Kammler Interkontinentalwaffen produzieren lassen. Wie es aussieht, wollte er nicht das Risiko eingehen, dass durch die Konzentration des A-9/A-10-Projekts auf einen einzigen Ort das ganze Vorhaben durch einen alliierten Vernichtungsangriff hätte gefährdet werden können.

So wurde in Pinsdorf bei Gmunden 1944 eine riesige Scheune beschlagnahmt, deren Bau bereits 1939 als Getreidespeicher begonnen worden war. Anfang Oktober 1944 begann man mit der Blechbearbeitung und dem Gerippebau. Auch eine Ver-

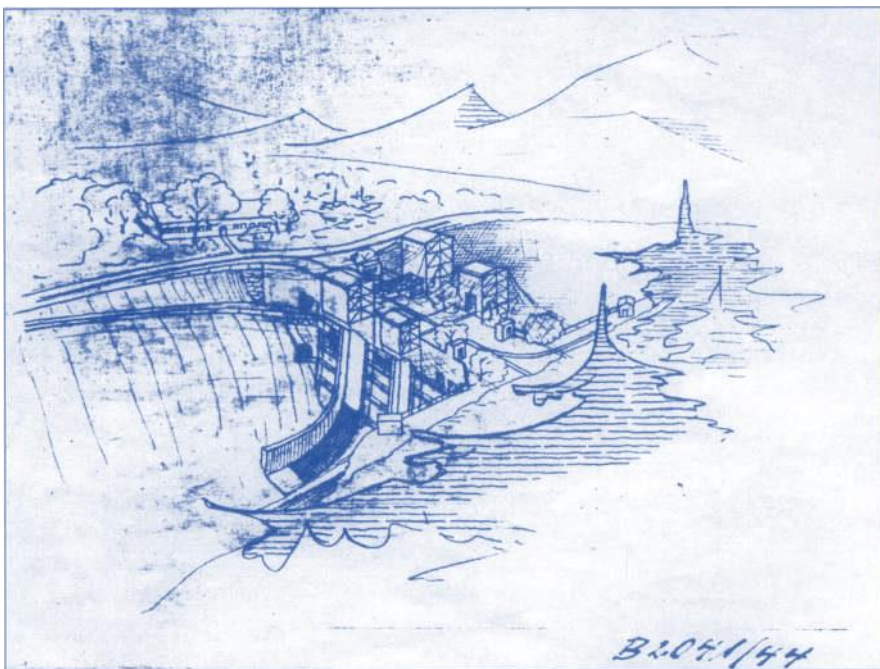


«Der Speicher» in Pinsdorf bei Gmunden – sollten hier zwanzig A-9(-Interkontinental-Raketen) gebaut werden? (Quelle: IBA/ Kurt Grasser)

Gegenüberliegende Seite: In einem engen kleinen Gebirgstal in der Nähe von Ebensee am Traunsee im Salzkammergut sollten unter der Tarnbezeichnung «Salamander» die Prüfstände für die A-4, A-9 und die A-10 entstehen. Die geplante Anlage ist aus den vorhandenen Plänen genau ersichtlich (Quelle: Deutsches Museum, München).

Bild oben: Prüfstand für Grossraketentriebwerke der 200-t-Klasse.

Bild unten: Prüfstände für A-4-, A-9- und «Wasserfall»-Raketen.



S E C R E T

HEADQUARTERS
MEDITERRANEAN ALLIED AIR FORCES
Target Intelligence Section
APO 650

COUNTRY GERMANY Location & Coord: 47.48
9.10

LOCALITY UBERLINGEN (Lake Constance)

TARGET ~~No information~~

CATEGORY SECRET WEAPONS SUB CATEGORY V-2 or V-3 parts.

I. SUMMARY OF CURRENT INTELLIGENCE

V-2 or V-3 parts are being made at Uberlingen and Wollmatingen (both WX-00). Uberlingen is manned by thousands of workers (foreign) many of whom are French. (OSS. B-1826. F-0 8.2.45)

S E C R E T

HEADQUARTERS
MEDITERRANEAN ALLIED AIR FORCES
Target Intelligence Section
APO 650

COUNTRY GERMANY Location & Coord: 47.38
9.13

LOCALITY CONSTANCE

TARGET STRUMeyer DORF factory

CATEGORY SECRET WEAPONS SUB CATEGORY V-2 or V-3 parts

I. SUMMARY OF CURRENT INTELLIGENCE

This factory is reported to be working day and night making propellers and other parts for V-2 or V-3. The factory is working at full pressure.

(OSS. b-1828. F-0. 8.2.45)

Diese und nächste Seite: Die Alliierten wussten Bescheid, dass auf deutscher Seite etwas Unheimliches im Entstehen war. Hinweise auf V-3-Herstellungswerke in Überlingen, Wollmatingen, «Strumeyer Dorf» (?) und Leitmeritz (Tschechische Republik) finden sich auf kürzlich freigegebenen US-Mikrofilmrollen.

suchstaktstrasse wurde aufgebaut. Im Südteil der Halle befand sich eine aufgestellte V-2 (oder A-9). Ausserdem wurde hier der Vorrichtungsbau untergebracht. Inwieweit in Gmunden mit dem dort geplanten Bau von zwanzig A-9 (-Interkontinental-Raketen) begonnen wurde, ist unbekannt.

Gesichert aber ist, dass zusätzlich die Produktion kleinerer Teile für die Flakrakete «Taifun» in Serie in der Halle anlief.

In den Jahren 1961/62 wurden vergrabene Teile der «Taifun» bei der Halle gefunden. In den 1990er Jahren unternommene Suchgrabungen nach A-9/ A-10-Teilen brachten keine Ergebnisse.

Nach noch unbestätigten Berichten hat jedoch Anfang der 1990er Jahre ein österreichisches Suchteam in Nordhausen Graphit-Strahlruder geborgen, die für die A-4 «viel zu gross» waren. Leider gelang es bisher nicht, das Schicksal dieser angeblichen Beweisstücke für die Existenz von Teilen der A-10 zu klären.

Der schon öfter von mir zitierte massgebliche ehemalige Peenemünder teilte in der Nachkriegszeit mit, dass die «Amerika-Rakete» hauptsächlich an zwei Grten fertiggestellt wurde. Leider bezeichnete er diese standortmässig nicht genau.⁽²⁷⁾ Somit bleiben die mutmasslichen Herstellungsorte der «Amerika-Rakete» rätselhaft und bedürfen der weiteren Recherche und Forschung.

REVOLUTIONÄRES NEULAND: DIE TECHNIK DER «AMERIKA-RAKETE»

Die A-9/A-10 war eine Zweistufenrakete und kann als Vorgängerin unserer heutigen (ICBM) Interkontinentalraketen angesehen werden, da ihre Reichweite bei Verwendung der geflügelten Endstufe nach den Berechnungen der Jahre 1940/41 mindestens 4'000 km betragen sollte. Spätere Quellen sprechen bis 1945 von 6'000 km Reichweite. Das wäre ausreichend gewesen, um einen 1 -t-Sprengkopf, mit dem bekanntermassen die A-4 ausgerüstet war, auf verschiedene Städte an der Ostküste der USA zu schiessen. Die komplette A-9/A-10-Kombination wäre ungefähr 26 m hoch bei einem maximalen Durchmesser von 4,75 m gewesen. Ihr Gesamtgewicht hätte vollgetankt etwa 100 t betragen.

Als erste Stufe sollte eine A-10 genannte Rakete verwendet werden. Als Beschleu-

nigungsrakete hatte sie die Aufgabe, die zweite Stufe (A-4 oder A-9) mit ihrem gesamtem Treibstoffvorrat auf 24'000 m Höhe zu bringen, um so deren Reichweite zu vervielfachen.

Die A-10 allein war ein riesiger Raketenkörper von 4,15m Durchmesser und 20 m Länge, der bei 87 t Gesamtgewicht fast 62 t Treibstoff aufnehmen sollte. Die Brenndauer der Triebwerke betrug 50 Sekunden und sollte das Gespann auf eine Geschwindigkeit von 4320 km/h beschleunigen. Nach dem Ausbrennen der ersten Stufe sollte die – im Bug der A-10 eingelassene – zweite Stufe mit Spezialbatterien gezündet werden. Die Startstufe sollte danach mittels eines 2'500 m² grossen Bandfallschirms zur Erde gleiten, auf dem Wasser niedergehen und nach einer gelungenen Bergung wiederverwendet werden können.

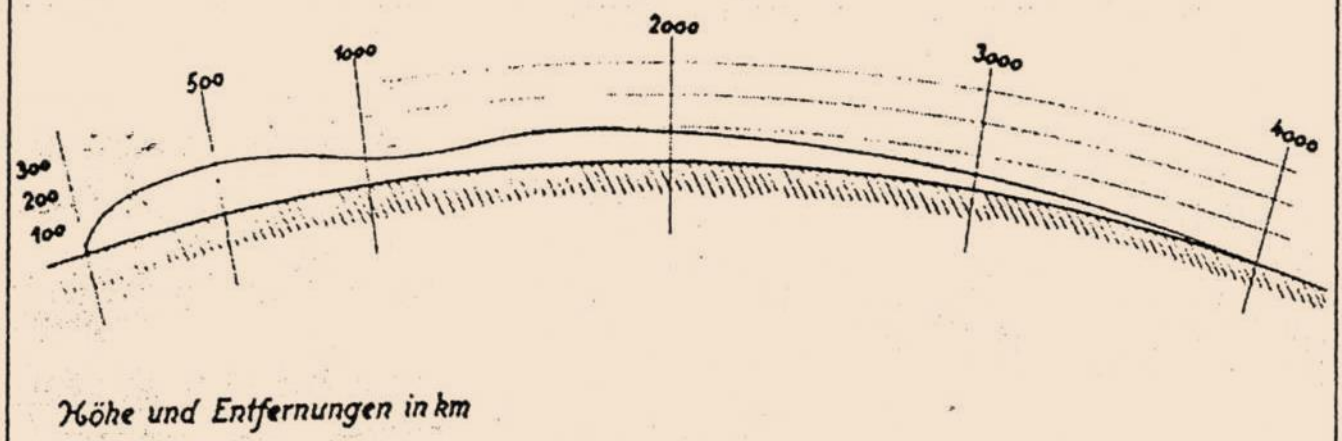
Nach dem Krieg wurde von dem Deutschen Dr. Theo Knacke das gleiche Prinzip benutzt, als er für die NASA Fallschirme zur Bergung der Mondkapsel entwarf. Woher seine speziellen Vorkenntnisse stammten, kann sich der Leser sicherlich denken.

Als zweite Stufe war die A-9 oder hilfsweise eine weiterentwickelte Version der A-4 vorgesehen, die mit Hilfe des eigenen Triebwerks auf 11'000 km/h beschleunigen sollte und so eine Gipfelhöhe von 350 km erreichen konnte. Nach den Projektangaben sollte im Falle der Flügelrakete ein anschliessender Gleitflug erfolgen, der die Sprengladung schliesslich über eine Entfernung von 4'000-6'000 km ins Ziel befördern würde. Im Falle der Verwendung einer (flügellosen) A-4 wäre die Reichweite geringer gewesen. Bis zum Ural hätte sie aber dennoch fliegen können! Verschiedene Antriebsarten wurden für die A-10 überlegt. Die einfachste Version sah den Einbau von sechs EMW-A-4-Triebwerken mit jeweils 27,41 Schub vor, die in eine einfache Venturi-Düse geleitet wurden, um mit Hilfe eines automatischen, an eine Kurskreisanlage angeschlossenen Schubreglersystems bei niedriger Geschwindigkeit differenziert steuern zu können.

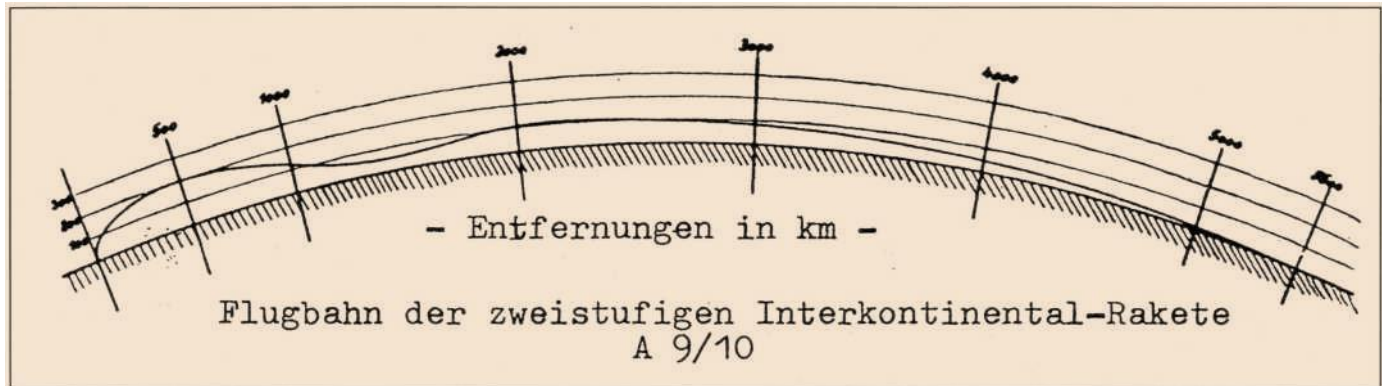
Als Treibstoff diente hier A- und M-Stoff. Die Peenemünder hofften hierfür den neuen, für die späteren Ausführungen der A-4 entwickelten Raketenmotor einbauen zu können, der einen Schub von 30,5 t unter Verwendung von «Visol» und «Salbei» erzeugen sollte. Dieser Motor, der auch bei der A-9 verwendet werden sollte, hätte eine Leistungssteigerung von 20% gegenüber dem herkömmlichen A4-Triebwerk erzielt.

Später hoffte man ein Einzeltriebwerk mit einer Leistung von 200 t herzustellen,

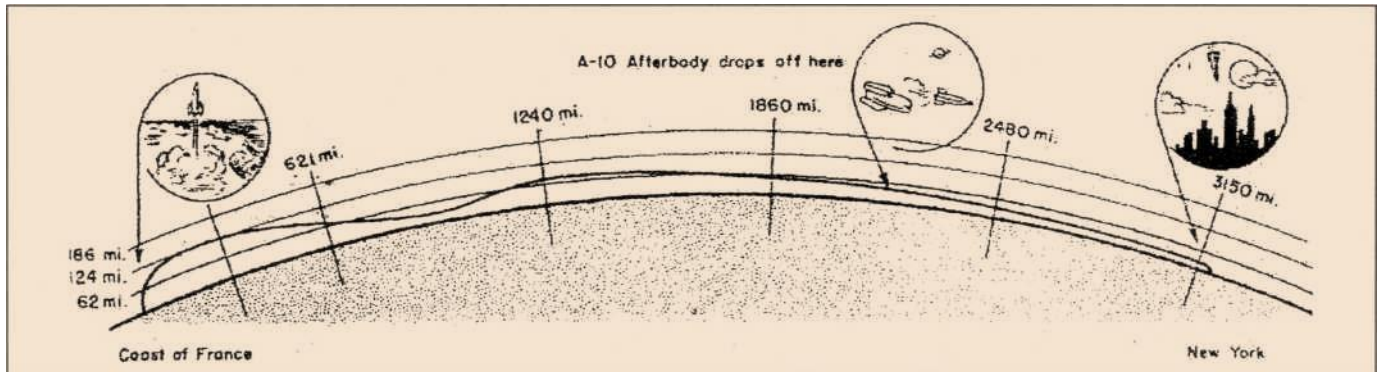
Flugbahn einer zweistufigen Fernrakete
mit Tragflügeln Reichweite: 4000km



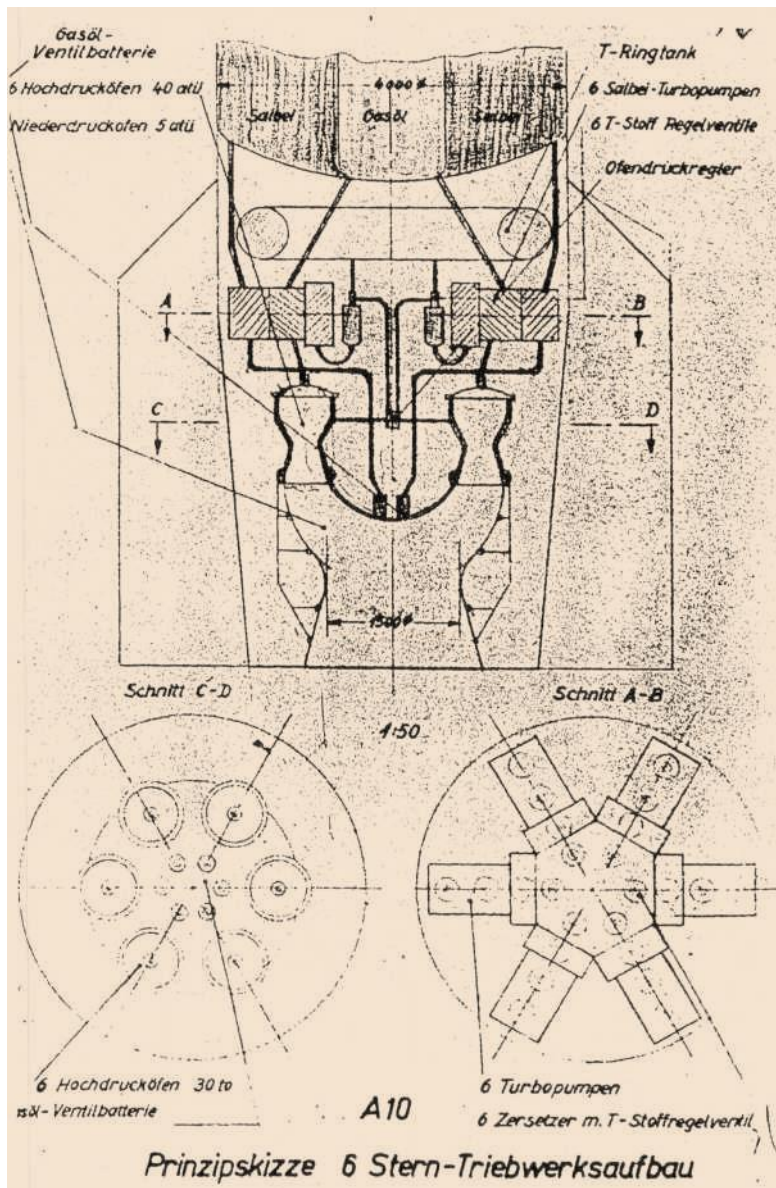
Ging man in dieser Originalzeichnung der Jahre 1940/41 noch von 4000 km Reichweite für die A-10 aus ...



...so wurden im Jahre 1944 bereits 5'500 km angegeben. Bis Kriegsende wurde eine Steigerung der Reichweite auf 6'000 km erwartet.



US-Nachkriegszeichnungen schwächen die beiden letztgenannten Angaben aus unbekanntem Gründen auf 3'150 Meilen (5'068 km) ab.



Peenemünder Entwurfszeichnung des 180-t-Triebwerks der A-10 mit J-4-«Gasöl»-Nachbrenner Beachtenswert sind die sechs 30-t-Hochdruckköfen (40 atü) für «Visol/Salbei» und der 5-atü-Niederdruckköfen für den «Gasöl»-denselben Verdampfering.

stellen, das ebenfalls mit «Salbei» und «Visol» angetrieben werden sollte. Hierbei hätten Strahlruder aus Graphit eingebaut werden müssen, um eine Initiallenkung während der Brennzeit zu ermöglichen.

Bei einer dritten Version sollte die Verwendung eines Nachbrenners mit J4-Dieseltreibstoff eine weitere Leistungssteigerung erbringen.

So entstand ein neuartiges «Drei-Phasen»-Triebwerk (Visol-, Salbei- und J-4-Dieselantrieb) mit einer vergrößerten Verbrennungskammer. Die zusätzliche Leistung wurde durch einen Ring im Ausstosskonus erreicht, der verdampftes Dieselöl in den Konus ausstieß, um die Ausstosstemperatur zu erhöhen. Dies steigerte wiederum den Schub der A-10.⁽²⁸⁾ Das J-4-«Gasöl»-Verfahren konnte beim 180-t-«6-Stern»-Triebwerk und beim 200-t-Einzelbrennofen-Triebwerk verwendet werden. Man muss dabei bedenken, dass jeder gewonnene Kilometer Reichweite nach dem Verlust der französischen Abschussbasen für die A-10 von ausserordentlicher Bedeutung war, denn ihre neuen Interkontinentalraketenstartplätze lagen nun kriegsbedingt viel weiter östlich mitten im Reichsgebiet.

Neben der Entwicklung geeigneter Überschalltragflächen für die zweite Stufe und dem Bau der geeigneten Triebwerksanlagen war die Stufentrennung das dritte grosse Problem, das die Entwickler der A-9/A-10 bewältigen mussten.

Die Schwierigkeit bestand u.a. darin, sicher funktionierende Batterien zu schaffen, die durch die Abgabe von Stromstössen die Abtrennung der ersten und die Zündung der zweiten Stufe unter den in der Stratosphäre herrschenden extremen Bedingungen bewirken konnten. Gleichzeitig durften diese Batterien aber nicht zu gross ausfallen, denn dies hätte eine Vergrößerung der Startmasse bedeutet.

Die Existenz derartiger Batterien wäre demnach ein sicherer Beweis, dass an den postulierten A-4-Nachfolgeprojekten tatsächlich gearbeitet wurde.

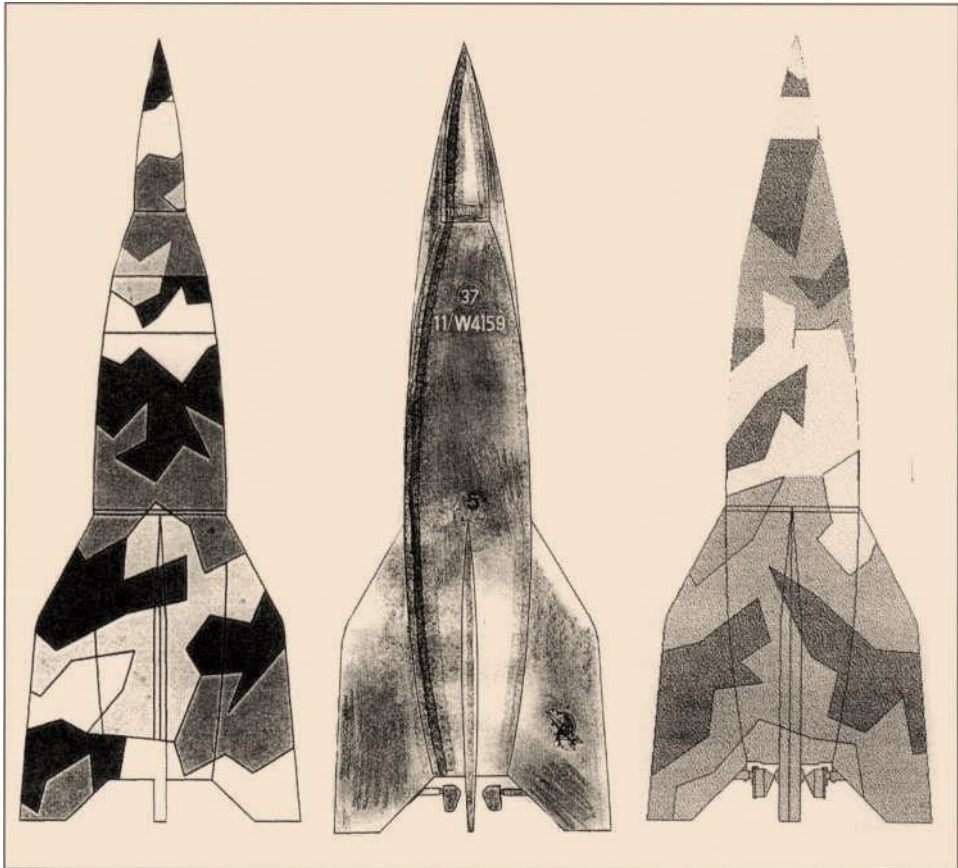
Nachgewiesen ist, dass kein Geringerer als Prof. W.O. Schumann mindestens bis 1943 damit beschäftigt war, an der TU München eine solche «Superbatterie» zu bauen. Sie stellte ein eigenständiges Projekt der Deutschen Forschungsgemeinschaft dar, der Vorgängerin des Reichsforschungsrates. Die praktische Verwirklichung der «Superbatterie» erfolgte dann bei einer erfahrenen Batteriefirma ...^(29, 30) (Über spezielle Einzelheiten wird in einem in Kürze erscheinenden Werk zum Thema der geheimen Raketen- und Raumfahrtvorhaben des Dritten Reiches zu unterrichten sein.)

Trotz der langen Zeit, in der man Erfahrungen gewinnen konnte, ist die erfolgreiche Stufentrennung von Raketen, selbst im 21. Jahrhundert, ein Problem geblieben, das manchen hoffnungsvollen Start unversehens scheitern lässt. Um wieviel grösser muss dann dieses Risiko erst in den Kriegsjahren gewesen sein?

VERSIONEN DER «AMERIKA-RAKETE»

Von 1940 bis 1945 wurden mindestens sieben Versionen der «Amerika-Rakete» entworfen. Neben bemannten und unbemannten Ausführungen galt es wegen den ständig zurückweichenden Fronten (August 1944), Anforderungen nach noch grösserer Reichweite zu erfüllen. Folgende Versionen wurden geplant:

- 1) **A-10/A-4A-sechsmotorig (früh):** Ballistische Langstreckenrakete mit 980 kg Sprengstoff (hochexplosiv/Nervengas), Alkohol/Sauerstoffantrieb.
- 2) **A-10/A-9 – sechsmotorig (früh):** Ballistische Langstreckenrakete mit Flügelrakete als zweite Stufe (Sprengladung wie oben), «Visol/Salbei»-Antrieb, später zusätzlich mit J-4.
- 3) **A-10/A-9p (früh):** Wie 2), aber mit bemannter A-9 und ihren unterschiedlich langen Lenkflächen (Sprengladung wie oben oder nuklear). Antrieb «Visol/Salbei», später zusätzlich mit J-4.
- 4) **A-10/A-4A einmotorig (mittlere Version):** A-10 mit «Visol-Salbei»-Triebwerk. Zweite Stufe: Verlängerte A-4A mit schärfer betonter Rumpfspitze. Ladung: nuklearer Sprengkopf.
- 5) **A-10/A-9p einmotorig (mittlere Version):** Wie 2), aber mit «Visol-Salbei»-180-bis-200-t-Triebwerk. Ladung: hochexplosiv bzw. nuklear.
- 6) **A-10/A-9p (Lorin):** Hier sollte eine bemannte A-9 mit zusätzlichem Sänger-Staustrahlantrieb zur Reichweitensteigerung verwendet werden. So hätte man auch weiter entfernte US-Grossstädte in den Wirkungsbereich der «Amerika-Rakete» bringen können. Es blieb beim Entwurf. Ladung: unbekannt.
- 7) **A-10/A-9 einmotorig (Endversion):** Bei der Endversion der einmotorigen A-10 war das Heckteil des Raketenrumpfes schärfer betont als bei den Vorversionen, da ihr Triebwerk einen zusätzlichen Nachbrenner besass, der mit J-4-Dieseltreibstoff angetrieben wurde. Dafür wurde ein Ring in der Ausstrahldüse des



Von links nach rechts: **Unbemannte Ausführungen** der «Amerika-Rakete» – A-10/A-4A (Frühversion – Alkohol/Sauerstoff-Antrieb – sechsmotorig) – A-10/A-9 (Mittlere Version – Visol/Salbei-Antrieb – einmotorig) – A-10/A-9 (Endversion – Visol/Salbei-/J-4-Antrieb – einmotorig)

Triebwerks eingefügt, der Dieseltreibstoff in Dampfform ausstieß, um die Ausströmungstemperatur des Triebwerks zu erhöhen. Auf diese Weise sollte der A-10-Rückstoss zusätzlich verstärkt werden. Auch bei den später entwickelten A-10-Versionen war ein J-4-Nachbrenner vorgesehen.

Äusserlich sah diese weiterentwickelte A-10 völlig anders als die früheren und mittleren Ausführungen aus. Die A-9-Spitze ragte nun nicht mehr deutlich

sichtbar heraus, sondern war gänzlich von vier Rumpfsktionen der A-10 verkleidet, die sich bei der Stufentrennung nach Art einer Blume öffnen sollten, um die A-9 freizugeben. Die vier Rumpfsktionen sollten gleichzeitig als Luftbremsen fungieren, um die Öffnung des Fallschirmsystems der A-10 sicher zu gewährleisten. Ladung: nuklearer Sprengkopf.

Leider ist nicht bekannt, welche Version realisiert werden konnte. Es scheint jedoch, dass sowohl bemannte als auch unbemannte Grossraketen vor Kriegsende noch das Teststadium erreicht haben.

PROJEKT «ROSS UND REITER» – DIE HUCKEPACK-A-10

Bei den Nachforschungen zu diesem Buch stiess der Autor auf Anzeichen für das Vorhandensein einer weiteren fortschrittlichen Version der A-10-Rakete. Am 11. Juli 1957 stellten die Amerikaner das XSM-64-«Navaho»-Programm ein. Dieses Interkontinental-Flugkörperprogramm erlitt das Schicksal, gerade dann beendet zu werden, als sich diese Technik als zukunftsweisend erwiesen hatte. Das Programm bildete dennoch die Grundlage für alle späteren Interkontinental-Raketenunternehmen der Amerikaner, ganz gleich, ob es sich um die Triebwerke, kryogenische Treibstofftechnologie, Lenksysteme, Ausrüstung oder um so kaum erfassbare Techniken wie das Projektmanagement handelte.^(31, 32, 33)

Obwohl sie damals als Geldverschwendung angesehen wurde, war die «Navaho» das fortschrittlichste aerodynamische Fluggerät, das man sich vorstellen konnte. Nach Ansicht von Fachleuten könnte selbst heute dieses System nicht mehr wesentlich verbessert werden.

Bei der «Navaho» handelte es sich um einen Interkontinental-Flugkörper nach dem «Huckepack»-Prinzip. Er unterschied sich von einer klassischen Zweistufenrakete durch die Verbindung einer grossen Startrakete mit einer seitlich aufsitzenden kleineren zweiten Rakete. Nach dem Erreichen der Endbeschleunigung der Startrakete sprengte sich die kleinere Rakete ab und flog selbständig ihrem Ziel am anderen Ende der Welt entgegen.

Zwischenzeitlich ist die «Navaho» (in ihren Versionen G-26 und G-28) heute fast vergessen, sie gehört jedoch trotzdem zu den wichtigsten Marschflugkörpern der Geschichte. Diese Feststellung bezieht sich nicht nur auf den Umstand, dass sie

wesentlich zur Hebung des Technologiestandes der Interkontinentalflugkörper und Interkontinentalraketen beitrug, sondern auch darauf, dass sie auf nachhaltige Weise mit Hitlers Siegeswaffen in Verbindung zu stehen scheint.

Neuerdings wird in Referenzwerken erwähnt, dass die «Navaho»-G-38 in Wirklichkeit die Erfüllung und letzte Entwicklung des A-9/A-10-Konzepts war! Das ist insofern erstaunlich, als man bisher mehrheitlich davon ausgegangen war, dass es nur Überlegungen gab, das «Huckepack»-Konzept bei der V-2-Rakete anzuwenden. Doch schon US-Luftwaffengeneral Arnold sprach später von den deutschen Versuchen, durch «Huckepack»-Techniken interkontinentale Reichweiten zu erzielen.⁽³⁴⁾

Leider fehlen bis heute sämtliche Projektzeichnungen dieses interessanten Konzepts.

Die zwischenzeitlich bekanntgewordenen amerikanischen Entwürfe der frühen «Navaho»-Raketen bzw. -Flugkörper NA-704 und XSSM/A-2 sind aber bei genauerem Hinsehen nichts anderes als Entenflügel-Versionen der EMW A-9 mit Raketenantrieb und/oder Staustrahlzusatztriebwerken.

Es ist davon auszugehen, dass die «Huckepack»-A-9/A-10 auch in einer bemannten Version gebaut werden sollte. Ihre Spuren haben sich bis in die Nachkriegszeit halten können. Als die Firma North American ihr X-15-Raketenflugzeug weiterentwickelte, das viel mit dem deutschen Kriegsprojekt EMW «A-6» gemeinsam hatte, schlug man auch eine «Huckepack» – Version der X-15 vor, die auf einer «Navaho»-Rakete aufgesetzt war. Man rechnete hierbei damit, dass die X-15 durch Verwendung von einem oder drei «Navaho»-(alias A-10-)Startraketen in einen Orbit um die Erde plaziert werden konnte. Dieser interessante Ansatz zur Durchsetzung des bemannten Raumfluges ähnelte den deutschen Ideen zur Erdumrundung mit bemannten Raketenflugzeugen (siehe EMW «Spacerockets»).

Das «Navaho»-X-15-«Huckepack»-Weltraumflugzeug konnte sich jedoch am Ende gegen die Konkurrenz der «Mercury»-Weltraumkapsel und X-20-«Dyna-soar»-Programme nicht durchsetzen. So wartet das Konzept bis heute auf seine Verwirklichung.

Ausser der A-10 sollten noch grössere «Huckepack»-Raketenkombinationen entstehen, denn der schon mehrfach zitierte führende ehemalige Peenemünder (Dr. X) berichtete auch über «Ross und Reiter»-Projekte für die A-11- und A-12-Raketen.

8) *DIE KONKURRENZENTWICKLUNGEN ZUR A-10*

1. DIE RIESENRAMPE VON ARTOIS

Alternativ zur zweistufigen A-9/A-10-Grossrakete hätte man die zur Reichweitensteigerung nötige hohe Anfangsgeschwindigkeit der A-9 auch erreichen können, indem man die Rakete mittels eines Katapultes startete. Nach Walter Dornberger gab es diesbezüglich den Konstruktionsentwurf eines langen, geneigten Katapultes, welcher der A-9 eine Abschussgeschwindigkeit von 350 m/s gegeben hätte. Diese Geschwindigkeit wäre zum reibungslosen Weiterflug der vollgetankten A-9 nach Verlassen der Startbahn bis nach New York ausreichend gewesen.⁽³⁵⁾ Hatte man dieses Projekt ernsthaft in Betracht gezogen?

Folgt man einem alliierten Bericht vom 30. Oktober 1944⁽³⁶⁾, fanden die Alliierten bei der Eroberung Frankreichs eine Riesenrampe, die zum USA-Beschuss über eine Entfernung von 3'200 Meilen dienen sollte. In diesem Artikel, der aus dem alliierten Hauptquartier SHAEF kam, berichtete der Reporter der «Daily Mail», dass auf der Spitze eines Hügels im Artois in der Nähe von Saint Omer immense Betonwerke gefunden worden seien, die als Abschussstelle für Flugbomben vorgesehen waren, die nach deutschen Angaben New York in Schutt und Asche legen sollten.

Tausende von Arbeitern waren mit Tunnelarbeiten beschäftigt und bauten eine zylindrische Kuppel auf der Spitze des Hügels mit 250 Fuss Durchmesser.

Lastwagen und auch Züge konnten direkt in das Herz des Hügels fahren. Deutsche Ingenieure, so der Bericht weiter, hätten der lokalen französischen Bevölkerung erzählt, dass nach der Installierung der umfangreichen Maschinerie und Erreichung der Feuerbereitschaft der Distrikt in einem Umkreis von sechs Meilen evakuiert werden müsste.

Häufige Angriffe der RAF hätten die Arbeiten aber solange verzögert, bis der alliierte Vormarsch von der Normandie aus die Deutschen zum Abbau ihrer Einrichtungen und zur Aufgabe des Geländes zwangen.

Wurde in der Nähe von Saint Omer wirklich eine Riesenbetonrampe zum Abschuss von einstufigen A-9 nach New York errichtet? Bei der im Artikel genannten «Flugbombe» dürfte es sich um die Flügelrakete A-9 gehandelt haben. Auffällig ist, dass

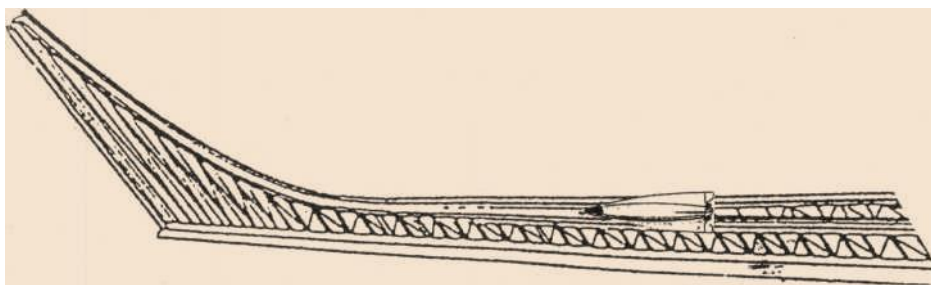
Fly-bombs Were Meant for U.S.



Huge Ramp Found

From G. WARD PRICE
SHAEF, Sunday.

Die Meldung der britischen Tageszeitung «Daily Mail» vom 30. Oktober 1944 über die von den Alliierten gefundene «Riesenrampe» zum Beschuss der USA. Damals sprach man auf beiden Seiten der kriegführenden Parteien nur von der Flugbombe. Die Existenz von «weiteren V-Waffen» sollte so die Öffentlichkeit nicht weiter beunruhigen, obwohl z.B. die V-2 schon seit Anfang September 1944 im Einsatz stand.



Die A-9 «Amerika-Rakete» auf einer grossen Abschussrampe als Alternativlösung zur A-9/A-10-Zweistufenrakete.

in dem Bericht des englischen Reporters anscheinend eine Vermischung mit der kuppelförmigen V-2-Basis von Wizernes stattfindet, die auch A-10-Raketen zum New-York-Beschuss aufnehmen sollte. Wizernes hatte – soweit bekannt – aber keine eigene Flugrampe zum Start von Flügelraketen oder Flugkörpern.

Es ist also möglich, dass Dr. Dornbergers Alternatividee zur A-9/A-10 dort verwirklicht werden sollte. Auch die dem Zeitungsartikel beiliegende Skizze zeigt eindeutig, dass diese Rampe für den New York Einsatz vorgesehen war. Merkwürdigerweise gibt es bis heute in der Literatur nirgendwo Hinweise, Pläne oder Fotos, die die Eroberung dieser Betonrampe durch alliierte Truppen zeigen. Es stellt sich erneut die so oft im Buch aufgeworfene Frage, ob uns auch in diesem Falle etwas vorenthalten werden soll.

Der im Zeitungsartikel genannte Hinweis des deutschen Ingenieurs, dass im Abschussfall der umgebende Distrikt in einem Umkreis von sechs Meilen geräumt werden müsse, ist ein deutlicher Fingerzeig, dass es sich bei diesen Flugkörpern um nuklear bestückte Waffen handeln sollte, bei denen man offensichtlich wegen der Gefahr eines Startunfalls an der Rampe oder einer vorzeitigen Explosion keine Risiken eingehen wollte.

Als die amerikanische Luftwaffe 1948 bei der Fa. North American ein Programm zur Schaffung von 5'000-Meilen-, 3'000-Meilen- und 1'000-Meilen-Fernraketen in Auftrag gab, griff man wieder auf Dr. Dornbergers ehemaliges «Riesenrampen»-Projekt zurück, denn eine der drei dafür untersuchten Startverfahren war neben Senkrechtstart (Abschussplattform) und Flugzeugstart eben auch das Rampenverfahren.⁽³⁷⁾

Die Idee setzte sich aber wiederum nicht durch.

2. MIT STAUSTRAHLANTRIEB NACH AMERIKA

a) Lorin-Riesentriebwerk für unbekanntes Staustahlprojekt?

Ab dem Jahre 1940 arbeitete Prof. Dr. Eugen Sänger im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) an der Entwicklung von Staustahl-Triebwerken. Gewünscht wurde damals die Entwicklung eines Triebwerks für einen Abfangjäger, der fähig sein sollte, binnen zwei Minuten auf 12 km Flughöhe zu steigen und in diesem Bereich etwa eine Stunde lang einsatzfähig zu bleiben. Für diesen – letzt-

endlich nie realisierten – Jäger unter der Codebezeichnung «Feuerlilie» wurden von Prof. Sänger mehrere Versuchsrohre entwickelt und auf dem Rücken von Do-17Z- und Do-217E-2-Flugzeugen von 1942 bis 1944 in Ainring bei der DFS erprobt. Ende August 1944 mussten diese Flugversuche dann angeblich aus Treibstoffmangel auf Anordnung des Reichsforschungsrates eingestellt werden. Soweit die offizielle Geschichte.

Niemand hat aber bisher die Frage gestellt, warum von Anfang März 1944 bis zum 30. August 1944 ein 150-cm-Staustrahl-Versuchsrohr mit 201 Schub im Flug getestet wurde? War das Ganze nur eine «Spielerei» von Eugen Sänger oder steckte mehr dahinter? Die riesige Antriebsanlage konnte wegen der dabei auftretenden Kopflastigkeit der Dornier-Versuchsmaschine nicht mehr voll erprobt werden. Es ist aber klar, dass eine so schwere Antriebsanlage niemals für einen kleinen Jäger vorgesehen gewesen sein kann, wie immer noch behauptet wird.

Bei Kriegsende gab es zwar eine Reihe von Staustrahl-Jägerprojekten der deutschen Luftwaffe, wie z.B. die Skoda-Kauba SK P-14, Messerschmitt P.1101 L und Heinkel P. 1080, die aber alle nur über kleinere Staustrahl-Triebwerke verfügen sollten.

Anders sähe es jedoch aus, wenn der 20-t-Sänger-Staustrahltrieb auf dem Rücken des Bombers in Wirklichkeit für einen grossen Flugkörper oder eine Rakete dienen sollte. Seine Antriebsstärke war der Peenemünder A-4 relativ ähnlich. Ein Zufall?

Es hätte sich dabei aber nur um eine grosse Waffe handeln können, da selbst der mittelschwere Bomber Do 217 zu klein für die volle Erprobung dieses Mammut war.

Es verwundert abschliessend, dass weder Prof. Dr. Sänger, noch all die anderen an der Entwicklung Beteiligten sich jemals dahingehend geäussert haben, wozu das 150-cm-Staustrahl-Triebwerk eigentlich vorgesehen war. Nach Informationen des amerikanischen Autors D. Myrha wurde Prof. Sänger bei der DFS Ainring darüber informiert, dass der endgültige Zweck seiner Hochgeschwindigkeits-Lorintrieb-Forschung die Perfektionierung eines Antriebs sei, der als Hilfsantrieb für Wernher von Brauns bemannte A-9/A-10 Rakete dienen sollte.⁽³⁸⁾ Der Antrieb hätte darüber hinaus noch für einen bisher unbekanntem Interkontinentalgleiter dienen können. Obwohl es bereits seit Dezember 1942 Flugversuchen unterworfen wurde,

bleibt der Endzweck des riesigen Staustrahltriebwerks mit 1'500 mm Durchmesser unbekannt.

Bis Sommer 1944 wählte man ein etwas kleineres Triebwerk mit einem Durchmesser von 1'000 mm aus, das für Raketen und Flugzeuge als Haupt- oder Hilfsantrieb verwendet werden sollte. Es kam damit noch zu Probeflügen auf einer Do-217 E-2. Die Einstellung aller Testflüge mit Prof. Sängers Triebwerken führte dann ab 30. August 1944 aber auch hier zu Verzögerungen, die nie mehr aufgeholt werden konnten.

Dennoch gelang es durch Bodentests in Wind- und Wasserkanälen sowie in Rauchkammern bis zum Kriegsende, Überschallgeschwindigkeiten bis Mach 1,5 zu simulieren und die Einsatzfähigkeit der Sängertriebwerke bis in Höhen von 18'400 m zu beweisen.

Was wäre auf diesem Gebiet möglich gewesen, wenn es ab 1942 zu einer angemessenen Förderung dieser Technologie gekommen wäre?

b) Lorin-Riesentriebwerk für Amerikabomber – eine Notlösung?

Die Einstellung der Flugtests des grossen Lorin-Staustrahltriebwerks von Prof. Sängers kann auch mit einem Ereignis in Zusammenhang stehen, das sich zur selben Zeit in Frankreich abgespielt hat.

Nach dem Erfolg der Landung in der Normandie führten die Alliierten ab dem 15. August 1944 die Operation «Dragoon» aus. Dabei waren die Angloamerikaner mit starken Kräften unter Sicherung von fünf Schlachtschiffen, neun Geleitträgern, 28 Kreuzern und zahlreichen kleineren Kriegsschiffen an der französischen Mittelmeerküste zwischen Cannes und Toulon gelandet. Auf diese Landungsflotte flogen die Reste des KG 100 ihre letzten verzweifelten Einsätze mit Do-217-K-Bomben von Flugplätzen in Südfrankreich aus. Die sich geradezu explosionsartig verschlechternde Kriegslage in Südfrankreich zwang jedoch das KG 100 ab dem 20. August 1944, seine sämtlichen Fliegerhorste in Südfrankreich, darunter Istres, fluchtartig zu räumen und unter grossen Opfern an Personal und Material nach Giebelstadt in Deutschland zurückzuverlegen.

Flugzeuge, die von den Deutschen 1944/45 nicht mit zurückgeführt werden konnten, wurden damals gerne unbrauchbar gemacht, indem man bei den am Boden stehenden Maschinen das Einziehfahrwerk einholte. Diese wirksame Methode des

Unbrauchbarmachens von Flugmaterial lässt sich verbreitet bis Kriegsende fotografisch feststellen.

Auf dem Flugplatz in Istres wurden so offensichtlich auch zwei besondere Dornier Do-217 K «entsorgt».

In diesem Zusammenhang berichtete ein englischer Motorenwart im britischen Luftfahrtmagazin «Aeroplane», Ausgabe 05/2000, dass er auf einem Übungsflug mit drei Vickers «Varsities» im Februar 1952 zu einem Tankstopp in Istres in Südfrankreich landete. Dabei fielen ihm damals am Rand der Landebahn zwei grosse Flugzeuge auf, die sich als Dorniers herausstellten. Die zwei Maschinen hätten auf dem Rumpf mit eingezogenem Fahrgestell gelegen und eindeutig keine vorherige Bauchlandung durchgeführt. Beide Flugzeuge hatten auf der Rumpfoberseite, oberhalb der Tragflächen, Staustrahltriebwerke montiert. An der Abfluglinie von Istres, so der Zeuge, hätte eine französische SE.-«Languedoc»-Transportmaschine mit einem weiteren Lorin-Triebwerk auf dem Rumpfrücken gestanden.

In der Ausgabe 07/2000 des «Aeroplane»-Magazins bestätigte ein weiterer Leser, dass auch er damals die zwei Dornier Do-217 in Istres gesehen hätte. Zu diesem Zeitpunkt wären aber ihre Lorin-Triebwerke bereits abmontiert gewesen und man hätte nur noch die jeweiligen Verstrebrungen auf dem Rumpf erkennen können. Diese Beobachtung fand erst im Februar des Jahres 1953 oder noch später statt. Dabei war der Zeuge auf dem Rückflug vom Flughafen Köln/Wahn in einem RAF-«Valette»-Transporter in Istres wegen eines technischen Defekts zwischengelandet. Der Besatzung der Maschine sei bezüglich der beiden Do-217 mitgeteilt worden, dass die Staustrahl-Dorniers während des Krieges dafür vorgesehen waren, New York zu bombardieren!

Es stellt sich deshalb die Frage, ob Prof. Sängers Staustrahltriebwerke nicht auch als Notlösung für einen improvisierten New-York-Angriff dienen sollten. Ausser dem für den zweimotorigen Dornier-Bomber eigentlich zu grossen 150-cm-Versuchsrohr existierte auch ein kleineres 100-cm-Versuchsrohr, das eher aussieht, als wäre es für die Verwendung bei diesem Flugzeugtyp entwickelt worden.^(39, 40, 41)

Merkwürdigerweise existieren bis heute keine Aufnahmen, die eine nachweisbar für die Verwendung mit einem Lorin-Triebwerk vorgesehene Do-217 K mit einem solchen Triebwerk zeigen.

Auch muss, wenn man zugrundelegt, dass die Angaben der englischen Nachkriegs-

zeugen zutreffen, mindestens eine weitere Do-217 K auf die gleiche Weise umgebaut worden sein, wobei auch von dieser Maschine sämtliche fotografischen Nachweise «verschwunden» sind. Nach den schon im Band 1 geschilderten Erfahrungen sollte allein dieser Umstand bereits misstrauisch machen und darauf hinweisen, dass hier etwas vor der Öffentlichkeit verborgen werden soll.

Nur die veralteten Do-217 E aus Ainring sind bis jetzt mit «Sänger» – Staustrahltriebwerken fotografisch dokumentiert – aber keine einzige K-Version.

Rein technisch gesehen hätte die Dornier 217 K auch nach Ausbau aller überflüssigen Ausrüstungsgegenstände weder ohne oder noch weniger mit Staustrahltriebwerk auf dem Rumpfrücken die zum New-York-Einsatz notwendige Reichweite gehabt. Dies wäre selbst dann nicht der Fall gewesen, wenn sie im «Einwegflug» New York von französischen Basen aus zu erreichen versucht hätte.

Dennoch beinhaltet die Geschichte der englischen Zeugen Aspekte, die beachtet werden sollten.

Istres war im August 1944 der letzte grosse Flugplatz, der der deutschen Bomberwaffe in Frankreich verblieben war. Wenn ein Einsatz (bei Nacht!) gegen die Vereinigten Staaten gestartet werden sollte, konnte er nur von hier aus stattfinden.

In Istres lagen neben Do-217 zusätzlich auch die viermotorigen Heinkel-He-177-Bomber des gleichen Geschwaders.

Wie bereits im 1. Band beschrieben, gab es deutsche Überlegungen, um mit «Anhängersflugzeugen» New York von Frankreich aus anzugreifen. In diesem Fall hätte eine Heinkel He-177 als Schleppflugzeug die Dornier Do-217 mit Staustrahltriebwerk auf dem Rücken als Zugmaschine so weit über den Atlantik geschleppt, bis die Do-217 New York aus eigener Kraft erreichen konnte – und sie dann ausgeklinkt. Durch den Einsatz des Lorin-Staustrahltriebs hätten die Do-Maschinen wahrscheinlich über genug Geschwindigkeitsüberschuss verfügt, um sämtlichen damaligen US-Abfangjägern zu entgehen. Sie hätten dann im Sondereinsatz eine entscheidende Waffe (z.B. radiologische Bombe oder Atombombe) auf New York werfen können, bevor sie im Wasser oder auf dem amerikanischen Festland notlanden mussten.

War dieser Notlösungs-Siegewaffenangriff einer der Gründe für Prof. Sängers Lorin-Triebwerkforschung?

Das KG 100 wäre als Spezialgeschwader neben dem KG 200 für einen solchen Einsatz am ehesten in Frage gekommen.

Die Frage ist, warum die zwei Staustrahl-Dornier-Maschinen in Istres nicht mehr zum Einsatz gelangten. Waren sie nach dem Verlust des ursprünglich für den New-York-Einsatz vorgesehenen Flugplatzes von Bordeaux doch schon zu weit von ihrem Ziel entfernt, so dass das Risiko ihres Einsatzes zu gross erschien, oder waren die Flugzeuge zwar fertig, konnten aber wegen noch fehlender Siegeswaffen nicht rechtzeitig vor der Aufgabe von Istres zum Einsatz kommen? Waren vielleicht die Do-217 noch nicht genügend einsatzbereit oder gab es zum Schluss ganz andere Ursachen, die letztendlich den rechtzeitigen Abtransport der Geheimwaffen ins Reich verhinderten? Als unwahrscheinlichste Antwort kann gelten, dass die Franzosen auf Istres die englischen RAF-Mitglieder schlichtweg an der Nase herumführten.

Es erscheint zweifelhaft, dass diese Fragestellungen jemals zufriedenstellend geklärt werden können.

Auffällig ist, dass gleichzeitig mit der Aufgabe von Istres auch die endgültige Einstellung der Flugtests von Prof. Sängers grossen Lorin-Staustrahltriebwerken befohlen wurde.

c) A-9P/Staustrahlantrieb

Wie im Kapitel über Eugen Sängers Staustrahlantriebssystem geschildert, erhoffte man sich auf deutscher Seite einen deutlichen Reichweitzuwachs durch die Verwendung von Staustrahlrohren bei der A-9.

Konventionelle Raketenmotoren sollten dabei zuerst den nötigen Schub zum Erreichen der hypersonischen Fluggeschwindigkeit zur Verfügung stellen, welche die «luftatmenden» Staustrahltriebwerke in der oberen Atmosphäre zu ihrem optimalen Funktionieren benötigten. Man erhoffte sich so einen beträchtlichen Reichweitengewinn im Vergleich zu einem reinen Raketenantrieb.

Wernher von Braun glaubte, dass die bemannte A-9 ohne zweite Stufe allein durch diese Antriebskombination eine Reichweite von 3'000 Meilen erreichen konnte. Dies wäre genug gewesen, um die USA mit dem einstufigen Flugkörper von einem Abschussplatz in Westeuropa aus treffen zu können. Damit gab man sich allerdings noch nicht zufrieden, denn über eine weitere Steigerung der Treibstoffeffektivität

wollte man am Ende auf eine Reichweite von 13'500 km (Sauerstoff/Alkoholantrieb) und 23'500 km (Tetranitromethan/Visolantrieb) kommen.⁽⁴²⁾ Kaum ein Punkt auf der Erde wäre dann noch vor den suborbital fliegenden bemannten A-9P-Raketen sicher gewesen.

Gab es aber überhaupt technische Grundlagen für solch optimistische Schätzungen?

In der Nachkriegszeit wurden die deutschen Reichweitenerwartungen für diese Antriebsart als völlig überoptimistisch und unrealistisch bezeichnet. Bis heute sind mit der *vorhandenen* Technologie solche Distanzen mit reinem Staustrahlantrieb nicht zu erreichen. Wussten die deutschen Planer diesbezüglich aber vielleicht über eine Methode Bescheid, die heute vergessen ist oder gar verheimlicht wird?

Die entsprechenden deutschen Pläne der letzten Kriegsmonate, die allein darüber Auskunft geben und die Frage beantworten könnten, sind bis zum heutigen Tag verschollen. Dennoch ist es auf Basis der Nachkriegszeichnungen der US-«Paperclip»-Wissenschaftler und «zufällig» ähnlich aussehender Entwürfe ehemaliger deutscher Wissenschaftler, die sich später in russischen Diensten befanden, möglich festzustellen, wie das Kriegsprojekt aussehen sollte.

Danach war vorgesehen, zuerst eine Entenflügel-A-9 herzustellen, aus der dann eine ähnlich aussehende A-9 mit verlängertem Rumpf und supersonischem Staustrahl-Zusatzantrieb hervorgehen sollte.

Neuere Hinweise von amerikanischer Seite sprechen dafür, dass deutscherseits auch noch geplant war, die Staustrahl-A-9 seitlich auf einer A-10-Rakete aufzusetzen. Auf diese Weise wäre eine Interkontinental-Version des «Ross und Reiter»-Prinzips entstanden (siehe Teilband A).

Amerikaner und Sowjets versuchten später in der Nachkriegszeit ähnliche Flugkörper mit ihren Projekten «Navaho» und «Burya» zu verwirklichen. Die schnelle Entwicklung der ballistischen Interkontinentalraketen führte jedoch für Jahrzehnte zur Einstellung dieser Arbeiten.

Die bisher nie so richtig verwirklichte Kombination aus Raketen- und Staustrahltrieb erlebt jedoch in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts ihre Renaissance. Hatte man 1944/45 nicht in Peenemünde schon die gleiche Idee?

3. FERNGLEITER D 6'000 – KONKURRENT DER A-10?

1944 erging der Ruf zur schnellstmöglichen Schaffung von «Amerika-Waffen». Anscheinend wurde dabei auch eine Alternative zur A-10 ins Spiel gebracht. Es handelte sich dabei um die D 6'000, einen interkontinentalen lenkbaren Flugkörper, der einen Antrieb nach dem Trommsdorff-Prinzip besitzen sollte. Prof. Trommsdorff entwickelte ab 1935 Staustrahltriebwerke, bei denen der zur Verbrennung notwendige Sauerstoff während des Fluges in das Antriebsteil hineingepresst wurde. Als Treibstoff wurden vornehmlich Kohlenwasserstoffe vorgesehen. Weitere Versuche erfolgten auch mit folgenden Treibstoffen: Propan, Kohlenstoff, Ätherflüssigkeiten, Azeton, Tetralin, Dekalin und Dieseltreibstoff. Die Treibstoffe wurden unter dem Einfluss der Zentrifugalkraft und durch den Gasdruck eines kleinen Behälters durch Einspritzdüsen in den Brennraum gedrückt, von wo aus die Verbrennungsgase durch Druckdüsen nach unten ausströmten und den Vor Schub erzeugten.

Prof. Trommsdorff entwickelte eine lange Reihe von staustrahlgetriebenen Projektilen für Granaten, Aufsätze für die V-2-Rakete (siehe Band 2A) und Flugkörper verschiedener Grösse und Ausführung.^(43, 44)

In der D-Serie Prof. Trommsdorffs wurden eine Anzahl von Studien für interkontinentale lenkbare Staustrahlflugkörper zusammengefasst, von denen das D-6'000-Projekt am weitesten gediehen ist. Es sollte anfänglich durch ein grosses Trägerflugzeug im Mistelverfahren auf eine Höhe von 8'000 m getragen und dort ausgelöst werden.

Die D 6'000 musste vor ihrer Auslösung bis auf eine Höhe von 14'000 m getragen werden und benötigte eine Startgeschwindigkeit von 720 km/h (Mach 0,67). Diese genannten Bedingungen stellten enorme Anforderungen an ein potentiell Trägerflugzeug, so dass nur wenige Flugzeugtypen für die Realisierung dieser Aufgabe in Frage gekommen wären. Nach dem Ausklinken von der Trägermaschine sollte die D 6'000 in den Sturzflug übergehen, wobei sie mit Hilfe von zwei Hilfsraketen an den Flügelenden bis auf Mach 2,8 beschleunigt werden sollte. Schliesslich war geplant, ihr Staustrahltriebwerk einzusetzen, das die D 6'000 wieder auf ihre geplante Einsatzhöhe von 24'000 m gebracht hätte.

Später wurde alternativ ein Katapultstart vorgeschlagen. Zwei Starthilfsraketen sollten das 10,24 m lange D-6'000-Geschoss von 1,12 m Durchmesser und 9 t

Fluggewicht am Ende des Katapults auf 850 m/s beschleunigen. Dann sollte das Staustrahltriebwerk einsetzen und das flugzeugähnliche Geschoss auf eine Marschgeschwindigkeit von 4248 km/h beschleunigen. Bei einer geplanten Flughöhe von 24 km konnte die D 6'000 einschliesslich des 300 km langen Abstiegsflugs eine Reichweite von 5'300 km erzielen. Damit wären die Städte an der US-Ostküste in den Wirkungsbereich der D 6'000 gerückt. Ihr Sprengstoffanteil sollte wie bei der A-9 1'000 kg betragen.

An der Rumpfspitze sollte ein Suchkopf unter Spezialglas (!) eingebaut werden, dahinter befand sich das Steuerungssystem.

Angeblich blieb dieser Plan nur eine Studie. Eine erste Zeichnung wurde im Jahr 2002 bekannt. Der dazugehörige Bericht spricht von einem für Ende 1944 geplanten Test eines D-6'000-Modells, der daran gescheitert sein soll, dass nicht einmal genug Treibstoff für das Trägerflugzeug zur Verfügung gestellt werden konnte.

Auffällig ist, dass von der Beschreibung her zahlreiche Ähnlichkeiten zwischen der D 6'000, «VU» und den Junkers-Raketengleitern zu bestehen scheinen. Handelte es sich bei den Flugkörpern um Konkurrenzentwicklungen oder waren diese Flugkörper eng miteinander in Verbindung stehende Waffensysteme?

Es sollte überprüft werden, ob sich der im Teilband A von «Hitlers Siegeswaffen» erwähnte Bericht von Lusar über die «weiteren Gleitbomber, die bei Kriegsende einsatzreif waren» auch auf den Trommsdorff-D-6'000-Interkontinentalflugkörper bezieht. Steht uns eine Überraschung bevor?

Anzeichen dafür sind durchaus vorhanden:

Im Frühjahr 1946 gründeten die Sowjets in Berlin das «Institut Berlin», das sich primär mit der Rekonstruktion von Flakraketen befassen sollte. Es wurden zusätzlich auch Panzerabwehrraketen wie «Rotkäppchen», «Panzerfaust» und die Fernrakete «Rheinbote» nachgebaut. Am geheimnisvollsten war aber die selbständige Sonderabteilung Nr. 4 des «Instituts Berlin». Hier wurden unter der Leitung von N.A. Sudakov «Arbeiten zur Wiederherstellung (!) des Flugkörpers ‚Tromsdorff‘ durchgeführt».⁽⁴⁵⁾

Dies bedeutet, dass zumindest Prototypen des «Tromsdorff»-Gleiters während der Kriegszeit existiert haben müssen.

1955 schlug der Franzose Pierre Satre für die Firma Sud-Est mit dem Projekt SE X-223 «monostato» einen der D 6'000 bis in die Aussenmasse fast identischen

Flugkörper vor. Der Vorschlag wurde jedoch nicht realisiert. Stattdessen wurde die technisch konventionellere bemannte Mirage IV als zukünftiger französischer Überschall-Atombomber ausgewählt.⁽⁴⁶⁾

WELCHES GEHEIMNIS VERBIRGT SICH HINTER DER «SPUTNIK»-RAKETE SS-6?

Nach 1945 hatten beide Supermächte, die USA und die Sowjetunion, sowohl die Mittel als auch die Motivation, möglichst bald eigene Interkontinentalraketen zu bauen.

Die Sowjets gingen hierbei in Führung, als sie 1957 mit der R-7 (NATO-Bezeichnung: SS-6 «Sapwood») die grösste Rakete, die die Welt bis dahin je sah, einsatzbereit hatten.

Während die Amerikaner im Zeitraum von 1947-1954 mehr Gewicht auf mit Flügeln versehene Marschflugkörper gelegt hatten, verfolgten die Russen den anderen Weg weiter und schufen mit der R-7 eine gewaltige Lösung des Problems, die schweren Wasserstoffbomben-Sprengköpfe der ersten Generation über interkontinentale Entfernung zu befördern.

Mangels grosser Raketentriebwerke lag die Lösung des Antriebsproblems seitens der Sowjets in der Bündelung mehrerer Einzeltriebwerke.

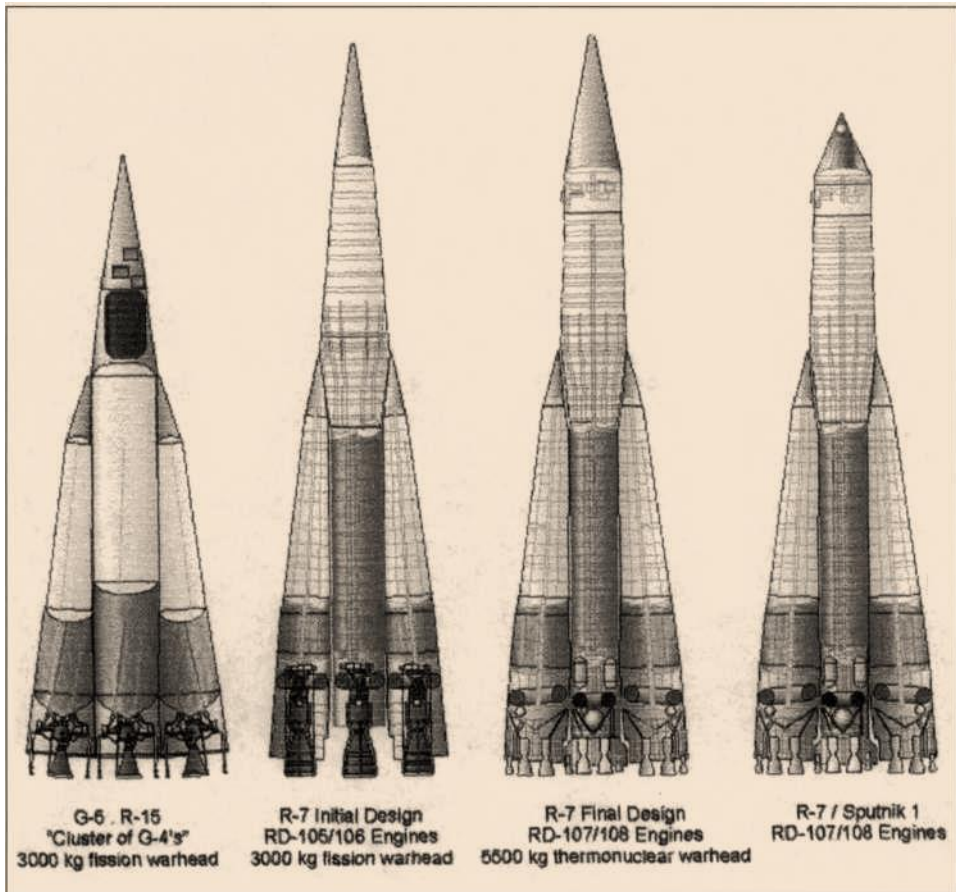
Obwohl die R-7 (SS-6 «Sapwood») einer der bekanntesten sowjetischen Flugkörper war, wurde sie dennoch in der Literatur nur wenig beschrieben.⁽⁴⁷⁾ Dies erstaunt umso mehr, als mit einer aus dieser Rakete abgeleiteten Variante der erste Erdsatellit, «Sputnik I», am 4. Oktober 1957 in den Umlauf um die Erde befördert wurde. Auch späterhin wurde dieses Trägersystem genutzt. Selbst zu Zeiten, als die SS-6 militärisch schon längst veraltet war, wurde mit ihr der erste sowjetische Kosmonaut Juri Gagarin am 12. April 1961 in den Orbit geschossen. Man verzichtete aber bewusst auf die sich bietende Gelegenheit zur Präsentation dieser technischen Hochleistung, indem man genaue Daten der Rakete zurückhielt.

Hatte man hier etwas Entscheidendes zu verbergen, das wichtiger war, als der sich durch die Offenlegung der SS-6-Daten bietende Prestige- und Propagandaerfolg? In Wirklichkeit dürfte die R-7 auf eine Idee des deutschen Groettrup-Teams zurückgehen.⁽⁴⁸⁾ Gleichzeitig sei an den Bericht von Luigi Romersa über den von

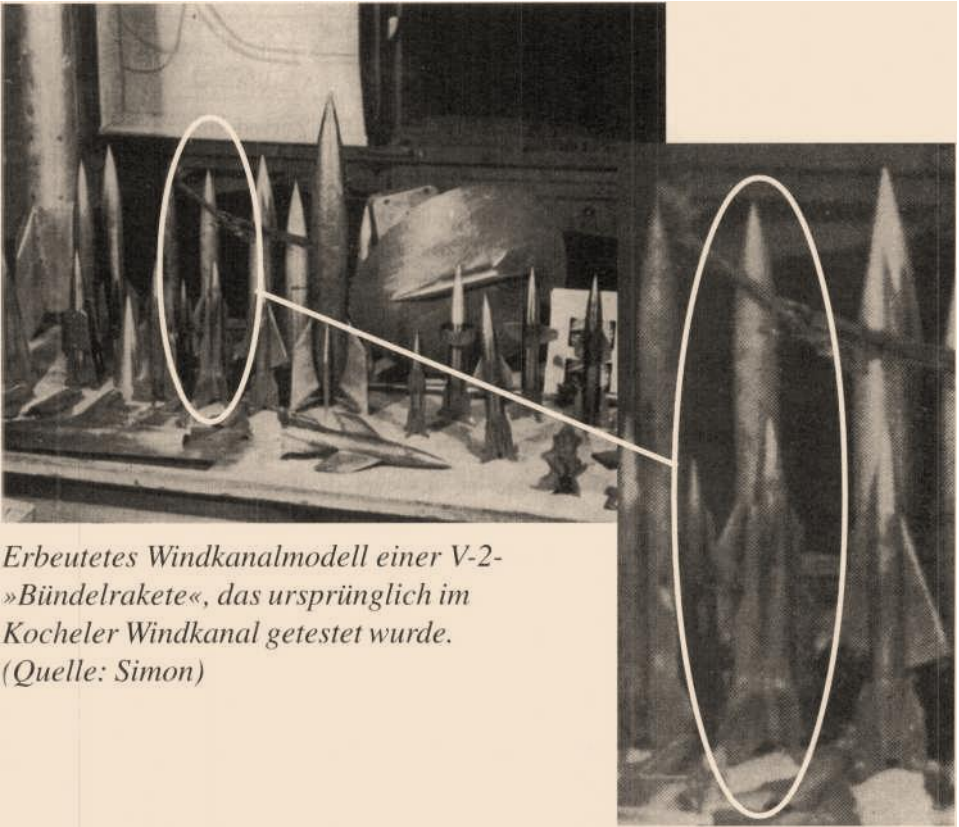
den Sowjets 1945 gefundenen Grossraketenentwurf bei Zossen erinnert, der Charakteristiken der späteren «Sputnik»-Trägerrakete aufgewiesen haben soll.

Der Entwurf des Groettrup-Teams aus dem Jahr 1952 soll die sowjetische Bezeichnung G-5/R-15 getragen haben und beinhaltete eine Bündelung von fünf Raketen des aus der deutschen V-2 weiterentwickelten G-4-Typs. Die G-5/R-15-Rakete aus dem Jahr 1952 sollte einen Kernspaltungssprengkopf von 3'000 kg tragen. Ein Vergleich von G-5 und R-7 zeigt, dass es sich bei beiden Entwicklungen um eng verwandte Konstruktionen gehandelt haben muss, auch wenn dies nicht gerne zugegeben wird.

Die uns interessierende Frage lautet, wie weit diese für die sowjetische Raumfahrt



Von Groettrups G-5-«Bündelrakete» zur SS-6 (R-7) (Quelle: Astronautix.com).



*Erbeutetes Windkanalmodell einer V-2-
»Bündelrakete«, das ursprünglich im
Kocheler Windkanal getestet wurde.
(Quelle: Simon)*

bestimmende Entwicklung des Teams von Ingenieur Groettrup, dem «russischen Wernher von Braun», auf bereits während des Zweiten Weltkriegs geplante Projekte von Bündelraketen zurückgeht. Die Sowjets wurden ja nie müde zu behaupten, dass sämtliche Entwicklungen der deutschen Raketenfachleute in der Sowjetunion in engstem Zusammenhang mit ehemaligen deutschen Kriegsenwicklungen standen, und dass sie die deutschen Beute-Raketentechniker bewusst von den technischen Fortschritten der Nachkriegszeit abgeschottet hätten.

Erklärt sich die sowjetische Zurückhaltung, die Vorgeschichte der SS-6 genau zu erklären, damit, dass man bei der sensationellen «Sputnik»-Rakete SS-6 auf ein ehemaliges Bündelraketen-Projekt aus «Hitlerdeutschland» zugegriffen hatte? Steht das «Projekt Zossen» hinter der G-5/R-15?

Im gleichen Zusammenhang macht auch ein Bericht der Amerikaner vom August 1945 nachdenklich.⁽⁴⁹⁾ Hier hatte im August 1945 der Marineraketenspezialist Robert P. Havilland den Vorschlag unterbreitet, mehrere V-2-Raketen zu bündeln oder zu einem Stufenaggregat zusammenzubauen, um auf diese Weise eine Trägerrakete für einen bemannten Satelliten zu erhalten. Dem (eigenen?!) Vorschlag von P. Havilland war im Juni 1945 ein Bericht vorausgegangen, den die Luftfahrtabteilung der amerikanischen Marine (US-Navy Bureau of Aeronautics) erhielt. Diese Papiere hatten Vorschläge und Projekte für Flugkörper und Satelliten eines sich im amerikanischen Gewahrsam befindenden deutschen Raketenwissenschaftlers enthalten. Sein Name war Wernher von Braun ...

WAR «THORS HAMMER» EIN ZWITTER MIT HYBRIDANTRIEB?

Flog neben den bemannten und unbemannten A-9/A-10-Raketen ein weiteres Grossprojektil?

In alliierten Berichten über die letzten Monate des Zweiten Weltkriegs wird seltsamerweise immer wieder von Raketen gesprochen, «die grösser als die V-2 waren», oder man erwähnt hier ausdrücklich eine V-2, die Tausende von Kilometern Reichweite aufwies, obwohl die normale V-2 nur 300 km Reichweite hatte.

Existierte eine weitere Grossrakete, die eine Art Zwitter zwischen der A-4B und A-9/A-10 oder eine verstärkte A-9/A-10 mit Hybridantrieb darstellte? Oder wurde die A-9/10 durch Kombination mit Feststoffraketen «verstärkt»? Diese Vorstellung klingt im ersten Moment vielleicht gewagt, aber derartige improvisierte Zwischenlösungen wurden in der Endphase des Krieges bei sehr vielen deutschen Waffenentwicklungen angewandt. Das Ziel war dabei, vor allem Zeit zu sparen.

Als man in der zweiten Hälfte des Jahres 1944 mit grosser Vehemenz daranging, Langstreckenversionen der Peenemünder Raketen fertigzustellen, gab es ausser der (bis heute noch unsicheren) Stufentrennung drei weitere Probleme, die einer rechtzeitigen Indienstellung entgegenstanden:

1) Die A-9 erwies sich als schwierig herzustellen, 2) die Überschalltragflächen der Flügelraketen mussten noch auf ihr Verhalten beim atmosphärischen Wiederein-

tritt getestet werden und 3) das grösste Entwicklungsrisiko bestand in der Ausbringung des Antriebs der A-10 mit seiner Kombination aus mehreren Flüssigkeitstriebwerken oder einem einzelnen 180 bis 200 t starken Flüssigkeits-Grosstriebwerk.

Man behalf sich deshalb nach Angaben der «Encyclopaedia Astronautica» damit, dass man als Zwischenlösung eine «A-4B-Booster-Rakete» entwickelte. Diese sollte aber nicht wie die A-10 über einen Flüssigkeitsantrieb verfügen, sondern stattdessen mit leistungsfähigen Feststoffpulvertriebwerken ausgerüstet werden.

Obwohl bis heute Produktionsort und Hersteller ungeklärt sind, wurden am 9. Dezember 1944 «von der Wehrmacht zehn grosse Pulverraketen für den Prüfstand XII nach Peenemünde geliefert». ⁽⁵⁰⁾

Man plante, dass die Arbeiten in Peenemünde bis Ende März 1945 soweit abgeschlossen sein sollten, um Flugtests mit der Langstrecken-A-4B/Pulverraketen-Zwitterrakete beginnen zu können. Angeblich soll Peenemünde evakuiert worden sein, bevor der erste Flugtest dieser geboosterten A-4-Raketen stattfinden konnte. Wie im Buch weiter hinten noch darzulegen sein wird, war aber möglicherweise gerade der geplante Verschuss solcher Langstreckenraketen einer der wahren Hintergründe für die «vorzeitige» Räumung Peenemündes Anfang Februar 1945.

Und auch die Formulierung «Prüfstand XII» lässt sofort hellhörig werden! Diese Bezeichnung steht nämlich immer im Zusammenhang mit dem «Amerika-Raketen»-Projekt.

Es kann also die Frage gestellt werden, ob es sich bei den von anderen Quellen im Frühjahr 1945 beschriebenen Probeschüssen der «Thors Hammer» genannten Grossraketen in Wirklichkeit nicht (nur) um die A-9/A-10 gehandelt hat, sondern um die Zwitter-A-4B mit Feststoff-Booster. Auch für die im März 1945 gegen den Ural geführten Probe-Raketenangriffe könnten Raketen dieser Version (mit?) verwendet worden sein.

Leider ist unbekannt, welche Reichweiten man sich von den «Zwitter-A-4B» versprach. Wir wissen aber, dass bei der Firma Skoda im Werk Pibrans Pulverraketen-triebwerke für die sogenannte V-101-Rakete entwickelt wurden, deren Grundstufe einen Schub von hundert Tonnen erreichen sollte. Wir wissen leider nicht, ob für die geboosterten A-4B noch stärkere Pulverraketen-triebwerke geliefert wurden

oder ob hier die gleichen Triebwerke wie bei der V 101 eingebaut werden sollten. Alliierte CIOS-Berichte stellen denn auch einen Zusammenhang zwischen Peenemünde und «inoffiziellen» Arbeiten an der grossen Pulverrakete V-101 her. Die V-101 sollte 1'800 km Reichweite haben. Dies war zu wenig für New York, aber ausreichend für Teile des Urals.

Die erste Stufe hätte aber auch aus einem Ring von mehreren kleineren Feststofftriebwerken bestehen können. So wäre es möglich gewesen, durch die Kombination von ursprünglich für die zweite Stufe der V 101 vorgesehenen Feststofftriebwerken in den mit 180 bis 200 Tonnen geplanten Schubbereich der A-10 zu gelangen.

Vielleicht sollte die Zwitter-Rakete ursprünglich als Testvehikel die Entwicklung der A-10 beschleunigen, musste aber dann unter dem Druck der Kriegereignisse notgedrungenermassen für Truppenversuche verwendet werden.

Durch die Anbringung eines zusätzlichen Ringes von grossen Feststoffraketen an die Seiten der A-10 hätte man die Schubkraft der «Amerika-Rakete» aber auch so stark vergrössern können, dass sie eventuell in die Lage versetzt worden wäre, eine Nutzlast in eine orbitale Umlaufbahn um die Erde zu schiessen. Auch diese Möglichkeit verdient es, ernstgenommen zu werden – wir werden im weiteren Verlauf des Buches darauf zurückkommen.

C) WIE WEIT GELANGTE MAN BIS KRIEGSENDE?

1) WURDEN NOCH A-10 FERTIG?

Trotz aller Dementis in der etablierten Fachliteratur wird immer wieder behauptet, dass noch mit dem Bau wenigstens einer A-10 begonnen wurde. Handelt es sich hierbei nur um Wunschenken oder steckt mehr dahinter?

Wir wissen, dass Hitlers ursprüngliche Planungen die Fertigstellung der A-10 bis 1945 vorsahen. Peenemünde war in dieser Beziehung optimistischer. Dr. Thiel veranschlagte 1941 drei Jahre für die Entwicklung der Treibstufe A-10. Die Herstellung hätte also 1944 starten können. ⁽⁵¹⁾ Rüstungsminister Albert Speer teilte Ende

1944 anlässlich einer Tagung des Rüstungsrates für die deutsche Industrie dann auch mit, «dass die V-3, die man vorbereitete, um damit New York zu beschliessen, soweit fortgeschritten sei, dass man davon ausgehen könne, dass der erste Probeflug noch vor Ende dieses Monats, also im Dezember 1944, stattfindet».⁽⁵²⁾

Heisst dies, dass man Hitlers Planungstermin vorzeitig erreicht hatte?

Tatsächlich war es Wernher von Braun und seiner Mannschaft in ununterbrochener Tag- und Nacharbeit gelungen, die kompletten Pläne und Unterlagen der Rakete A-9/A-10 der deutschen Regierung bis Anfang 1944 vorzulegen.⁽⁵³⁾ Hitler, den dieses Projekt schon lange faszinierte, gab den Auftrag, diese Raketen sofort zu konstruieren, die Versuchszeiten zu verkürzen und sofort mit der industriellen Produktion zu beginnen. Nach der gleichen Quelle hätte Adolf Hitler in der Zeit von Februar 1944 bis April 1945 nicht aufgehört, die Mannschaft von von Brauns mit seinen beschleunigten Aufträgen für die «Amerika-Rakete» in Befehlsform anzutreiben. In diesem Zusammenhang versprach Hitler von Braun alles Gold der Welt, legte seinen Leuten ein System von 15 oder 16 Stunden täglicher Arbeitszeit ohne irgendeine Unterbrechung auf, nannte sie Helden, wenn er mit der Arbeit zufrieden war und klagte sie an, die schlimmsten Verräter der Geschichte zu sein, wenn es ihm schien, dass alles nicht schnell genug ging ... Von einem «Winterschlaf» Peenemündes nach Abschluss der V-2-Entwicklung im Zeitraum von 1942/43 wird nun niemand mehr ernsthaft reden können!

Am 24. Januar 1945 ging Wernher von Braun nach einem Probestart sogar davon aus, dass Problem der oberen Raketenstufe technisch gelöst zu haben. Nach Angaben des ehemaligen DDR-Autors Julius Mader hätte die Rote Armee mit ihrem Vormarsch dafür gesorgt, dass die Atlantik-Rakete nicht einsatzreif und so die USA vor dem geplanten «faschistischen Raketenanschlag» gerettet wurde. Mader erwähnt aber auch, dass vorher noch ein knappes halbes Dutzend Raketen aus Wäldern südlich von Wolgast zu Testschüssen in die Höhe gefaucht sei.

Interessant sind die Raketenstarts von Wolgast auf jeden Fall! General Walter Dornberger schrieb in seinem Buch «V-2 – Der Schuss ins Weltall», dass nach der Verlagerung der «Fernraketen Lehr- und Versuchsabteilung» vom Schiessplatz «Heidekraut» nach Wolgast dort keine Raketenstarts mehr stattfanden.⁽⁵⁴⁾ Wieso behauptet Mader aber etwas anderes? Es sieht also ganz danach aus, dass es mit

diesem «halben Dutzend» Raketenstarts eine besondere Bewandnis hatte. Hatten sie etwas mit der «Amerika-Rakete» zu tun?⁽⁶⁰⁾

Der SS-Geheimwaffenspezialist Skorzeny äusserte in der Nachkriegszeit, dass die «Amerika-Rakete» Ende März 1945 «praktisch fertig war und ab Juni serienmässig hätte hergestellt werden können».⁽⁵⁵⁾ Seine Ausdrücke «praktisch fertig» und «noch einen Monat von der Serienherstellung entfernt» deuten auf fertige Prototypen oder Vorserienexemplare bei Kriegsende hin.

Auch Wernher von Braun äusserte seinem Freund Luigi Romersa gegenüber, dass die A-10 noch gebaut worden sei.⁽⁵²⁾ Welch ein Unterschied zu den etablierten Autographien, die heute immer noch verkauft werden und uns die Wahrheit berichten wollen!

Ein führender ehemaliger Peenemünder präzierte die Angaben Skorzenys und von Brauns dahingehend, dass mindestens sieben A-10-Prototypen und vier Vorserienproduktionswaffen bis Mai 1945 fertig wurden.⁽⁵⁶⁾ Somit passt nun alles im Rahmen eines einheitlichen Bildes zusammen!

Buechner und Bernhart sprechen in ihrem Buch davon, dass vier der «Thors Hammer» oder «Amerika-Rakete» genannte Grossraketen im Flug getestet wurden.⁽⁵⁷⁾

Selbst wenn man heute diese Dinge am liebsten unter den Tisch fallen lassen möchte, haben auch die Alliierten in offiziellen Informationsdiensten, militärischen Behörden und renommierten Blättern wie der «Washington Post», «Los Angeles Times» und der britischen «Times» nach dem Krieg die Existenz der deutschen Interkontinentalwaffen zugegeben. In diesem Zusammenhang wurde sogar berichtet, dass Hitler zusätzlich über eine *bemannte* Rakete mit einer möglichen Reichweite von 4'800 km (3'000 Miles) verfügt hätte.

Die englische Zeitung «Daily Mail» veröffentlichte am 14. Juni 1945 ein Interview mit dem amerikanischen Major William Bromley. Bromley war nicht irgendwer. Als Assistent des Chefs der «Special Mission V-2», James Harmill, war Bromley mit allen Details und Operationen des Unternehmens betraut und der Mann, der den Abtransport der 100 V-2-Raketen aus Nordhausen in die USA kontrollierte. Major Bromley kam zwischen dem 15. und 20. Mai nach Nordhausen, und als die «Daily Mail» das Interview mit ihm führte, stand die «Special Mission V-2» gerade kurz vor ihrem Abschluss. Dieser Zeuge, der auch von «etablierten» Historikern

anerkannt werden dürfte, erklärte den Reportern etwas unvorsichtig, dass die Massenproduktion einer «V-2 with a range of 3'000 miles» (also nichts anderes als die A-10) innerhalb von sechs Monaten nach dem VE-Day (8. Mai 1945) möglich gewesen wäre!

Er führte im Übrigen an, dass die Massenherstellung der Grossrakete ohne die Angriffe der Royal Air Force (RAF) auf Peenemünde gerade noch rechtzeitig vor dem VE-Day (8. Mai 1945) hätte anlaufen können.

Da vor einer Massenherstellung normalerweise immer Prototypen, Testexemplare und «handgefertigte» Vorserienexemplare des späteren Grossserienprodukts angefertigt werden, hatte Bromley hierzu – wohl um die Leser nicht allzu sehr zu schockieren – bewusst keine Informationen gegeben bzw. Stellung bezogen.⁽⁵⁸⁾

Als unumstössliches Fazit bleibt damit festzuhalten, dass führende deutsche und alliierte Autoritäten gemeinsam und unabhängig voneinander bestätigt haben, dass die deutsche «Amerika-Rakete» noch vor Kriegsende gebaut wurde und bereits kurz vor ihrer Grossserienproduktion stand, als der Krieg in Europa dem Ende zuing.

In Anbetracht dieser übereinstimmenden Angaben erstaunt es, dass bis heute nirgendwo Fotos oder Teile dieser angeblich fertigen Raketen aufgetaucht sind. War hier eine perfekte Vernebelungstaktik am Werk oder wurde bis jetzt nur nicht gründlich genug danach gesucht?

Die «Amerika-Rakete» und/oder Atomforschung in Traunstein

Die Zeitungen «The Daily Mail» und «The New York Times» berichteten am 9. August 1945, dass die Deutschen experimentelle Atomforschungsstationen in Peenemünde, Rjukan (Norwegen) und am Chiemsee (Bayern) besaßen.⁽⁵⁹⁾ Tatsächlich befand sich in der Nähe des Chiemsees eine Stollenanlage in den Bergen zwischen Traunstein und Traunreut. Nach Informationen der Bevölkerung aus der Umgegend befand sich im Zweiten Weltkrieg dort eine Testanlage für Kampfmittel. Ausserdem soll in jüngster Zeit die Firma Siemens Interesse an dieser Anlage gehabt haben (warum?).⁽⁶²⁾

Weisen diese Quellen indizienhaft in Richtung Atomforschung, *beweist* ein Telegramm Dr. Kammlers an Dr. Brandt vom 20. Oktober 1943 eindeutig, dass die

grossen Höhlen in den Bergen in der Nähe von Traunstein zur Unterbringung einer unterirdischen Teststation für die «Amerika-Rakete» vorgesehen waren.⁽⁶¹⁾

Die Frage ist nur, wo dieses Traunstein lag. So fand mein spanischer Mitforscher Antonio Chover heraus, dass auf älteren Landkarten ein Gebirge in der Nähe von Traunsee («Salamander») als «Traunstein BG» eingetragen ist. Damit hätte es neben den Ebenseer Stollenanlagen «A» und «B» zur Herstellung der A-10, in einer nicht zu weit davon entfernten Gebirgshöhle im Traunsteingebirge eine Raketenstation gegeben. Wenn dies so war, wurde die Testhöhle bis heute nicht gefunden. Es fand sich bisher noch kein weiteres Dokument, das uns über das Schicksal dieses offensichtlich bereits fest beschlossenen Vorhabens Auskunft geben könnte. Genügend Zeit, um hier bis zum Mai 1945 beträchtliche Fortschritte zu erzielen, wäre aber in jedem Falle vorhanden gewesen.

Auch in diesem Falle wartet vielleicht ein Geheimnis bis heute auf seine Entschlüsselung.

Bis Juli 1944 waren in Peenemünde schon Einzelstücke von Grossraketen gebaut worden

Im Herbst 1944 lief ein 24-jähriger Chemiker aus Danzig zu den Alliierten über. Vom Mai bis zum Juli 1944 war er in Peenemünde stationiert gewesen und lieferte seinen Vernehmern einen bis ins kleinste Detail gehenden Bericht über die HVA Peenemünde. Der vom 14. Dezember 1944 datierende alliierte Geheimbericht über das Verhör wurde erst 1993 deklassifiziert. An einer wichtigen Stelle stand: «(...) Zwei Typen von V-2 sind gebaut worden: Typ A1, welcher ungefähr 23 m lang ist und 4,5 m Durchmesser besitzt, und der Typ A4, mit ungefähr 18 m Länge und 2,5 bis 3 m Durchmesser. Nur der letztere befindet sich in Massenproduktion (...).» Danach waren bis Juli 1944 in Peenemünde Einzelstücke von Grossraketen gebaut worden. Die A-10 hatte eine Gesamtlänge von 25,9 m, so dass die Beschreibung des Überläufers recht genau passt! Bei der Abfassung des englischsprachigen Dokuments ging wahrscheinlich beim Typ A-1(0) die «0» verloren. (Quelle: MU 500, CSDI6 (West), Seventh Army, Ref. No. 579, 14. Dezember 1944; via GRP)

D. V-2 GLIDER BOMBS

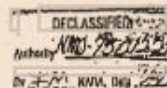
The V-2 flying bombs are assembled in the EAST Works (see Appendix A) which has about 3,000 engineers and workers. Two types of V-2 have been built: Type A 1, which is about 23 m long and 4.5 m in diameter, and Type A 4, which is about 18 m long and 2.5-3 m in diameter. Only the latter is in mass production. The experimental launching of V-2 used to take place every Saturday afternoon from Mar 43 to Mar 44. At the latter time it was rumored that HITLER had visited the center and had demonstrated his anger at the slow progress of the experiments. From this time on the frequency of the bomb launchings was increased to every other day. When PW left the center in July 44 there were still some launchings which were not successful due to the fact that the bombs were not able to be radio-guided, although they were launched successfully.

All experiments conducted with V-2 were done without explosive charges, except once, in HITLER's presence. It is rumored that on that occasion the bomb was guided to HELA Island, near DANZIG. Invariably a small explosive charge with a fuze is placed in all bombs lest a bomb drop intact into some foreign country - Sweden, for example.

When a V-2 bomb is launched all the workers of all four factories listen to the noise of the bomb as it climbs to the stratosphere. When it becomes apparent that control is lost over the bomb, everybody makes a mad rush for a shelter, since sometimes the bomb returns and hits a factory.

PW once had an opportunity to observe the launching of one of these bombs from a distance of 200 m. The bomb stands on a concrete platform, inclined about five degrees in the direction of fire. It is

~~SECRET~~



Auszug aus dem amerikanischen Dokument, indem ein deutscher Überläufer Details zur Produktion grösserer V-2-Raketen beschrieb.

2) KAM ES NOCH ZU TESTS?

«VZBV» oder Die merkwürdigen Umstände bei der plötzlichen Räumung Peenemündes

Am 31. Januar 1945 traf in Peenemünde ein Befehl von Dr. Kammler ein, der die sofortige Evakuierung der Versuchsanstalt und den Umzug in die Umgebung des Mittelwerkes zum Inhalt hatte. Am 3. Februar 1945 konkretisierte Wernher von Braun diesen Befehl so, dass die ganze Umsiedlung unter allen Umständen nur «als ganze Organisation» erfolgen sollte, um möglichst komplette Strukturen zu erhalten und so am neuen Verlegungsort die Arbeiten sofort wieder aufnehmen zu können.^(62, 63)

Es wird berichtet, dass dann am gleichen Tag in aller Eile sämtliche Prüf- und Kontrolleinrichtungen, die wichtigsten Geräte und Bürogegenstände in Kisten verpackt und für die Verlegung vorbereitet wurden. Dabei seien bereits viele Zeichnungen und Dokumentationen vernichtet worden, die «überflüssig» erschienen. Allerdings sei zum Zerstören der Gebäude oder der fest montierten technischen Einrichtungen (Prüfstände!) keine Zeit verblieben. Dies klingt merkwürdig angesichts der Tatsache, dass die Russen erst im Mai 1945 die Anlage erreichten! Als am 17. Februar 1945 die letzte A-4-Rakete probeweise von Peenemünde verschossen wurde, verliessen die ersten der 4325 Wissenschaftler, Ingenieure und Techniker mit ihren Familien in Evakuierungstransporten mittels Eisenbahnzügen, Lastwagentransporten und sogar auf dem Seeweg die Insel. Als die Strassentransporte von der Feldpolizei verschiedentlich aufgehalten wurden, versah man sämtliche Fahrzeuge mit der Aufschrift «VZBV», was so viel lautete wie «Vorhaben zur besonderen Verwendung». Mit diesen schliesslich auf Plakaten gedruckten vier Buchstaben erreichten die Verlegungstransporte vorrangig ihre Ziele in Bad Sachsa, Lehesten und Nordhausen trotz der durch zahlreiche andere Militärtransporte verstopften Strassen.

Bereits im März 1945 hätte Peenemünde einer Geisterstadt geglichen. Dies ist zumindest die offizielle Version über diese Ereignisse.

Die Rote Armee, der offizielle Grund für die schnelle, fast würde man schon sagen, überhastete Räumung Peenemündes durch Dr. Kammler, eroberte den Versuchsplatz aber erst am 4. Mai 1945.

Interessant ist, dass nach Ergehen des Kammlerschen Räumungsbefehls für Peene-

münde sich sofort erbitterter Widerstand von Seiten der militärischen Frontkommandeure und des Gauleiters von Pommern gegen die, wie sie fanden, «vorzeitige und verfrühte Räumung» der Heeresversuchsanstalt Peenemünde erhob. Wernher von Braun erzählte Jahrzehnte später einmal im Spass: «Ich hatte zehn Befehle auf meinem Schreibtisch. Fünf drohten mir den Tod durch ein Erschiessungskommando an, wenn wir räumten, und fünf sagten, dass ich erschossen würde, wenn wir nicht räumen würden.»⁽⁶⁴⁾ Es war aber völlig klar, dass Dr. Kammler das Sagen hatte – und damit die Räumung trotz aller Einwände stattfand.

War Peenemünde aber wirklich im März 1945 eine Geisterstadt? Nachgewiesen ist, dass von den dort beschäftigten Personen, die mit der Weiterentwicklung der V-2 und anderer Raketen beschäftigt waren, etwa die Hälfte in Peenemünde blieb. Dies macht keinerlei Sinn, es sei denn, es gab dort etwas sehr Wichtiges. Zudem wäre der Verbleib von Personal ohne offizielle Erlaubnis auch gar nicht möglich gewesen. Darüber hinaus wurde schon erwähnt, dass «keine Zeit» blieb, die Gebäude und Prüfstände bei der Räumung im Februar 1945 zu zerstören. Das berühmte Kraftwerk von Peenemünde lief sogar noch bei der russischen Eroberung. Ein etwas merkwürdiger Vorgang in Zeiten der extremen Energienot!⁽⁶⁵⁾

Es ist also klar und nachvollziehbar, dass dort nach dem 17. Februar 1945 noch wichtige Aktivitäten stattgefunden haben müssen! Auffällig ist, dass die Deutschen grosse Anstrengungen unternahmen, den angeblich «geräumten Platz» vor englischen Aufklärern zu schützen, als gelte es, dort etwas wichtiges zu verbergen. So berichteten englische Piloten am 9. März 1945, dass ihr «Mosquito»-Fotoaufklärer (MM283) von drei Messerschmitt-Me-262-Düsenjägern über Peenemünde gejagt wurde und gerade noch in die Wolkenschicht entkommen konnte.⁽⁶⁶⁾ Man hatte sich deutscherseits also die Mühe gemacht, gleich mit mehreren Messerschmitt-Düsenjägern – die damals überall verzweifelt gebraucht wurden –, auf einzelne englische Aufklärungsmaschinen über einem schon längst zur Geisterstadt gewordenen Prüfgelände Jagd zu machen! Ein höchst befremdlicher Vorgang! Ist dies wieder nur einer der berühmten Zufälle, oder waren die Me-262 am Ende sogar extra hierher verlegt worden, um gerade jetzt unerwünschte Einblicke in die dortigen deutschen Aktivitäten zu verhindern? Auch ist es bis jetzt noch nicht gelungen, alliierte Fotoaufnahmen aus der Zeit vom März 1945, die über dem Versuchsplatz Peenemünde

entstanden, zu finden. Ist auf diesen Aufnahmen vielleicht etwas zu sehen, das heute besser nicht (mehr) erwähnt werden soll?

Dabei ist des Rätsels Lösung recht einfach und naheliegend, denn als die Räumung Peenemündes befohlen wurde, galt dies nicht für die Abschussmannschaften an den Prüfständen ...

Dr. Kammlers Trick – oder war die alliierte Spionage für die «Räumung» Peenemündes mitverantwortlich?

Trotz aller Bemühungen, nach dem alliierten grossen Luftangriff vom August 1943 mit Hilfe von SS und Gestapo einen dichten Sicherheitsring um Peenemünde zu legen, war dieses Vorhaben nicht von Erfolg gekrönt.

Aussagen von amerikanischer Seite zeigen im Gegenteil, dass man dort einen fast täglichen aktuellen Informationsstand über die jeweiligen Vorgänge in Hitlers geheimer Raketen-Versuchsanstalt hatte. Dazu trugen ULTRA-Meldungen ebenso bei wie Luftaufnahmen. Doch das war nicht alles. Die Kenntnis zahlreicher Details seitens der Alliierten lässt sich nur dann erklären, wenn man von Spionage oder direktem Verrat von dort beschäftigten Fremdarbeitern sowie deutschem Militär- und Zivilpersonal ausgeht.

1944 sollen Luftangriffe sogar gezielt aufgrund dieses Kenntnisstands «bestellt» worden sein. Die alliierte Spionage konnte den Einsatz der V-1 und V-2 aber nicht mehr verhindern, da der erste grosse Luftangriff auf Peenemünde im August 1943 zu spät erfolgt war, um die Entwicklung dieser neuen Waffensysteme noch zu stoppen. Folgerichtig wurden dann auch beim Unternehmen «Hydra» nicht die Teststände als Angriffsschwerpunkt ausgewählt, sondern die Wohnquartiere der Wissenschaftler und Arbeiter.

Nach dem Angriff vom 17./18. August 1943 wurde die Produktion der V-Waffen konsequent weiter unterirdisch ausgelagert und konnte so nicht mehr von den alliierten Bombern gestört werden.

Etwas anderes wäre es gewesen, wenn Dr. Kammlers Leute entscheidende Waffen testen oder zum Einsatz bringen wollten, bei denen man auf spezielle Einrichtungen des Raketenversuchsplatzes Peenemünde angewiesen war. Aufgrund der vorherigen Erfahrungen hätten die deutschen Planer damit rechnen müssen, dass dies den Alliierten wahrscheinlich vorher bekannt geworden wäre und dass diese ver-

sucht hätten, darauf entschieden zu reagieren. Es darf nicht vergessen werden, dass die alliierte Luftmacht zwischenzeitlich noch um ein Vielfaches stärker geworden war als im August 1943! Die als Ausweichstelle für solche Vorhaben geplante Anlage «Zement» in Ebensee war mit ihren unterirdisch verlegten Herstellungs- und Abschussanlagen nicht rechtzeitig fertig geworden!

Was hätte also nahegelegen, als den Alliierten ein «Schauspiel» zu bieten, indem man den Peenemünder Raketenabschussplatz «panisch und unkoordiniert» zu räumen schien? Dieser Sachverhalt wäre den Alliierten über ihre dortigen Spionagekanäle sofort zugetragen worden. Wahrscheinlich hoffte man deutscherseits, gleichzeitig die Spione aus dem Bereich der Raketenversuchsanstalt mit abtransportieren zu können oder ihr Netzwerk zumindest so weit in Unordnung zu bringen, dass den Alliierten weitere Informationen über die dortigen Vorgänge zumindest eine Zeitlang fehlen würden.

In der angeblich geräumten Basis konnten nun die Aktivitäten stattfinden, für die man das Personal der Raketenabschussstände dabehalten hatte und wofür das grosse Kraftwerk Peenemündes weiter in Betrieb gehalten werden musste. Sein Leistungsvermögen war so gross, dass es sämtliche Forschungsanlagen, die Sauerstoffproduktion, Werkstätten, Wohnunterkünfte und den Windkanal mit Elektroenergie versorgen konnte. Um den Dampf für die Generatoren zu erzeugen, wurden vier Wanderrostkessel eingesetzt, von denen jeder 641 Steinkohle pro Stunde verbrennen konnte.⁽⁶⁷⁾

Es ist bisher nicht bekannt geworden, ob der Trick mit der Täuschung der Alliierten funktioniert hat oder ob diese nach wie vor über den weiteren Ablauf der Ereignisse auf der Halbinsel Usedom informiert waren.

Die auffällige Beobachtung, dass bis jetzt keine alliierten Luftbilder bekannt wurden, die Peenemünde nach der angeblichen Räumung im Februar 1945 zeigen, könnte jedoch dafür sprechen, dass die Siegermächte in der Nachkriegszeit mithalten, das Geheimnis der letzten Monate Peenemündes aufrechtzuerhalten.

Merkwürdig ist, dass die Westalliierten ausser Luftaufklärung in den letzten Kriegsmonaten keine direkten Luftangriffe gegen Peenemünde mehr starteten, dass aber die Sowjets, die damit rechnen konnten, diesen deutschen Stützpunkt früher oder später in ihre Hände zu bekommen, trotzdem massive Luftangriffe mit Il-2-Schlachtflugzeugen gegen «V-2»-Abschussrampen auf der Halbinsel Wollin flogen.

Anders gefragt: Warum beschädigten die Sowjets, die ebenfalls genau über den Sinn dieser Versuchsplätze informiert waren, so kurz vor Torschluss ihre eigene potentielle Beute, während die Westalliierten nur noch interessierte Beobachter der Ereignisse in Peenemünde und Miesdroy zu sein schienen?

Unglaublich oder wahr: Tests und Truppen versuche mit der A-10?

Obwohl Reichsrüstungsminister Albert Speer die ersten Tests der «Amerika-Rakete» schon für den Dezember des Jahres 1944 angekündigt hatte, gibt es bis jetzt keine Hinweise darauf, dass es in diesem Jahr auch tatsächlich dazu kam.

Für die Zeit vom März bis April (oder Mai?) 1945 gibt es aber Berichte, dass an mindestens zwei Orten Tests mit mehrstufigen Grossraketen vorgenommen worden sein sollen, die «Thors Hammer» oder «Amerika-Rakete» genannt wurden. In diesem Zusammenhang wurden Peenemünde und Rudisleben nördlich von Arnstadt (Thüringen) als mögliche Abschussorte genannt. Berichte sprechen von vier Testschüssen in Peenemünde.^(68, 69) Drei «Thors Hammer»-Raketen wurden zu Testzwecken in den Atlantischen Ozean geschossen, während die vierte in den Orbit oder in den äusseren Weltraum gefeuert worden sei. Bis heute ist mysteriös, was das Ziel dieser Versuchsschüsse war und wie erfolgreich diese Testflüge waren. Möglicherweise wurde ein «Amerika-Raketen»-Testschuss sogar von den Alliierten in seiner letzten Flugphase beobachtet (siehe weiter hinten).

Über den Abschuss einer etwa 30 m grossen zweistufigen Flügelrakete am 16. März 1945 aus dem Bereich Rudisleben bei Arnstadt liegen noch aus der DDR-Zeit übereinstimmende, unabhängige Zeugenaussagen vor. Bei diesem Nachtstart sei für die Rakete eine nördliche Flugrichtung (Ostsee/ Nordsee?) gewählt worden. Während wir über die Testerfolge oder Fehlschüsse der Grossraketen in Peenemünde keine Unterlagen vorliegen haben, berichten die Zeugen aus Thüringen, dass der Start vom 16. März 1945 bei Rudisleben zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten erfolgt sei.

Damit wären zumindest fünf Grossraketenstarts noch vor dem Zusammenbruch Deutschlands erfolgt.

Trotz des in den letzten Kriegsmonaten herrschenden extremen Zeitdrucks kam es

vielleicht sogar noch zu mehr als reinen Tests. Ein mexikanischer Forscher fand beim Lesen der spanischen Ausgabe des russischen Magazins «Sputnik» einen auffälligen Artikel. Darin beschreiben die russischen Autoren mehrere Explosionen, die im März 1945 über Waffenfabriken in der Nähe des Flusses Tobol jenseits des Urals stattfanden. In der Zeitschrift wurden diese «Terrorangriffe» der faschistischen «Perfidie» zugeschrieben und mit späteren Angriffen der amerikanischen B-52-Bomber gegen die Hafenstadt Haiphong in Vietnam verglichen.

Bei genauer Betrachtung der Zeugenaussagen der sowjetischen Arbeiter über die «faschistischen Angriffe vom März 1945» fiel auf, dass die Zeugen berichteten, zuerst eine grosse Explosion gehört zu haben, der ein paar Sekunden später ein hochfrequenter Pfeifton folgte. Das beschriebene Erscheinungsbild kann im Grunde nur durch Raketen verursacht worden sein. Die Arbeiter berichteten folgerichtig, keine angreifenden deutsche Flugzeuge gesehen oder gehört zu haben.⁽⁷⁰⁾

Wären den Resten der deutschen Luftwaffe solche Fernattaken überhaupt möglich gewesen?

Die deutsche Luftwaffe hatte zwar für März 1945 noch die Operation «Eisenhammer» geplant, die mit Fernbombern und Mistel-Langstreckenversionen die sowjetischen Elektrizitäts- und Wasserkraftwerke in der Gegend um Moskau und Gorki vernichten sollte. Eine Bomberflotte mit einer Reichweite, die das Gebiet um den Fluss Tobol hätte bedrohen können, stand aber damals nicht zur Verfügung.

Allerdings ist bekannt, dass im Zusammenhang mit dem später abgesagten Unternehmen «Eisenhammer» zahlreiche deutsche Agenten mit Flugzeugen bis hinter den Ural transportiert wurden, die dann ihrerseits teilweise noch lange nach Kriegsende ihre Funkmeldungen in das schon nicht mehr existierende Dritte Reich schickten. Insofern wäre es möglich, dass Leitsender für die Ansteuerung von Fernraketen von Agenten in die Zielgegend gebracht wurden. Das gleiche Verfahren sollte auch gegen New York angewendet werden.

Der ehemalige führende Peenemünder, der leider noch nicht namentlich genannt werden darf, stritt in seinen letzten Lebensjahren bei einem Gespräch den Einsatz dieser Waffen nicht ab, sondern argumentierte über den Unsinn ihrer Verwendung gegen Russland, anstatt sie, wie ursprünglich vorgesehen, gegen die USA zu schießen. Bei dem Gespräch ging es «um ein paar» A-10-Schüsse gegen das Indu-

striegebiet im Ural in der Nähe der Flüsse Ural und Tobol. Dies bestätigt die Angaben im Magazin «Sputnik»!⁽⁷¹⁾

Es ging in der Diskussion darum, ob die Verwendung dieser Langstreckenraketen gegen die Sowjetunion ein strategischer Irrtum war, da deren strikt kontrollierte Presse- und Informationspolitik jegliche Nachrichten über diese revolutionären Fernraketenangriffe während der Kriegszeit zu unterdrücken wusste. Dies wäre im Fall von Angriffen gegen die USA sicherlich völlig anders gewesen.

Es stellt sich die Frage nach der Motivation, die hinter diesem wahrscheinlichen Truppenversuch stand. Hoffte man wirklich, mit dem Einsatz von wenigen Interkontinentalraketen gegen die Sowjetunion noch militärische Erfolge zu erringen oder beabsichtigte man stattdessen, dass die Sowjets den Amerikanern über die deutschen Raketenangriffe gegen Ziele im Ural sofort berichten würden? Falls ja, hätte man den Amerikanern immerhin zeigen können, welche einsatzbereiten Waffen dem Dritten Reich als Drohpotential für Angriffe gegen New York oder andere amerikanische Städte zur Verfügung standen.

Waren diese Versuche Teil der Hoffnung, so in letzter Minute das «Verhandlungsgewicht» der deutschen Gesprächspartner bei Friedensverhandlungen mit den Alliierten zu erhöhen, und damit der wahre Grund für diese militärisch nutzlosen Fernangriffe?

Wenn dies zutrifft, war der Truppenversuch ein Fehlschlag, denn es finden sich keinerlei Hinweise, dass die Amerikaner von den Sowjets noch während des Krieges entsprechende Hinweise erhielten.

Erst der Vietnam-Krieg führte Jahrzehnte später zu einer Aufdeckung dieser mutmasslichen Raketenangriffe. Die Sowjetunion versprach sich nun davon einen politischen Nutzen im Kalten Krieg, indem sie die deutschen A-10 mit den amerikanischen B-52 auf eine Stufe stellte.

Merkwürdigerweise wurden diese «Vergleiche» jedoch nicht auch in anderen Organen der sowjetischen Presse fortgeführt; wahrscheinlich hatte man schnell die Brisanz der Aufdeckung des Einsatzes einer bis dahin international einheitlich verleugneten deutschen Grossrakete erkannt. Anscheinend wurden diese Vorwürfe auch nicht einmal in der deutschsprachigen Ausgabe des «Sputnik» wiederholt. Die mühevollen Suche des Autors in den Archiven nach Resten der deutschen Ver-

sion des «Sputnik»-Magazins ergab, dass der «Haiphong/Tobol-Artikel» dort wohl nie plaziert worden ist. Wahrscheinlich wollte man keine schlafenden Hunde wecken. Möglicherweise hätten sich viele der damals noch lebenden Zeitzeugen danach nicht mehr an ihr Schweigegelübde gebunden gefühlt und über die angeblich nie geschehenen Vorgänge in Rudisleben und Peenemünde ausgepackt.

Sicherlich bleibt hier noch viel Forschungsarbeit für die Zukunft offen!

Es war am Ende des Krieges durchaus üblich, dass Prototypen neuer Waffen sofort zum Probeeinsatz kamen, auch wenn sie technisch noch nicht ausgereift oder reine Versuchsexemplare waren. Insofern wäre der Truppenversuch von A-10-Raketen eine der damals üblichen Verfahrensweisen gewesen.

ABTEILUNG 2: DIE «JAPAN-RAKETE» EMWA-11 – WIE WEIT WAR DIE ERSTE OREBITALRAKETE DER WELT?

Die Peenemünder Entwickler hatten sich nicht allein mit der «Amerika-Rakete» A-9/A-10 begnügt und bereits eine A-11 mit 1600 t Startschub entwickelt. Diese Rakete wäre leistungsmässig im Bereich der späteren «Saturn»-Raketen einzuordnen gewesen, die in den 1960er Jahren verwirklicht wurden. So wies Wernher von Brauns «Saturn I-W» einen Startschub von 785 t und die spätere Mondrakete «Saturn V» einen solchen von 35'000 t auf.⁽⁷²⁾

Die A-11 wäre im Falle ihrer Fertigstellung eine echte ICBM gewesen, mit der das Deutsche Reich jeden Punkt der Erde treffen konnte. Allerdings hätte die Nutzlast auch hier wieder nur bei 1 bis 1,7 t gelegen. Wer möchte glauben, dass man sich so viel Mühe gemacht hätte, um etwa 1'000 kg *konventionellen* Sprengstoffes ans Ziel zu bringen? Nur Narren!

Es kann sich also auch hier, wie im Fall der A-10, nur um den geplanten Verschuss einer Nuklearwaffe oder anderer Massenvernichtungsmittel gehandelt haben. Natürlich betonte Wernher von Braun in den Nachkriegsveröffentlichungen, dass seine A-11 nur für friedliche Weltraumzwecke, wie den Transport eines Piloten in die Satellitenumlaufbahn um die Erde, vorgesehen war.

Unter der Bezeichnung EMW A-11 wurden drei völlig unterschiedliche Versionen bekannt, die mit Ausnahme der Nutzlast und der Verwendung des Dreistufenprinzips wenig Gemeinsames aufzuweisen scheinen.

Während der erste A-11-Entwurf äusserlich Züge der späteren amerikanischen und russischen Raketen der 1960er Jahre zeigt, taucht die revolutionäre Trichterform des zweiten Entwurfes heute bei den neuesten amerikanischen Raketen wieder auf. In Ermangelung offizieller Bezeichnungen werden die zwei Entwürfe deshalb im Buch provisorisch mit römischen Nummern gekennzeichnet.⁽⁷³⁾

EMW A-11/I: Dieser konventionell aussehende Entwurf wurde durch Dr. Wernher von Braun den amerikanischen Offizieren in Garmisch-Partenkirchen als A-11 präsentiert und auf einer Zeichnung der US Army aus dem Jahr 1946 bekannt. Hierbei handelte es sich um die Verwendung einer transatlantischen A-9/A-10-Rakete, die nach dem Steckbaukastenprinzip in eine grosse zusätzliche Startstufe eingefügt wurde.

Dieser Entwurf hätte sich am schnellsten zur Verwirklichung geeignet, da man hier lediglich die Startstufe der A-11/1 testen und bauen musste. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten des Entwurfs waren damit aber wohl erschöpft.

EMW A-11/II: Hierbei handelte es sich um eine weitgehende Neuentwicklung, bei der zwar gleich zwei Stufen neu gebaut werden mussten, die aber als Basis für zukünftige Vergrösserungen (A-12) geeignet war.

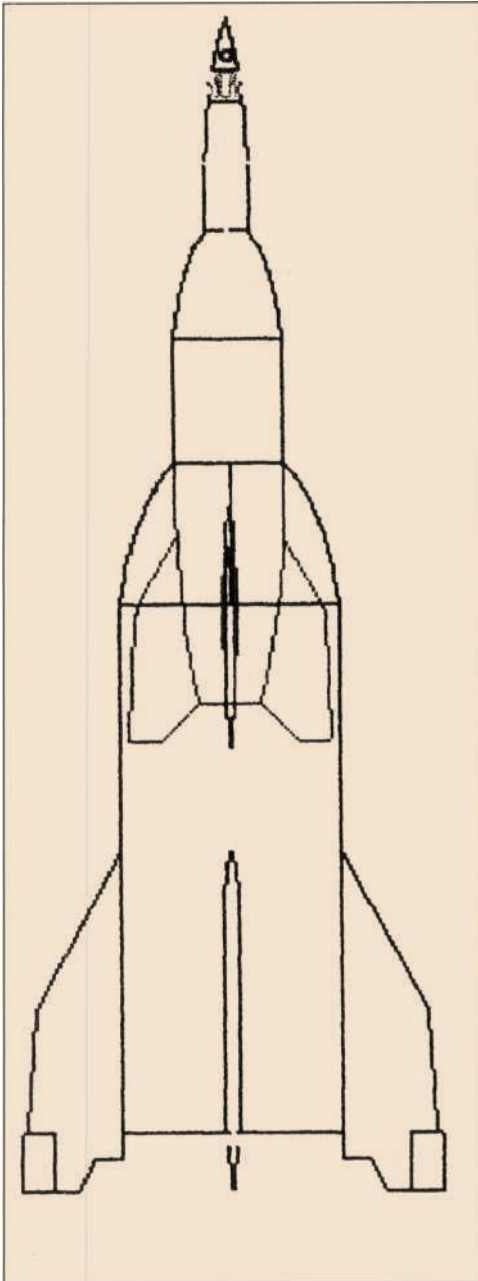
Der Typ II sollte eine Nutzlast von 1,71 bei 50 Grad in einen ellipsenförmigen Orbit von 180 km Höhe befördern können. Ihr Gesamtgewicht sollte 85,731 bei einer Gesamtlänge von 66 m betragen. Zum Glück existieren Angaben, die heute eine genauere Beschreibung dieses revolutionären Typs zulassen.

Die erste Grundstufe der A-11/II-Rakete wog danach vollgetankt 77 t (leer 70'000 kg). Bei einer Länge von 20,7 m und einem Durchmesser von 13,5 m betrug die Spannweite der vier Flügel 13,5 m. 34 mit Visol getriebene Raketenmotoren erlaubten einen Startschub von 16001.

Die zweite Stufe enthielt als Kern eine geänderte EMW A-10, die mit einer nach unten breiter werdenden kegelförmigen Basis auf die Startstufe aufgesetzt war. Ihr Gewicht betrug 69 t bei einem Startschub von 235 t.

Dritte Stufe: Hier war eine A-9-Flügelrakete mit einem Gesamtgewicht von 16,2591 in einer Verkleidung untergebracht. Sie konnte bemannt oder unbemannt sein.

EMW A-11 «Ross und Reiter»: Derzeit nur als Projekt bekannt, momentan sind



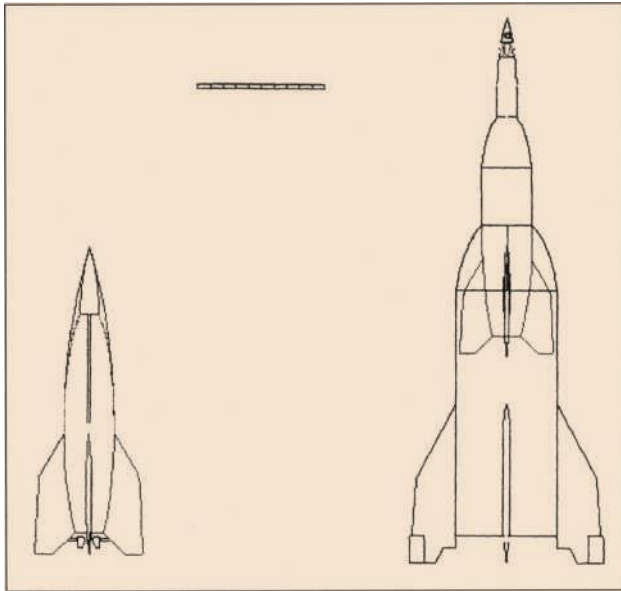
EMWA-11/I (Lowther). Man beachte die Nutzlast in der Spitze.

keine weiteren Details verfügbar.

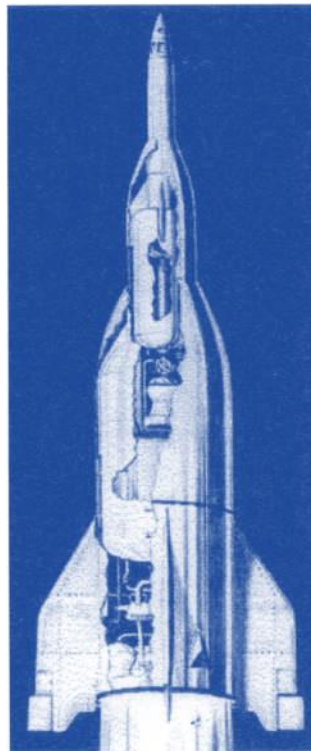
Mit der A-11 hätte auch ein Mensch in eine Niedrigenergie-Orbitalbahn geschossen werden können. Nach der Erdumrundung hätte der Pilot bzw. Astronaut seine A-9 wieder am Ausgangspunkt auf konventionelle Art landen können.⁽⁷⁴⁾ Über den Stand der Entwicklung bei Kriegsende gibt es, wie nicht anders zu erwarten, widersprüchliche Aussagen.

Eine wichtige Aussage kommt von einer unerwarteten, vielleicht auch wegen ihrer Stellung sehr beweiskräftigen Quelle:

Die Stockholmer Zeitung «Dagens Nyheter»⁽⁷⁵⁾ berichtete am 1. Juli 1945 über die grosse Flaggenparade in Oslo am «Alliierten Tag», die am 31. Juni 1945 in Norwegens Hauptstadt stattfand. Zu diesem Feiertag hatte der norwegische König einige wichtige alliierte Generäle eingeladen. Gegen Mittag gab es eine Pressekonzferenz und schwedische Journalisten schilderten, was dort passierte. Bei dieser Konferenz wurden ihnen der englische Luftmarschall Sir Arthur Harris und der amerikanische General Bradley vorgestellt. Luftmarschall Harris schnitt dabei das Thema des Beitrags der luftgestützten Waffen während des Krieges an, und auf eine Frage, ob die



Größenvergleich zwischen der »Amerika-Rakete« A-10 und der »Japan-Rakete« A-11/I (Lowther).



EMW A-11/I in einer Abbildung der US Army aus dem Jahre 1946 (www.astronautix.com).

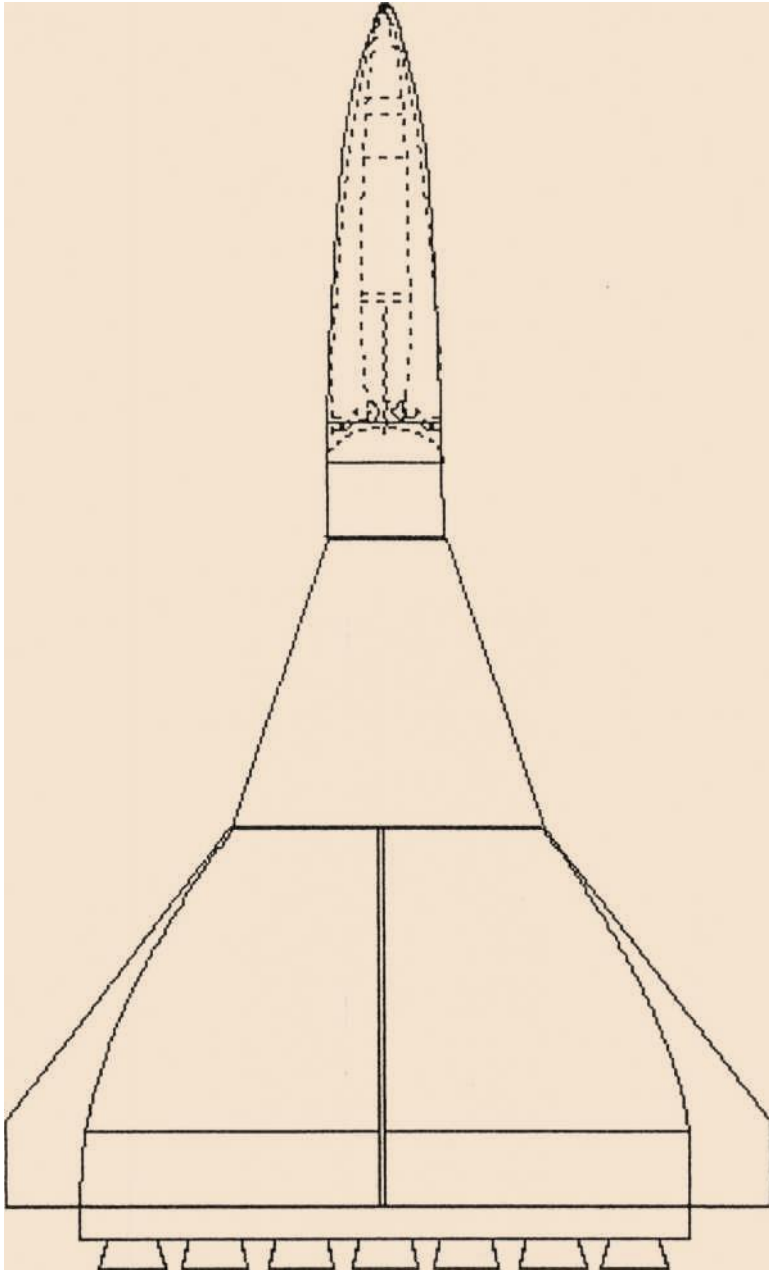


Abbildung: EMWA-11/II (Mark Wade, www.astronautix.com, 1999).

Flaggalléer i Oslo på de allierades dag

FRÅN DAGENS NYHETERS OSLOKORRESPONDENT.

OSLO, lördag.

Norge tackade på lördagen sina stora allierade, Storbritannien, Amerika och Sovjetunionen, vilkas vänner rörde sig möjligen för landet ett litet sän plats bland de fria nationerna. Överallt var det stora festligheter till min för de allierade, och staden var smyckad med allierade av allierade flaggor. Vid middagstiden parade stora styrkor med engelska, amerikanska och ryska trupper, som hyllades tvärligt i ett blomsterregn som varade under hela marschen genom staden upp till slottet, där kung Haakon talade till trupperna.

Kungens gäster vid de allierades dag, amerikanska generalen Omar Bradley, brittiska flygmarskalken Sir Arthur Harris och ryska generalmajoren Zaitov samt den speciella ryska delegationen, som anländer från Moskva på fredagen och var chef för flygmarskalk Falalejev, har under Oslobesöket varit föremål för stor

uppmärksamhet. Vid en pressmottagning som hölls på middagen presenterades medlemmarna i det allierade överkommandot, flygmarskalk Harris och general Bradley. Harris berättade luftväsendets insats i kriget, och på en fråga om tyskarna skulle ha kunnat bygga bomber som varumt nå Amerika svarade han: "Om tyskarna fikt hålla på länge nog skulle de kunnat tillverka en bomb som kunde gå jorden runt och slå ned i ryggen på dem i Tyskland". Bradley talade om kampen till lands.

Barngrupp till Sverige på torsdag.

Det är stor glädje i många norska hem här att så många barn från

sverige skall få fritt uppehåll i Sverige. På torsdag reser den första konfirmeringen på 188 barn från Oslo. En del av dem skall till Göteborg och resten till Stockholm.

De är inbjudna av Svenska Norgehjälpen och skall bo på större sommarpensionat, som tidigare har härberget flyktingbarn. Företrädesvis rör det sig om barn från barnrika familjer i länderna från fyra till sju år.

Quisling försvarar sig på

75 sidor.

Målet mot Quisling kommer troligen att behandlas i slutet av juli, och i målet mot honom står advokat Anzeus-Schjöld, som har anklagelseakten klar om ett par dagar. Quisling har nu sitt försvar klart, och i dagarna har han överlämt en dokumentation på 75 maskinskrivna sidor till rätten. Advokat Schjöld kommer också att föra talan mot Quislings ministrar, vilka mål kommer upp i lagmanstämman i Oslo efter Quislingssaken.

Bericht der «Dagens Nyheter» vom 1. Juli 1945 über die alliierte Siegesparade in Oslo. Der englische Luftmarschall Sir Arthur Harris gab dabei bekannt, dass die Deutschen – wenn sie mehr Zeit gehabt hätten – eine «Bombe» produziert hätten, welche die Erde umkreisen konnte. Die Orbitalrakete!

V2s with range of 3,000 miles

Would have been ready by VE-Day

by **Wally** Mail Reporter

MASS production of V2 rockets with a range of 3,000 miles would have been possible within six months after VE-Day, according to American experts who have spent a month studying a huge underground rocket assembly plant near Nordhausen, in Germany.

German scientists give the impression that they could then have turned out rocket bombs in large enough numbers to "neutralise any advantage which air superiority had given to the Allies."

But for the Royal Air Force attacks on the experimental plant at Peenemünde, mass production of the V2's might have been ready just at the time of VE-Day.

"That raid was a life-saver for us," said Major William Bromley, who has directed the task of assembling 100 of the rocket bombs.

"It set the German scientists back just about six months in their experiments. They admitted that it caused great damage to installations and killed 800 of their best experts."

The experts based their report on a survey of a huge rocket-assembly plant 800ft. under the Kohnstein Mountains, near Nordhausen, Germany.

One hundred ordinary V2 projectiles are ready to be sent to the United States.

German scientists believed that in two years' time they could have developed a rocket that could be fired from Britain in Japan. But they admitted that this belief was only theoretical.

The plant under the Kohnstein Mountains is said to be the largest underground factory in the world. The factory is housed in two huge tunnels, connected by a network of small tunnels through which runs a railway 25 miles long.

The plant was capable of turning out 600 V2's a month, in addition to other V-weapons and plane engines.

Sabotage by 12,000 slave workers in the plant and a shortage of materials kept actual production well below that level.

Deutschen Bomber gebaut haben könnten, die Amerika erreichen konnten, antwortete er: «Wenn (die) Deutschen lange genug hätten aushalten können, hätten sie eine Bombe hergestellt, die um die Erde hätte herumkreisen können und hinter ihrem Rücken in Deutschland einschlagen können!» Die Beschreibung dieser erdumkreisenden «Bombe» ist nichts anderes als das Eingeständnis des britischen Luftfahrtkenner Sir Arthur Harris, dass die Deutschen eine Orbitalrakete planten, wobei er sich geschickt um die Aussage drückte, wie weit diese Pläne bereits bis Kriegsende gediehen waren.

Natürlich trat in der folgenden Nachkriegszeit auch hier die Legende von «Damals in Peenemünde» an die Stelle der wahrheitsfördernden Aufdeckung der wirklichen Vorgänge in der Endphase des Dritten Reiches.

So liess Wernher von Braun den Autor Bergaust in dessen Buch «The next Fifty years in space» (The Macmillan Company) veröffentlichen, dass die A-11 niemals über den blossen Gedanken hinausgekommen sei. Andererseits haben aber in Garmisch-Partenkirchen inhaftierte Peenemünder

US-Major William Bromley bestätigte in der «Daily Mail» vom 14. Juni 1945, dass die Massenproduktion der A-10 («V-2 with range of 3'000 miles») innerhalb von sechs Monaten nach dem Kriegsende hätte beginnen können und dass die Rakete selbst bei Kriegsende («VE-Day») fertig gewesen wäre! Innerhalb von zwei weiteren Jahren glaubten Wernher von Brauns Leute die noch grössere «Japan-Rakete» (A-11) entwickeln zu können.

Wissenschaftler ihren amerikanischen Vernehmern genaue Zeichnungen der geplanten A-11 angefertigt. Eine dieser Zeichnungen wurde bereits bekannt und zeigt im Nutzlastbereich auffällige Unterschiede zur normalen V-2.⁽⁷⁶⁾ Luigi Romersa schrieb nach seinem Besuch bei Wernher von Braun im Jahr 1959, dass es von Braun vor Kriegsende gelungen sei, die Pläne für seine 1947 zu realisierende Langstreckenrakete aus Peenemünde mit nach Bayern zu nehmen.⁽⁷⁸⁾

Geht man, wie alliierte Geheimberichte bestätigen, davon aus, dass deutscherseits noch an den A-11- bis A-14-Raketen gearbeitet wurde, müsste logischerweise die A-11 die Rakete gewesen sein, die am weitesten fortgeschritten war. Dies wurde auch von Major William Bromley in der «Daily Mail» vom 14. Juni 1945 bestätigt.⁽⁷⁶⁾

Bromley hatte damals gerade die Untersuchung einer riesigen unterirdischen Raketen-Fabrik bei Nordhausen (gemeint ist wohl «Dora», Anmerkung des Autors) vollendet, wie er einem Reporter der Zeitung erzählte. Er erwähnte dabei, dass deutsche Wissenschaftler noch zwei Jahre gebraucht hätten, um eine Rakete fertigzustellen, mit der man von England nach Japan schießen konnte.

Diese war nichts anderes als die A-11!

Es gibt aber noch weit beunruhigendere Aussagen von Personen, die es wissen müssen⁽⁷⁷⁾! Der ehemalige amerikanische «Mercury»- und «Gemini»-Astronaut Gordon Cooper kann als ein absoluter Insider für die frühen bemannten Raumfahrtprogramme angesehen werden. Er war nicht nur berufsbedingt über alle wesentlichen Fakten dieser Systeme informiert, sondern er hatte darüber hinaus engste Kontakte zu den ehemaligen Peenemündern, die alle amerikanischen Raketen und Kapseln entwarfen. Es ist auch selbstverständlich, dass Cooper der Unterschied zwischen einem Wellengleitflug (A-9/A-10) und einem richtigen Orbitalflug – zu dem die A-9/A-10 nicht in der Lage war – klar war! Nach Gordon Coopers Angaben stand im April 1945 in Peenemünde eine «bemannte V-2» kurz vor dem Start. Nur noch eine Woche hätte ihr bis zum vorgesehenen Niedrigenergie-Orbitalflug nach New York gefehlt...

ABTEILUNG 3: «VOM BLINDSCHUSS ZUM FERNLENKROBOTER» – DER KAMPF UM DIE ZIELGENAUIGKEIT DER WAFFEN

A) HÄTTE MAN 1944/45 SCHON DIE VORAUSSETZUNGEN FÜR DEN EINSATZ DER SIEGESWAFFEN VON RAKETEN UND FLUGZEUGEN AUS ERFÜLLEN KÖNNEN?

Die Planungen der obersten Führung zum Einsatz der deutschen Raketen und Flugkörper als Siegeswaffen sind eindeutig. Waren aber überhaupt die Voraussetzungen dafür erfüllt oder handelte es sich nur um phantastische Träume von Hitler, Göring, Himmler und Kammler? Um diese Frage zu beantworten, musste daher in der Vergangenheit untersucht werden, ob es die geeigneten Sprengköpfe gab und wie weit dafür passende Trägerwaffen in ihrer Entwicklung fortgeschritten bzw. gar fertig waren. Die Frage nach dem Vorhandensein beider Systeme muss nach Meinung des Autors positiv beantwortet werden (siehe Band 1 und Teilband 2A). Es gab aber noch eine weitere wichtige zu erfüllende Voraussetzung: Selbst, wenn man solche Sprengköpfe und Trägersysteme zur Verfügung hatte, musste jeder Schuss ein möglichst sicherer Treffer werden. Es waren deshalb völlig neuartige Anforderungen an Präzision, Lenkbarkeit und Kontrolle der Siegeswaffenträger zu stellen. Ohne den damit verbundenen technologischen Durchbruch wäre ihr Einsatz hoffnungslos gewesen.

B) DEUTSCHE STAHLROHRE UND RADIO-STEUERUNG

Viele Autoren behaupten nicht nur, dass die Deutschen nie ernsthaft an der A-9/A-10 gearbeitet haben, sondern auch, dass man selbst dann, wenn es diese Rakete gegeben hätte, sie nie mit ausreichender Genauigkeit ins Ziel hätte bringen können. Und das aus zwei Gründen:

1. Die Elektronik sei damals viel zu primitiv gewesen. Es hätte nur Glasröhren gegeben und die wären zu gross, zu empfindlich (und zu zerbrechlich) gewesen und hätten zu viel Strom verbraucht. Es sei zudem unmöglich gewesen, einen richtigen elektronischen Suchkopf zu bauen.

2. Die inertiellen (elektromechanischen) Leitsysteme wären zu ungenau für 3'000 Meilen entfernte Ziele gewesen.

Bei dieser «Argumentation» wird vergessen, dass man gerade in Deutschland schon im Jahr 1940 «Stahlrohren» entwickelte, die sehr klein und robust waren, mit niedrigen Spannungen funktionierten und eine unglaublich niedrige Stromleistung brauchten.

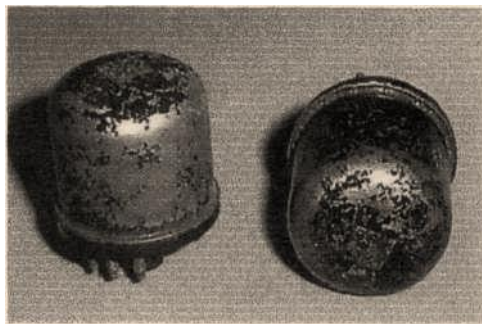
Besonders interessant erscheint hier das Modell «DL 11» aus dem Jahr 1940. Es benötigte bei einer Leistung von nur 60 Milliwatt (also 0,06 Watt) eine Spannung von nur 1,2 Volt. Man muss sich so etwas vorstellen: 1'000 «DL 11» verbrauchen gerade so viel Strom wie eine normale Glühbirne! Und das bei einer Spannung von 1,2 Volt, die ohne Probleme von jeder normalen Batterie erreicht werden konnte. Mit diesen Röhren konnte man problemlos kleine tragbare Radiogeräte herstellen. Diese wurden dem deutschen Buch «Fortschritte der Funktechnik» (Band 9), erschienen im September 1941, zufolge denn auch wirklich produziert. Sie waren so klein wie die späteren Transistorradios der 1950er Jahre und funktionierten auch mit Batterien.⁽⁷⁹⁾

DL 11, seit 1940

Niederfrequenz-Endverstärkerpentode für Rundfunkempfänger.

Heizung. 1,2 V und 50 mA direkte Batterieheizung

Anodenspannung: 120 V
Schirmgitterspannung: 120 V
Anodenstrom: max. 4,7 mA
Schirmgitterstrom: 0,85 mA
Steuergitterspannung: -6 V (4 V~)
Steilheit: 1,1 mA/V
Innenwiderstand. 500 Q
Aussenwiderstand: 22 kQ
Ausgangsleistung: 0,35 W



Telefunken

Schon 1940 existierte mit der Stahlrohre DL 11 der Fa. Telefunken ein zum Einbau in Lenkraketen geeignetes Modell.

Welche weiteren Fortschritte wurden bis 1945 auf diesem Gebiet erzielt?

(Quelle: H.-T. Schmidt, www.hts-homepage.de/Dstahl/DSDL11.html)

Es wäre somit durchaus möglich gewesen, mit Hilfe dieser Stahlrohre relativ komplizierte elektronische Leitsysteme zu bauen. Und da diese Röhren klein und robust waren, sowie nur niedrige elektrische Spannungen und Leistungen benötigten, hätte man sie ohne Probleme in Raketen und Marschflugkörper einbauen können. Ganz abgesehen davon beruhen diese Angaben nur auf Geräten, die dem Entwicklungsstand von 1940 entsprechen. Es ist kaum anzunehmen, dass in den darauffolgenden Jahren nicht noch weitere Neuentwicklungen und Verbesserungen durchgeführt wurden, die die Leistungsfähigkeit der Stahlrohre noch weiter erhöht hätten. Es wäre also auch ohne die Vervollständigung der Transistoren, deren Entwicklung ebenfalls auf deutsche Wurzeln zurückgehen soll, möglich gewesen, die notwendigen Anforderungen zur Ausstattung von Siegeswaffen zu erfüllen.

Unstrittig ist, dass die auf deutscher Seite vorhandenen ersten elektromechanischen Leitsysteme, wie die Kreiselgeräte vom Typ «Vertikant», für Raketen mit grossen Reichweiten nicht präzise genug waren.

Aber es wird (absichtlich?) vergessen, dass:

- a) schon an weit besseren Modellen gearbeitet wurde («Sg 66» und «Sg 70»)
- b) man die Kreiselgeräte mit Hilfe von Radio-(oder Radar-)Signalen unterstützen konnte, so dass die Abweichung der inertiellen Steuerung mit geeigneten Radioimpulsen ausgeglichen werden konnte.

Dies setzt voraus, dass die Technik der Flugverfolgung und Kalibrierung der Raketen und Flugkörper schon genügend ausgefeilt war.

c) «BLICK ÜBER DEN HORIZONT» – AUGEN UND OHREN FÜR HITLERS SIEGESWAFFEN

1) «Wohin fliegt das Ding?»: Flugverfolgung und Kalibrierung – war dies bis zum Kriegsende schon möglich?

Bei der Beurteilung der Erfolgchancen von Hitlers Raketen und Flugkörpern mit Siegeswaffen muss überprüft werden, wie weit deren einzelne Flugphasen genau bis hin zum Ziel vermessen, verfolgt und möglichst auch gelenkt werden konnten. Im Frühjahr 1944 war die Lage beim Beginn des Einsatzes der V-1 dergestalt, dass

derartige Kontrollmöglichkeiten noch kaum vorhanden waren, so dass man anfänglich auf die unsichere Möglichkeit angewiesen war, Agenten vom Zielort London aus den Einschlag und die Wirkung der Treffer melden zu lassen.

Prinzipiell gab es zwei Wege, genauere Messungen durchzuführen: Vermessungen aus der Luft und Peilungen vom Boden aus.

Luftüberwachung:

Mit der Verfügbarkeit der schnellen Arado-Ar-234-B-Düsenaufklärer ab August 1944 war die beinahe routinemässige Luftaufklärung über dem Zielgebiet England wieder möglich geworden, da die Arado-Maschinen von der englischen Jagdabwehr nicht abgefangen werden konnten. Zwei Aufklärungseinheiten, die Kommando «Hecht» und Kommando «Sperling» genannt wurden, operierten bis Kriegsende regelmässig über dem Westfrontgebiet meist in Höhen über 10'000 m und führten ausser normalen strategischen Aufklärungseinsätzen auch eine Reihe von V-2-Raketen-Kalibrierungseinsätzen durch. Dabei wurden die Uhren der Ar-234-Flugzeuge mit denen der zu beobachtenden Raketenbatterie synchronisiert. Fünf Minuten vor jeder Salve sollte der über dem Zielgebiet kreisende Pilot eine Radiowarnung bekommen und dann den Einschlag der Rakete fotografieren, während sie ins Ziel traf. Die Piloten sollen aber nicht besonders von der Treffgenauigkeit der V-2 beeindruckt gewesen sein! Einer von ihnen berichtete, dass in einem Fall der Einschlag der Rakete 12 km vom Zielgebiet entfernt lag.⁽⁸⁰⁾

Solche Kalibrierungseinsätze sind bei Tag über Antwerpen nachgewiesen. Bis 1945 sind auch V-2-Aufklärungsflüge der Ar 234 über London erfolgt. Die Aufzeichnung von V-Waffenschäden dürfte ein Hauptziel dieser Missionen gewesen sein.

Schallmessung:

Bei den Bodenkontrollverfahren wurde versucht, mit neuartigen Schallmessverfahren Resultate zu erzielen. Neben Luftwaffe und Marine befasste sich auch die SS mit solchen akustischen Verfahren. Das von der SS entwickelte Messverfahren beruhte auf der Erdung indirekter Schallwellen jenseits des toten Raumes, die eine Messung bis zu 300 km möglich machte. Hierzu wurde SS-Hauptsturmführer Richter mit seiner speziell hierfür ausgerüsteten Schallmessabteilung nach Frankreich verlegt. Der Nachteil des Verfahrens war aber, dass ein sehr umfangreiches Nach-

richtennetz hierzu erstellt werden musste. In welchem Umfang dieses Verfahren zum frontmässigen Einsatz kam, ist nicht bekannt.⁽⁸¹⁾

Wir wissen aber, dass selbst die Raketen-Grossbunker in Watten und Wizernes über eine spezielle Raketenbeobachtungsstation in Prédefin verfügten, die neben Radargeräten (siehe unten) auch über Schallmessenrichtungen verfügte. Auch seismische Unterwassermikrophone sollten in losen Ketten zur V-Waffenmessung an der Kanalküste verlegt werden.⁽⁸²⁾

Peilgeräte:

Im Sommer 1944 wurden die ersten Peilgeräte eingeführt, als ein kleines Funkgerät unter der Bezeichnung FuG 23 der Firma TKD in zehn Exemplare der Fi 103 eingebaut wurde. Das Gerät, das in einem Frequenzbereich von 345 bis 500 Kiloherz arbeitete, wurde 55 km vor dem Ziel eingeschaltet und sollte mittels einer Schleppantenne Signale abgeben, die es ermöglichten, nach den so georteten Einschlägen die darauffolgenden V-1-Abschüsse zu korrigieren. Die mittels dieses Verfahrens erzielten Ergebnisse waren aber mangelhaft, da der Schnittpunkt der von den Bodenstationen georteten Signale bei dem V-1-Flugkörper keinesfalls identisch mit seinem späteren Einschlagpunkt war. Der Grund hierfür lag darin, dass die V-1 keinen ballistischen Flug wie ein Artilleriegeschoss durchführte, sondern nach dem Beginn des Abstiegs noch ihren kilometerweiten Sinkflug fortsetzte. Ausserdem gelang es den Engländern auch relativ bald, die Signale des FuG 23 erfolgreich zu stören. Unverständlicherweise waren die von der Truppe im Dezember 1943 geforderten störungssicheren Ultrakurzwellensender nicht rechtzeitig fertig entwickelt worden.

Bis Kriegsende gelang es aber dennoch, aus dem primitiven Peilsender FuG 23 ein Gerät zur störungsfreien Fernlenkung der V-1 und anderer Flugkörper mit grosser Zielgenauigkeit zu entwickeln und auch in einer kleinen Serie herzustellen (siehe dortiges Kapitel).

Während für die V-1 solche Präzisionslenkgeräte erst ab 1945 verfügbar waren, konnte man die V-2 bereits 1944 nachlenken.

Radarkontrolle:

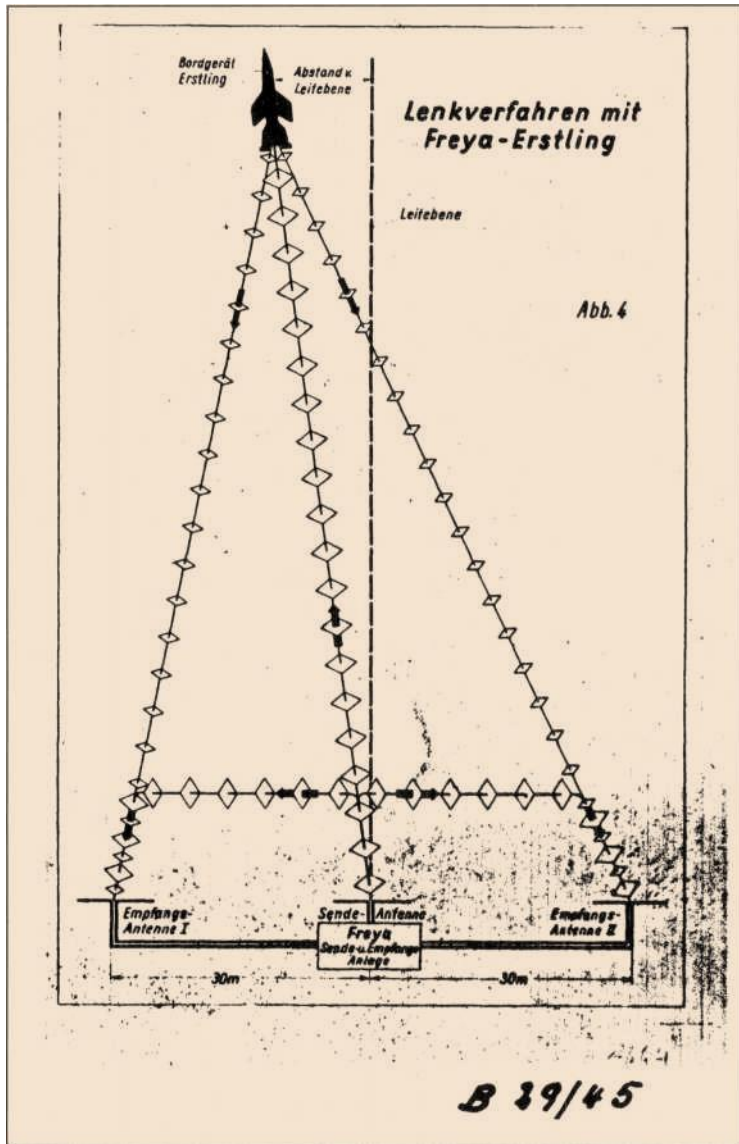
Ein anderer Ansatzpunkt war die Entwicklung und Verwendung sogenannter Fernschanlagen. Die Entwicklung dieser deutschen Geräte nahm ihren Anfang, als man kurz nach Entdeckung der englischen Radar-Frühwarnkette «Home Chain» feststellte, dass ihre Signale gelegentlich noch in extrem grossen Entfernungen, wie beispielsweise im Gebiet des Schwarzen Meeres, festgestellt werden konnten.

Die Forscher stellten fest, dass diese grossen Reichweiten über den optischen Horizont hinaus durch Reflexion in der Ionosphäre erzielbar waren.

Bei der Suche nach diesen Geräten treffen wir wieder auf die Forschungsanstalt der Deutschen Reichspost, die uns aus dem 1. Band wegen ihrer Forschungen an nuklearen Sprengstoffen, Antrieben und neuartigen U-Booten gut bekannt ist. Diese Forschungsanstalt befasste sich auch mit der Entwicklung des Überhorizont-Radars. Ein Zufall?

Den vorhandenen Unterlagen zufolge produzierte ein DRPF-Team unter der Leitung von Dr. Scholtz ein verbessertes Versuchsmodell auf Basis des englischen Zwölfmeter-«Home Chain»-Radars. Dieses Versuchsmodell trug die Bezeichnung «Heidelberg» und arbeitete im 23-MHz-Bereich mit einer regelmässigen Reichweite von bis zu 400 km. Die Versuchsanlage wurde im Frühjahr 1942 an der holländischen Küste bei Nes 50 m hinter dem Deich gebaut. Später wurde sie noch für eine 20-m-Wellenlänge umgebaut. Ausser der Tatsache, dass «Heidelberg» für die Beobachtung und Vermessung der V-2-Raketen-Flugbahnen verwendet wurde, sind keine weiteren Details verfügbar. Alle Dokumente, Fotos und Zeichnungen sind auf mysteriöse Weise verschwunden! Es existiert nur noch eine handschriftliche Zeichnung des Systems.^(83, 84)

Bekannt ist jedoch, dass die Forschungsanstalt der Deutschen Reichspost noch zwei weitere Modelle, genannt «Elefant» und «See-Elefant», herstellte. Die «Elefant»-Anlagen nutzten für den Sender einen feststehenden 90-m-Mast mit im weiten Winkel abstrahlender Antenne. Für den Empfang und die Maximumpeilung jedoch wurde ein drehbarer «Wassermann»-M-IV-Mast eingesetzt, an dem Träger mit sechs horizontalen Dipolzeilen angebracht waren. Es sind bis jetzt nur sehr wenige «Elefant»-Anlagen bekanntgeworden, so z.B. die Anlagen in den Stellungen «Max» und «Moritz» an der holländischen Küste. Ab Ende August 1944 konnte bei den damals häufig auftretenden Bedingungen für Überreichweiten ein 2'200 km entfernt bei der Insel Jan-Mayen fahrender Geleitzug geortet werden. Hierdurch wurde der «Elefant» zum ersten Überhorizont-Radargerät der Welt, obwohl das Erreichen der vollen Erfassungsdistanz von Temperaturinversionen und anderen Ausbreitungsbedingungen abhing. Einen Monat später musste das Gerät wegen der sich verschlechternden Kriegssituation abgebaut und verlagert werden. Dabei wurde die Gelegenheit ergriffen, einige Modifikationen an der Anlage vor-



Der Beweis, dass die A-4/A-9 über eine Radarlenkung im Einsatz verfügen sollten.
 Das «Freya-Langlatte/Erstling»-Lenkverfahren.
 (Quelle: Deutsches Museum, München)



Die «Freya»-Anlage in Feuerstellung (Quelle: Deutsches Museum, München)

zunehmen, bevor sie auf der Insel Röm in West-Dänemark wieder aufgebaut wurde. Das System hiess jetzt «See-Elefant» und arbeitete im 23- und 28-MHz-Bereich mit Breitbandantennen. Die Geräte arbeiteten im Bereich 25-29 MHz bzw. 24-30 und 30-38 MHz. Die Sendeantenne war zwischen zwei feststehenden Masten von 100 m Höhe aufgespannt. Der Sender war im Geräteraum einer darunterstehenden (und unabhängigen) «Mammut»-Radaranlage untergebracht. In jeweils einem Kilometer Abstand seitlich davon (Nordwest und Südost) war je ein drehbarer «Wassermann»-Mast von 70 m Höhe mit acht horizontalen Dipolzellen übereinander aufgestellt, die unabhängig voneinander den Peil- und Empfangsbetrieb durchführten. Die anfängliche Messreichweite betrug 400 km und konnte innerhalb von zwei Monaten auf 4'000 km erweitert werden. Dies entsprach der Distanz zwischen England und Amerika.

Diese und ähnliche Überhorizont-Radaranlagen wurden hauptsächlich zur Regi-

strierung der V-1- und V-2-Einschläge in London in einer Entfernung von 800 km genutzt, wobei die Raketen in der Endphase ihrer Flugbahn gut erfassbar waren und neben der präzisen Entfernungsmessung auch noch genau gepeilt werden konnten. Ausserdem wurden mit solchen Anlagen die Flugzeuge der 3./K.G.3 und der 1./K.G.53 vermessen, die, nach dem Verlust der V-1-Abschussbasen an der Kanalküste, sich im Tiefflug der englischen Küste näherten, bei einer bestimmten Position kurz hochzogen und die mitgeführten Flugbomben starteten. Eine zweite bei Norddeich befindliche «See-Elefant»-Anlage wurde vor ihrer Vollendung durch eine Springflut vernichtet. Nach einem zu dieser Anlage passenden Typenblatt soll die Entfernungsmessgenauigkeit des «See-Elefant»-Systems plus/minus ein bis zwei Kilometer, die Seitenpeilgenauigkeit plus/minus fünf Grad, später plus/minus ein Grad betragen haben. Eine Höhenpeilung und eine Kennungsabfrage war in den vorliegenden Unterlagen noch nicht vorgesehen, wäre aber als Nachrüstung möglich gewesen. Dies ist insofern von Bedeutung, da mit diesen zusätzlichen Messungen nicht nur eine genaue Erfassung, sondern auch die Nachsteuerung der Raketen und Flugkörper aus der Ferne möglich gewesen wäre. Es wäre deshalb interessant zu erfahren, ob die Anlagen später damit nachgerüstet werden sollten oder ob andere «See-Elefant»-Systeme über diese bereits verfügten. Vielleicht wurden die Angaben aus den Unterlagen einfach entfernt?

Gab es an anderen Orten weitere «See-Elefant»-Stellungen, von denen wir nichts wissen? Erinnert sei hier nur an die «V-Waffen Gaustad» in Norwegen. Nachweisbar vorgesehen war eine solche Kennungsabfrage aber bei einem anderen neuartigen Raketen-Langstreckenradarsystem. Dabei handelte es sich um das sogenannte «Freya-Lang-Latte»-Radar. Dieses Raketenradar basierte auf einem früheren Gema-Forschungsmodell, genannt «Leibniz», das selbst eine kleinere Ausführung des «Mammut»-Systems mit einer besonders vielversprechenden Erfassungsgenauigkeit war. Dieses revolutionäre System war völlig mobil und verwendete eine sogenannte «Lange Latte»-Antenne, die aus einem Rahmen mit den Massen 3,6 x 18 m bestand und horizontal polarisierte Breitbanddipole enthielt. Als Transmitter und Plattform wurde das «Frega LZ»-Radargerät verwendet, das im «Vollwismar Zwei»-Bereich arbeitete. Eine schnelle Peilung und Richtungsbestimmung sollte mit dem neuen «Blaustrumpf-System» erfolgen. Dies war die Voraussetzung zur Nachlenkung der Raketen.

Das «Freya-Lang-Latte-System» war ein mobiles System, das in der Nähe von Raketenfeuerstellungen aufgebaut werden konnte. Es benötigte drei «Lang-Latte-Antennen», genannt Sendeantenne I, II und Empfangsantenne, einen Stromversorgungswagen sowie die eigentliche «Freya»-Sende- und Empfangsanlage. Die Entfernung der verschiedenen Antennen untereinander betrug 30 m.

Die angespannte Kriegslage liess nur noch die Produktion einiger weniger «Lang-Latte-Anlagen» zu.

Es ist nachgewiesen, dass das «Lang-Latte»-Verfahren als Lenkverfahren in der Startphase für die A-4B-Rakete dienen sollte. Hierbei sollte die Kennungsabfrage mit Hilfe eines «Erstling»-Bordgerätes erfolgen, das sich in der A-4B befand: Ein Sender strahlt die Rakete an, der Empfänger an Bord der Rakete, ein (modifiziertes) Kenngerät «Erstling» löst den Antwortimpuls aus, der dann am Boden empfangen wird. Die beiden abgesetzten Antennen (immerhin 30 m) bilden zusammen ein Interferometer oder eine Peilanlage, mit dem Winkelabweichungen sehr genau gemessen werden konnten, entweder über die Differenzen der Laufzeit der an den Antennen ankommenden Signale oder über die Phasendifferenz. Das letztere war das genaueste Verfahren. Die so ermittelten Angaben waren dann Grundlage für Kurskorrekturen. Zur Nachkontrolle wurde für die A-4B eine Abart des «Egon»-Verfahrens verwendet. Bereits im Oktober 1943 hatte man für dieses Verfahren eine solche Genauigkeit erzielt, dass Flugzeuge im Bombenwurf ohne Sicht bei 105 km Entfernung noch alle Bomben in einem Kreis von 600 m Durchmesser um das Ziel genau abwarfen.

Es ist nicht bekannt, in welchem Masse die Genauigkeit dieses Verfahrens bis zum Jahr 1945 noch verbessert werden konnte und mit welchen Werten man im Falle der Raketen rechnete. Für den Einsatz von nuklearen oder radiologischen Siegeswaffen wäre sie allemal ausreichend gewesen.

Der Vorteil dieses «Freya-Erstling»-Verfahrens war, dass alle Komponenten bereits fertig entwickelt vorlagen und nur noch angepasst werden mussten. Nur: Die Anlieferung von Kenngeräten verlief sehr schleppend. Die Funkindustrie war schlicht und ergreifend nicht in der Lage, die benötigten Stückzahlen herzustellen. Besonders gravierend machte sich das im letzten Kriegsjahr bemerkbar: Auf dem Rückzug aus Russland ging ja fast alles Funkgerät des Heeres verloren und musste ersetzt werden. Die Fertigungsstätten mussten noch einmal aus dem Osten, wo sie relativ sicher zu sein schienen, in Richtung Reich verlagert werden, was natürlich

Produktionsausfälle zur Folge hatte. Notprogramme wurden gestartet, die aber nur einen begrenzten Effekt hatten, weil inzwischen das Transportsystem paralyisiert worden war.

Für die Nachmessung und Nachsteuerung der A-4 in der Startphase des Fluges entstand 1944 das Hawaii-II-System. Auch hier handelte es sich um eine mobile Anlage. Das neue System verwendete eine modifizierte Radaranlage des Typs «Würzburg-Riese» im 53-cm-Wellenlängenbereich. Das System funktionierte nach einem ähnlichen Prinzip wie die vorbeschriebene «Lang-Latte»-Anlage, nur, dass in der Rakete ein Transponder des Typs «Messina» installiert war, dem ein Messempfänger «Capri» und ein Kommandosender «Palermo» zugeordnet waren. Diese wurden von der technischen Hochschule in Dresden zusammen mit mehreren Rundfunk- und Telefonbaufirmen entwickelt und noch in Serie gebaut. Man hoffte, damit ein Ziel in 250 km Entfernung in einem Kreis von 500 m Durchmesser zu treffen! Das «Messina»-System war unter anderem für die FK-Eisenbahn-Batterien vorgesehen (siehe Band 2A).

Daraus folgt, dass bis Kriegsende Raketenschüsse bis zur Entfernung von 4'000 km Entfernung genau vermessen und verfolgt werden konnten, und dass erfolgversprechende Radar-Lenkverfahren für die A-4, A-4B, A-9/A-10 und A-11 (?) entwickelt waren.

Interkontinentalraketen und Interkontinentalbomber hätte man so mit dem am Ende des Krieges erreichten Stand der Technik über den grössten Teil ihres Weges bei günstigen atmosphärischen Bedingungen verfolgen können. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die Starts solcher Siegeswaffenträger deshalb nur bei passenden Wetterbedingungen erfolgt wären. Die Erzielung von zuverlässigen und genauen Daten über das Wettergeschehen auf der geplanten Flugroute und im Zielgebiet war deshalb eine unverzichtbare Voraussetzung!

Noch heute wird, ähnlich wie 1944 in ihren Anfängen, auf Radarfrühwarnanlagen zurückgegriffen, um Flugkörper und Raketenflüge rechtzeitig zu entdecken und aufzuspüren. Bis zum Ende des Kalten Krieges besass die UdSSR das leistungsfähigste Frühwarnsystem gegen solche Angriffe. Dieses Warnsystem beinhaltete vor allem Überhorizont-(!)Radaranlagen und zahlreiche phasenmodulierte «Hen House»-Radarstellungen entlang der damaligen sowjetischen Grenzen.⁽⁸⁵⁾

Diese hochmodernen Radarsysteme sind in gewissem Sinne die Kinder ehemaliger deutscher Systeme von 1944/45.

2) «Treffer»? : Das Problem der Lenkung der frühen Flugkörper und Raketen

In der heutigen Zeit ist es kein Problem, mit ferngelenkten Waffen über hunderte Kilometer Entfernung einzelne Schornsteine oder Lüftungsschächte genau zu treffen. Dies war in den 1940er Jahren, also der Anfangsphase der Entwicklung von Flugkörpern und Raketen, natürlich ganz anders. Hier lag die Fehlleistung der ohne Lenkung abgeschossenen V-1 und V-2 am Ende ihrer Flugbahn bei durchschnittlich 15 km. So reichte im Fall der berüchtigt ungenauen Fi-103 bereits ein starker Wind aus, um die ungesteuerte Flugbombe vom Kurs abzubringen. Natürlich nahm die Streuung der V-1 und V-2 bei geringerer Entfernung vom Ziel ab, es liegt jedoch klar auf der Hand, dass solche «Genauigkeiten» für die erfolgreiche Verwendung von nuklearen Sprengköpfen kaum ausreichten. Abhilfe war also schnellstens nötig!

Spezielle Probleme bereitete die Lenkbarkeit von Raketen. Vereinfacht ausgedrückt, wäre eine Rakete ohne gut funktionierenden Lenkmechanismus kaum etwas anderes als eine Granate, die nur so lange «gelenkt» werden kann, wie sie sich im Lauf des Geschützes befindet. Hier sind zwei Raketentypen zu unterscheiden: «aerodynamische» und «ballistische».

Aerodynamische Raketen fliegen in der Atmosphäre: Sie verhalten sich ähnlich wie unbemannte Flugzeuge, die von einem Mechanismus gesteuert werden, der im Prinzip an einen Autopiloten erinnert.

Ballistische Raketen befinden sich nur während eines ganz kurzen Zeitraumes ihres Fluges in der Atmosphäre. Normalerweise handelt es sich bei ihnen um grosse Raketen, die riesige Höhen erreichen. Anders als die aerodynamischen Raketen, die normalerweise während ihres ganzen Flugverlaufs kontinuierlich korrigiert werden können und müssen, benötigen die ballistischen Raketen eine Kontrolle nur während der ersten Phase ihres Fluges. Einmal ausserhalb der Erdatmosphäre, sind sie vor Störungen durch Wind und verschiedene Luftdichten immun, so dass es lediglich nötig ist, beim Abschuss ein genaues Kontrollsystem zu verwenden, das sie in einen genauen ballistischen Kurs führt, der durch das Ziel hindurch geht.

Bei ballistischen Raketen hatte man nicht viel Zeit für Kurskorrekturen: Spätestens in 40-50 km Höhe wurden die aerodynamischen Ruder wirkungslos und die Strahlruder waren längst abgebrannt. Die einzige Möglichkeit, die Aussenballistik des Restfluges zu beeinflussen, wären zusätzliche separate Raketenmotoren für die Steuerung gewesen. Ob diesbezügliche Versuche bereits damals unternommen wurden, ist unbekannt.

Zwischen aerodynamischer und ballistischer Rakete waren die A-4B, A-9 und A-9/A-10. Hier hatte man Raketenkörper mit Überschallflächen versehen, so dass die Rakete vor dem Wiedereintauchen in die Atmosphäre gleich einem flachen Kieselstein über das Wasser dahinspringen würde. Dieses Verfahren hatte aber den Nachteil, dass sich die ballistische Kurve des Gerätes so verschlechterte, dass eine Nachlenkung auch in der Endphase ihres relativ langen Abstiegs notwendig erschien.

Wurde dies 1944/45 fast unüberwindlich scheinende Problem gelöst? Versuche dazu gab es!

Leitstrahlenkung:

Im Falle der V-2 wurden von der «SS-Werferabteilung 500» Raketen mit Hilfe des radarunterstützten Leitstrahlverfahrens im 50-MHz-Bereich, beginnend ab Oktober 1944, mit immer besserer Genauigkeit abgeschossen. Die V-2 war für die letzten Angriffe mit dem Viktoria-Leitstrahlgerät ausgestattet worden, das auf sich überlappende Leitstrahlsender ansprach, deren Ausstrahlung von zwei Dipolen zu beiden Seiten der Strahlendüse aufgenommen wurde. So konnten derartige «Leitstrahlraketen» von Standardgeräten bereits äusserlich unterschieden werden.

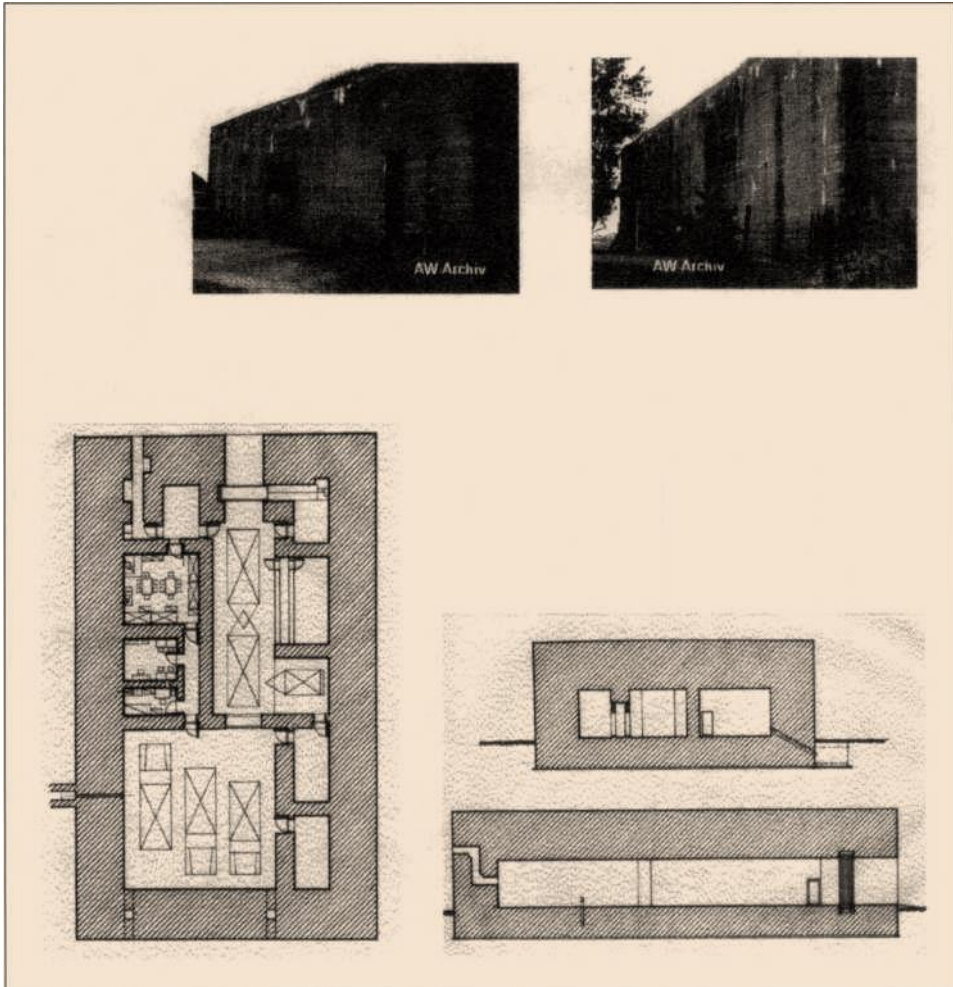
Ein Nachteil des Verfahrens war, dass die zwei Opel-«Blitz»-Funkwagen mit den Sendern vom Startisch der Raketen stark seitlich versetzt aufgestellt und vorher immer erst in einem aufwendigen Verfahren genau im Gelände eingerichtet werden mussten, wobei sie dieselbe Geländehöhe wie die Feuerstellung haben mussten. Dies bereitete besonders bei dem wegen der ungünstigen Kriegslage immer häufiger nötig werdenden schnellen Stellungswechseln Probleme, so dass das Leitstrahlverfahren oft nicht eingesetzt werden konnte.⁽⁸⁶⁾

1945 wurden in Holland auch fest eingebaute Leitstrahlsender verwendet, die in harmlos aussehenden zivilen Bauwerken versteckt waren.

Als die Rheinbrücke von Remagen unzerstört in die Hände der Amerikaner gefallen war, sollten V-2 der SS.Abt.500 mit mobilen Leitstrahlsendern dieses kriegs-

entscheidende Punktziel zerstören. Vorher hatte man die deutsche Front um den Brückenkopf einige Kilometer zurückgenommen, was beim informierten Leser die Frage aufkommen lassen könnte, welche gefährlichen Ladungen man in die Remagener V-2 füllen wollte. Verwendet wurden aber schliesslich nur normale Sprengköpfe.

Im März 1945 wurde beim mobilen V-2-Beschuss der Brücke von Remagen aus einer Entfernung von 130 Meilen mit Leitstrahl eine maximale Zielgenauigkeit von ca. 300 m erzielt. Eine bemerkenswerte Leistung für die damalige Zeit. Diese



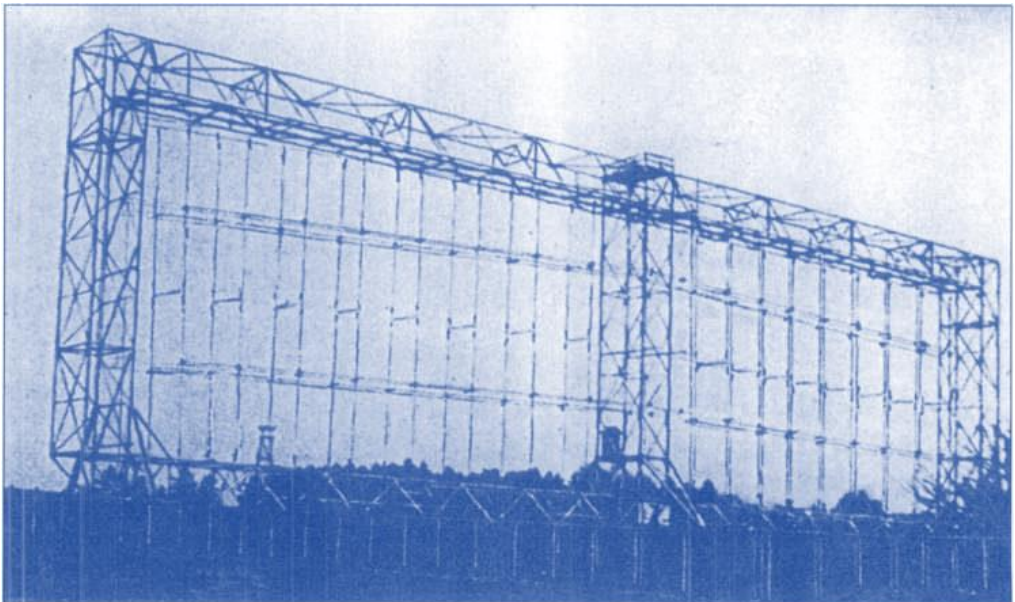
Leitstrahlbunker Roquetteiro (Quelle: IBA)

Ergebnisse konnten über lange Jahre hinweg bei der Entwicklung der Nachkriegsraketen nicht übertroffen werden.

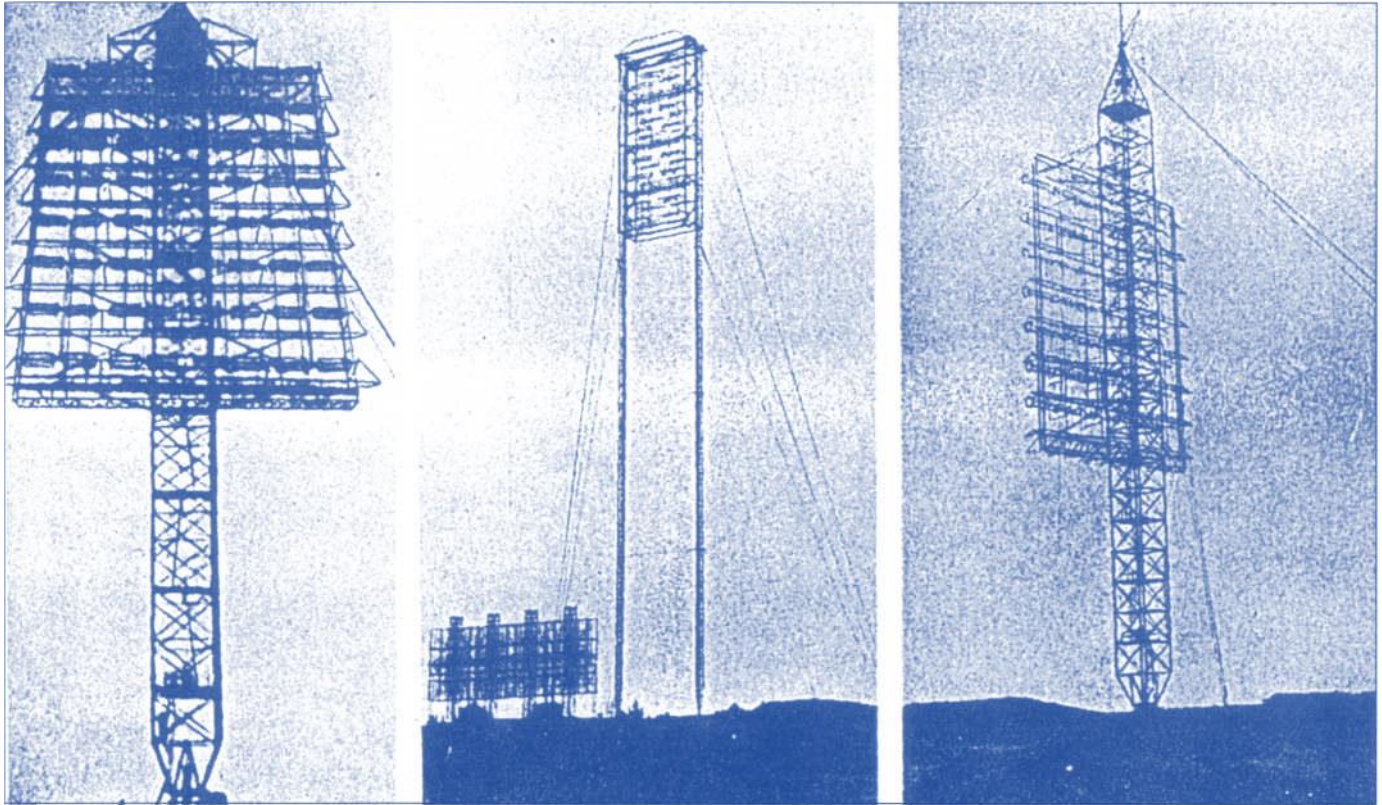
Der Einsatz der elf Leitstrahl-V-2 gegen die Brücke von Remagen war ein grosser Erfolg. Kaum, dass sich am 17. März 1945 zwei die Erde erschütternde Raketen-einschläge gegen 9.30 Uhr und 12.20 Uhr als Nahtreffer um die Brücke ereignet hatten, stürzte sie strukturgeschwächt gegen 15.00 Uhr in den Rhein. Am 18. März übersandte Hitler seine Glückwünsche an die SS.Abt.500 in Hellendoorn (Holland), die die Ludendorff-Brücke in Remagen zerstört hatte.⁽⁸⁸⁾

Falls die Raketengrossbunker in Frankreich in Funktion getreten wären, hätte man ihre von dort aus startenden V-2 und V-1 von der verbunkerten Radarstation Prédéfin aus vermessen und per Leitstrahl gelenkt. Dies galt für die Bunker Watten und Wizernes (V-2) sowie Siracourt (V-1). Für die mysteriöse V-Waffen-Verschussanlage Wizernes bestand extra eine eigene verbunkerte Leitstrahlanlage bei Roquette.⁽⁸⁷⁾

1944 wurde möglicherweise im scharfen Einsatz versucht, einige V-1-Flugbomben aus der Luft nachzukorrigieren. So berichten alliierte Quellen, dass die nächtlichen Flugbombenangriffe auf Antwerpen von speziell ausgerüsteten Heinkel-He-111-



*Leitstrahlanlage «Knickebein J» (Ionosphäre) aus dem Jahr 1941
(Quelle: Trenckle)*



*linker Peilturm (‘– 1 km Entfernung –,) freistehende (‘– 1 km Entfernung –,)
rechter Peilturm Sendeantenne*

Überhorizont-Radargerätstellung «See-Elefant» am Beispiel der Stellung «Robbe» auf der Insel Röm (Dänemark) zur Peilung und Entfernungsmessung von Raketen- und Flugkörpereinschlägen. (Quelle: Trenckle)

Flugzeugen unterstützt wurden, die, koordiniert mit den V-1-Angriffen, ebenso des nachts über der Hafenstadt auftauchten. Diese Flugzeuge seien, so heisst es, mit einem starken Leitstrahl ausgerüstet gewesen, der die V-1 zu ihrem Ziel in der Stadt dirigierte und dann über der Stadt ein Triebwerksschlussignal auslöste, um so den terminalen Sinkflugmechanismus der V-1 im richtigen Moment zu aktivieren.⁽⁸⁹⁾

Leider fehlen hierzu deutsche Unterlagen oder Fotos.

Wir wissen aber, dass in Peenemünde schon im November 1943 mehrere Versuche mit einem verbesserten Leitstrahlgerät zur Flugbombensteuerung mit einer He-111 H-6 unternommen wurden.⁽⁹⁰⁾ Möglicherweise ist dieses Verfahren oder eine Weiterentwicklung davon später zum Fronteinsatz gekommen.

Der französische Wissenschaftler und Journalist Albert Ducrocq schrieb in seinem Buch «Les armes secrètes allemandes» (S. 123), dass der in 13'000 m Höhe fliegende Stratosphärenaufklärer Junkers Ju-388 hauptsächlich V-1 und V-2 unter Radarkontrolle ins Ziel lenken sollte. Die Ju-388 gelangte nicht mehr in den regulären Truppendienst.

Überhorizont-Leitstrahlanlagen:

Schon im Herbst 1941 (!) wurde von der Firma Telefunken die Leitstrahlanlage «Knickebein» in Bredstedt (Holstein) in eine Versuchsanlage «Knickebein J» (J für Ionosphäre) umgebaut. Tatsächlich konnte man mit diesem frühen Gerät bereits Echos aus einer Entfernung von ca. 3'000 km empfangen. Vereinzelt wurden auch Echos aus 6'000 km und 10'000 km in starker Abhängigkeit von der Jahres- und Tageszeit beobachtet. Ausserdem konnte der Einfluss der Strahlung der Milchstrasse auf den Rauschpegel beobachtet werden.^(73A) Merkwürdigerweise sind die weiteren Messergebnisse von «Knickebein J» genauso «verlorengegangen», wie die Berichte, wie Auskunft geben könnten, inwieweit die Überhorizont-Leitstrahlanlagen in der Folgezeit weiterentwickelt wurden. Ein Grossteil der Erfolge der deutschen Funkmesstechnologie wurden bekannterweise erst in den letzten Kriegsmontaten erzielt.

Zielsuchgeräte und Leitsender:

Ein weiterer vielversprechender Lösungsansatz war die Entwicklung von Zielsuchgeräten und Leitsendern. Diese Verfahren hätten sich sowohl für Flugkörper als auch Raketen geeignet (zur Diskussion der Entwicklungen siehe Band 1, S. 178-179). Das Hauptproblem bestand darin, dass der Leitsender einige Zeit vorher von

Hochgeschwindigkeitsflugzeugen bzw. auf andere Art (Einbringen durch Agenten, in Hafenstädte durch U-Boote) ins Ziel gebracht werden musste.

Bei der aus der Luft abgesetzten Anlage war z.B. geplant, einige Tage vorher einen Tiefangriff am Tage bei gutem Wetter auf das Ziel vorzunehmen, bei dem einige Bomben geworfen werden sollten. In einer nicht explodierenden Bombe befand sich nun eine Sendeanlage, die auf die ZSG der später gestarteten Flugkörper und Raketen ansprechen sollte. Derartige Anlagen wurden z.B. unter dem Kennwort «Steinbock» entwickelt.

Es ist nachgewiesen, dass sich verschiedene geeignete Leitsender, bis hin zu schwimmenden wasserdichten Versionen, bereits seit März 1945 im Truppenversuch befanden. Sie wurden allerdings in einem anderen Zusammenhang verwendet.

Funklenkung für Fernflugkörper:

Im Herbst 1944 vergab das OKL völlig verspätet einen Entwicklungsauftrag an die DFS, ein landgestütztes Verfahren zur besseren Zielgenauigkeit der Fi 103 zu entwickeln. Daraus resultierten das Peilverfahren «Ewald II» und die Funklenkanlage «Sauerkirsche II». Dazu wurden zwei Peilstationen und eine Zentralpeilstation vorgesehen, die aufgrund der übermittelten Daten dem funk- und Kommandoempfänger der Fi 103 Korrektursignale übermitteln sollten. Bei diesem Verfahren brauchte jede V-1 nur einmal gepeilt zu werden und erhielt auch nur einmal Korrektursignale. Die ersten Versuchsgeräte wurden im Institut von Prof. Eduard Fischl selbst gebaut, und eine kleine Serie war bereits ausserhalb angelaufen. Das Lenkverfahren sollte zunächst mit einem Flugzeug erprobt werden, dazu passende Peilstationen waren 1945 in der Nähe von Ainring aufgebaut und betriebsbereit. Die Flugversuche konnten jedoch aufgrund des sich schnell eintretenden Kriegsendes angeblich nicht mehr durchgeführt werden.⁽⁹¹⁾

Schliesslich gelang es Lenkungssysteme zu bauen, bei denen das Bedienungspersonal die Flugkörper aus der sicheren Entfernung über Funk steuern konnte. Zusätzlich wurde versucht, eine Selbststeuerung oder einen automatischen Zielflug zu entwickeln. Um die eigenen Funkgerätekäufer zu entlasten, wurden 200 solcher Transmitter im Jahr 1942 bei der Pariser Firma S ADIR-Carpentier bestellt, die diese in ihren Fabriken bei Les Puteaux unter deutscher Aufsicht fertigen sollte. Die Geräte wurden aber nie einsatzbereit!

Bis heute sind derartige Funksignale nicht absolut zuverlässig, da sie sich über grosse Entfernungen verzerren können und infolgedessen Lenkkommandos nicht mehr korrekt übermittelt werden.

Auch besteht bei allen mit Funksignalen arbeitenden Leitverfahren immer die Möglichkeit, dass sie vom Feind gestört werden können.

Fernsehkameras:

An der direkten Lenkung mit Hilfe von kleinen Fernsehkameras wurde ebenfalls gearbeitet. Die Firmen Telefunken, Blaupunkt, Siemens, B.H.F., IFPF und «Fernseh GmbH Berlin» arbeiteten an Systemen mit einer Reichweite von zweihundert Meilen. Unter dem Codenamen «Sprotte» war eine 10 kg schwere Fernsehkamera entwickelt worden. Statt durch eine Batterie sollte sie von einem Generatorpropeller an der Spitze des Flugkörpers betrieben werden. Bis zur Kapitulation im Mai 1945 hatte man bei diesen Geräten eine Reichweite von 60 Meilen (über der Wasseroberfläche) erreicht. Bis zur Grossserienproduktion rechnete man noch mit einer nötigen Entwicklungszeit von sechs Monaten.⁽⁹²⁾ Zur Synchronisierung zwischen Sender und Empfänger fanden bereits Quartz-Uhren Verwendung. So war die Übertragung der Signale nicht durch den Gegner störfähig.

I-Gerät:

Von Dezember 1944 an kam ein neues System hinzu: das Buchholdsche elektrolytische I-Gerät (Integrationsbeschleunigungsmessgerät), von dem die Firma Siemens in einem Eilprogramm 5'000 Stück herstellte. Dr. Walter Dornberger schätzte, dass von Dezember 1944 an etwa 60% aller abgeschossenen A-4 mit dieser Entfernungskontrolle ausgestattet waren.⁽⁹³⁾ Das «Rex»-Filmtheater soll von einer mit dem I-Gerät ausgerüsteten V-2 getroffen worden sein!

Trägheitsnavigation:

Es existierten allem Anschein nach bereits am Ende des Krieges Trägheitsnavigationssysteme für Raketen, Flugkörper und Geräte.^(94, 95)

Diese völlig unabhängigen Lenkverfahren sind ideal für Interkontinentalraketen und Flugkörper und werden noch heute verwendet.

1992 gaben ehemalige Peenemünder Ingenieure auf einem Treffen der SEP (Société Européenne de Propulsion) in Vernon bekannt, dass in den letzten Kriegsmontaten bei der V-2 noch ein Trägheitsnavigationssystem, genannt «Trägheitszentrale», verwendet worden sei. Dieses hätte aus einer stabilisierten Plattform mit

drei Gyroskopen, einem oder zwei longitudinalen Beschleunigungsmessern und einem transversalen Beschleunigungsmesser bestanden. Die ganze Apparatur sei von den anderen Strukturen der Rakete isoliert gewesen.

Diese trägheitsstabilisierte Plattform des Typs Sg70 konnte mit dem sogenannten «Bordnetz 4» (integrierende Beschleunigungsmesser) kombiniert werden, so dass jegliche Funkhilfe vom Boden überflüssig geworden war und dennoch eine extrem hohe Genauigkeit erzielt wurde.

Diese Raketen, die äusserlich daran erkennbar waren, dass ihre Trennsticker nicht mehr seitlich, sondern unten an den Rudern sasssen, wurden als Erprobungsmuster bereits um die Jahreswende 1944/45 getestet.

Astronavigation:

Dabei handelte es sich um eine Weiterentwicklung des Trägheitsverfahrens, das wie dieses zwar auch autonom ohne Verbindung mit dem Boden funktionierte, jedoch Nachkorrekturen der Position ermöglichte. Dies wäre besonders bei langen Flügen von Raketen und Flugkörpern von Bedeutung gewesen. Deren Genauigkeit hängt von der Bestimmung des Abschussortes ab. Sie vermindert sich mit der Flugzeit, deshalb musste die laufende Position der Geschosse durch die Anmessung bestimmter Sterne in der Form einer Azimut- und Höhenwinkelmessung überprüft und korrigiert werden.⁽⁹⁶⁾ Nach Mitteilung des amerikanischen Forschers William R. Lyne⁽⁹⁷⁾ sollte ein solches Astronavigationssystem schon bei den Nuklearraketen des V-2-Typs verwendet werden. General Patton fand danach bei seinen Vorstössen im Frühjahr 1945 zweihundert solcher fertigen Geräte vor, die in einer Kaverne eines Salzbergwerks lagerten. Als General Patton diese Erfolgsmeldung an seine Vorgesetzten durchgab, geschah etwas Mysteriöses: Patton, der geglaubt hatte, diesen wichtigen Fund sofort in die USA überstellen zu sollen, war wie vom Blitz getroffen, als ihm befohlen wurde, alle Geräte zu zerstören und nichts davon zu sichern. Es ist bis zum heutigen Tag immer noch völlig unklar, welche Motive hinter diesem scheinbar «unsinnigen» noch verborgen waren.

Wir wissen nicht, wie weit man beim Einbau und Test solcher Astronavigationsgeräte in die deutschen Raketen und Flugkörper gelangte. Im Herbst 1944 wurde jedenfalls ein ähnliches Gerät, das im «Institut für Physikalische-Forschung» in Bayreuth unter der Leitung von Dr. Rambauske gebaut wurde, erfolgreich getestet. Dabei gelang es, ein Motorboot selbständig mit Hilfe eines solchen Navigations-

gerätes einen komplizierten Kurs auf dem Pommerschen Madu-See fahren zu lassen. Einer der Endzwecke des Gerätes war aber seine Verwendung in Flugbomben!⁽⁹⁸⁾

William R. Lyne hat eine frühe Form eines solchen deutschen Astronavigations-trägheitslenkungsgeräts in seinem Besitz, das Herstellungsdaten aus dem Jahr 1943 aufweist! Dieses Gerät dürfte eine manuell zu bedienende Version eines automatisierten Systems darstellen, das in Raketen und Flugkörpern eingebaut werden sollte.⁽⁹⁹⁾

Am 10. April staunte das alliierte Kommando des USFET in Frankfurt, als ihm aus Washington die baldige Ankunft eines Teams der amerikanischen Bulova-Uhrenwerke unter Leitung ihres Chefs Arde Bulova angekündigt wurde.⁽¹⁰⁰⁾ Nach dessen Ankunft in Frankfurt stellte sich heraus, dass der «zivile» Uhrenfabrikant Mr. Bulova vorher von General Carl A. Spaatz und anderen Luftwaffengenerälen instruiert worden war. Bulova rekrutierte in Deutschland eine unbekannte Zahl von Spezialisten, die unter militärischer Aufsicht im Rahmen des Projektes «Paperclip» in die USA gebracht wurden. Von mindestens einem dieser Spezialisten wurde bekannt, dass er «... worked on material later used by Bulova for research in long-range celestial navigation» (... er arbeitete dort an Material, das später von Bulova zur Erforschung der Langstrecken-Astronavigation benutzt wurde).

Der erste amerikanische astrogestützte Langstreckenflug unter Trägheitslenkung am Tage fand am 14. November 1956 statt, als ein Langstreckeninterkontinentalflugkörper des Typs Northrop «Snark» mit einem solchen Gerät an Bord erfolgreich getestet werden konnte.

Das beste Verfahren, mit Ausnahme der Trägheitsnavigation, zur Lenkung der Siegeswaffen bestand damals wohl in einer Kombination von Flugbahnlenkung und Zielsuchlenkung, wobei die Flugbahnlenkung durch Leitstrahl oder Funkkommando erfolgte. Die Zielsuchlenkung setzte dann in der Nähe des zu zerstörenden Objekts ein.

Manuelle Lenkung:

Es gab aber noch eine, im Vergleich zu den fortschrittlichen elektronischen, mechanischen und elektrischen Verfahren geradezu barbarische Methode, um die Zielgenauigkeit der deutschen Raketen und Flugkörper zu verbessern: bemannte Ausführungen! In diesem Fall sollten Freiwillige in der Endphase des Fluges die Kontrolle über das Gerät übernehmen und dieses mittels Steuerknüppel auf das Ziel ausrichten.

Solche «handgelenkten» Selbstmordversionen sind von allen drei Hauptträgersystemen Fi 103, A-4-B und A-9/A-10 bekannt. Hierbei gab es, im Unterschied zu den komplizierten technischen Geräten, keine Notwendigkeit, eine lange Entwicklungszeit einzuplanen. Es mussten lediglich Piloten entsprechend ausgebildet werden. Ein Nachteil der manuellen Endlenkung bestand darin, dass eine gewisse Wetterabhängigkeit bestand, da über dem Einschlagsgebiet ausreichend gute meteorologische Sichtverhältnisse herrschen mussten, um den Einsatz erfolgreich abschliessen zu können.

Hätten die Piloten aber nach dem Start der V-Waffen lange genug überlebt, um die Endphase lenken zu können? Neben riesigen Beschleunigungskräften und Hitze beim Wiedereintritt wirkte eine Vielzahl von weltraummedizinischen Faktoren auf den «Freiwilligen» in seiner engen Röhre hinter dem Sprengkopf ein. Aus der Zeit der letzten Kriegsmonate liegt ein Foto vor, das einen Piloten mit einem speziellen Druckanzug im Cockpit eines Deltaflüglers zeigt, der eine Plexiglashaube trägt. Diese merkwürdige «Fliegerkombination» ähnelt auffällig späteren Weltraumanzügen der Nachkriegszeit.

Am 20. Oktober 1945 informierte US-Luftwaffenchef General Arnold in der «Washington Post»⁽¹⁰¹⁾ darüber, dass die V-2-Geschosse, perfektioniert mit Flügeln und elektronischen Zusatzgeräten, jetzt eine Reichweite von über 3'000 Meilen erzielen und auf 2'000 Meilen Entfernung ein Ziel «punktgenau» (on the button) treffen könnten.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Probleme der mangelnden Zielgenauigkeit und der fehlenden Verfolgbarkeit im Flug deutscherseits entweder kurz vor der Lösung standen⁽¹⁰²⁾ oder bereits praktisch in einigen Systemen gelöst erschienen, so dass trotz der verzweifelten Kriegslage damit Versuchs-Einsätze gewagt werden konnten.

D) «ALLES BEREIT?» – WIE WEIT WAREN DIE PRAKTISCHEN VORBEREITUNGEN ZUM «RAKETENRITT» NACH NEW YORK?

1) V-Stelle Gaustad

Im Mai 1945 entdeckten Techniker des 21. englischen Armeecorps in Norwegen auf den Spitzen des Berges Gaustad an einer schwer zugänglichen Stelle eine gi-

gantische deutsche «Wetterstation», die mit umfangreichen Radarsystemen und Radiotransmittern von höchster Leistungsfähigkeit versehen war.

Es handelte sich hierbei um die berühmt-berüchtigte «V-Stelle Gaustad», über die Gerüchte bereits 1944 nach London gedrungen waren.

Einer Veröffentlichung aus dem Jahr 1946 zufolge handelte es sich bei dieser Konstruktion um die grösste und teuerste Radioinstallation, die die Deutschen hinterlassen hatten.

Die «V-Stelle Gaustad» hatte eine unheimliche Aufgabe: Die Spezialisten der Alliierten stellten fest, dass sie zur transatlantischen Radiosignalübermittlung und zur Telekontrolle von fliegenden Bomben grösster Reichweite vorgesehen war.⁽¹⁰³⁾

Auch hier war man rechtzeitig vor Kriegsende für die Fernlenkung transatlantischer Waffensysteme bereit.

Die genauen Details über die Anlage von Gaustad werden bis heute der Öffentlichkeit verschwiegen!⁽¹⁰⁴⁾

2) **Raketenlenkflug über den Atlantik**

Damit kein Blindschuss gegen den amerikanischen Kontinent riskiert werden musste, sollten die A-9/A-10 mit einer besonderen Funksteuerung versehen werden, um im Flug von Radarpositionen auf U-Booten nachgelenkt zu werden.⁽¹⁰⁵⁾

Dazu sollten mit Radar-(Funkmess-)Anlagen kombinierte Feuchtigkeits- und druckgeschützte Leitstrahl-Lenkanlagen («Hawai», «Zirkel» usw.) auf dem hinteren U-Bootsdeck eingebaut werden.⁽¹⁰⁶⁾ Ihre Signale regulierten LS-Lenkempfänger des Typs «Viktoria» an Bord der A-9. Es ist davon auszugehen, dass die Russen einen Teil dieser Seelenkssysteme (und Leitschiffe?) bei Kriegsende erbeutet haben oder nachbauen liessen. Es ist nachgewiesen, dass bei den Firmen GEMA und Siemens noch nicht fertiggestellte Muster der neuesten Fernraketenlenksysteme nach Kriegsende für die neuen «Eigentümer» vollendet wurden. Die Sowjets haben diese dann später von Schiffen aus zur erfolgreichen Lenkung von nachgebauten EMW-Raketen über der Ostsee verwendet. Dies wiederum zeigt, dass das System im Einsatz funktioniert hätte.

Das ursprüngliche Entwicklungsziel war die Nachlenkung der Rakete bis zum Einschlag. Da nach den damaligen Untersuchungen die technisch möglichen Längstwellen keine genügende Ortungsgenauigkeit erwarten liessen, sollte die Raketenortung mit beschränkter Reichweite bis zum Horizont (200-250 km) erfolgen. Dies hätte die Anwesenheit von mehreren U-Booten erforderlich gemacht, die auf vorbereiteten Wartepositionen im Nordatlantik liegen mussten, um ihre Lenkaufgabe zu erfüllen.

Konnte dieses System unter den damals herrschen Bedingungen des U-Boot-Kriegs überhaupt funktionieren?

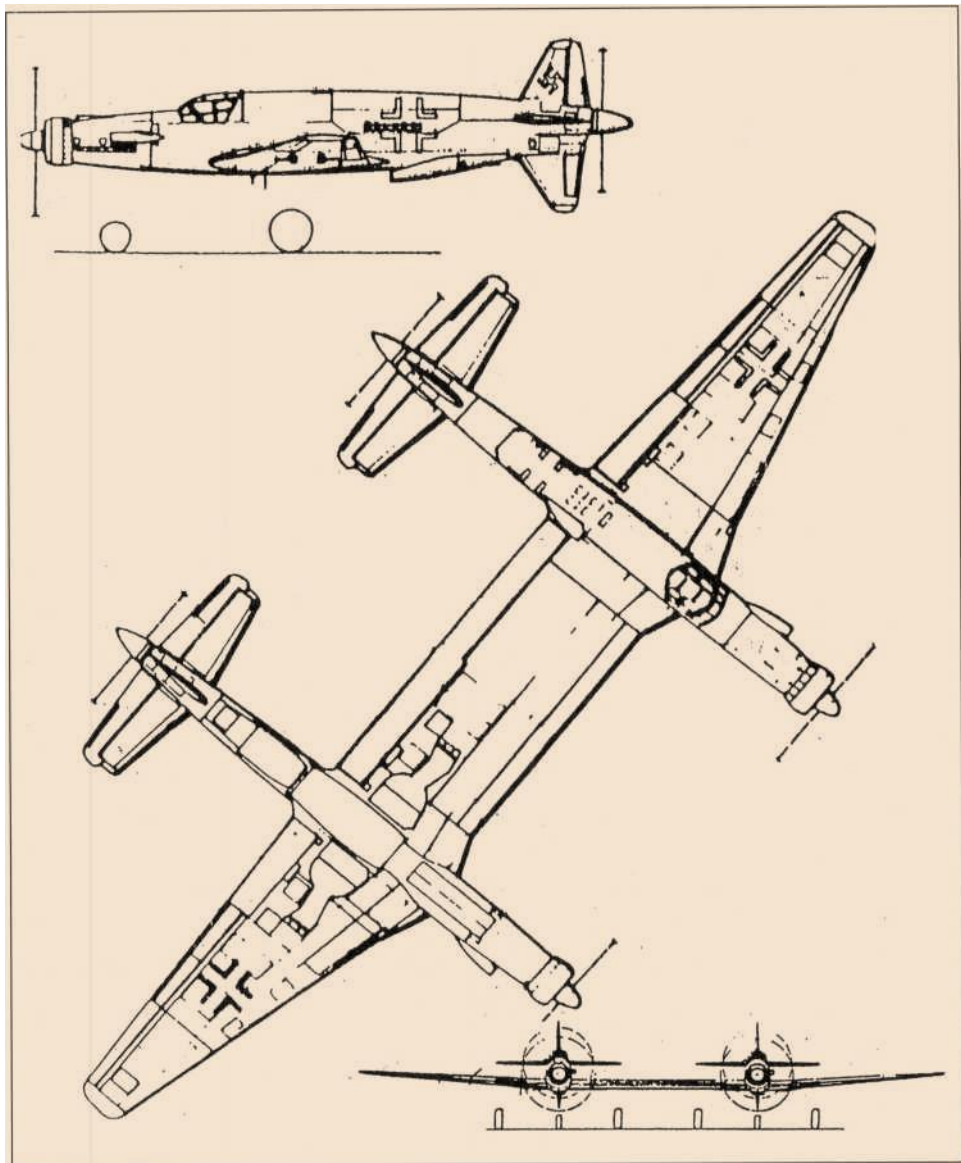
Während der Aufmarsch der U-Boote und ihre Positionierung in den Wartepositionen getaucht auf Schnorcheltiefe erfolgen konnte, wäre es für sie notwendig gewesen, rechtzeitig vor ihrer Lenktätigkeit aufzutauchen. Angesichts der überall wartenden alliierten U-Boot-Jagdgeschwader war das natürlich eine sehr gefährvolle Tätigkeit. Das Kommando zum Auftauchen hätten die wartenden U-Boote mittels des «Kondor»-Unterwassersenders empfangen können.

Wäre der Abschuss der A-10 nach New York bei Nacht erfolgt – was wahrscheinlich ist –, wäre das vorgenannte Problem von geringerer Bedeutung gewesen.

Den Amerikanern von Kriegsgefangenen übermittelte Informationen, die sich auf Äusserungen zwischen Hitler, Himmler und dem ersten Generalstabsoffizier des XIII. SS Corps vom Oktober 1944 über die Notwendigkeit einer 24-stündigen Luftherrschaft über dem Atlantik vor einem Einsatz der Siegeswaffe bezogen, könnten auch diese Leitstrahl-U-Boote betroffen haben, die nicht von ihrer vorbestimmten Position weichen durften.

In diesem Zusammenhang hatte Hitler noch am 23. März 1945 die schnellstmögliche Erprobung und Herstellung des viermotorigen Allwetter-Fernaufklärers Dornier Do-335 Z gefordert. Von Hause aus war die 725 km/h schnelle «Sofortlösung» mit einer Reichweite von 7'400 km für die Zusammenarbeit mit U-Booten ausgelegt. Bisher galt diese Forderung Hitlers nach schnellen Atlantik-Fernaufklärern mit «Amerika-Reichweite» so kurz vor Kriegsende als Zeichen seines Grössenwahns, mit hoher Wahrscheinlichkeit aber hat das Ganze einen sehr realen Hintergrund ...

Eine deutsche 24-stündige Luftherrschaft über dem Atlantik war 1944/45 genau so wenig zu erreichen wie über dem Festland – und damit illusorisch. Auch darüber hatten die drei oben genannten Teilnehmer gesprochen. Schliesslich war die aufge-



Dornier Do-335 Z «Atlantik-Schnellaufklärer» (Toad).

Zu einem Zeitpunkt, als die Westalliierten bereits den Rhein überschritten hatten und die Sowjets an der Oder für den Sturm auf Berlin rüsteten, befahl Hitler die schnellstmögliche Herstellung einer kleinen Serie von Do-335-Z-Hochleistungs-«Atlantikaufklärern», die mit U-Booten zusammen agieren sollten. In einem Monat sollten 15 dieser Doppelrumpfflugzeuge durch Umbauten aus bereits vorhandenen Do-335-Nachtjägern zusammengebaut werden. Im April 1945 hätte die FAGr 5 bereits mit Do-335 Z Fernmissionen über dem Atlantik beginnen sollen. Als Startflugplätze waren Lechfeld oder Neubiberg vorgesehen. Die Flugzeuge hätten bis an die US-Küste aufklären können. Es erscheint klar, dass es damals nicht mehr darum gegangen sein dürfte, den U-Boot-Krieg zur Abschnürung Englands von den USA wiederzubeleben. Zur Unterstützung geplanter Siegeswaffenangriffe gegen die USA durch V-1, V-2 und «Ursel»-U-Boote sowie von Leistrahl-Lenk-U-Booten hätten die Do-335 Z jedoch wichtig sein können. Am 24. April 1945 wurde der Plan Hitlers mangels vorhandener Do-335 aufgegeben. Obwohl Dornier bis zum Kriegsende 92 Do-335 hergestellt hatte, lassen sich nur ca. 30 davon bei der Luftwaffe feststellen. Selbst wenn einige der fehlenden Maschinen durch Kriegsereignisse zerstört wurden, wundert es, dass man keine für den von Dornier längst vorbereiteten Umbau vorgesehenen Do-335-Exemplare finden konnte (oder wollte?).

SECRET

PT IDENTIFICATION NUMBER No 2/32

13. Fantasie, German Secret Weapon

Preamble. The following stories are from sources of doubtful reliability and may well be pure products of the imagination. However, in view of the striking similarity between them, they are printed for what they are worth.

First Story

Around 15 Sept 44, CP of 1127 Gren Regt 559 Inf Div was in HILDEME at CSOC 4416/11/912797. It was a warm, sunny day, with a few scattered clouds and no wind. At about 1600 PW was standing near the church in HILDEME and observed a formation of Allied aircraft pass, flying from SE to NE, low enough to be recognized as four-engine planes. He counted up to 30 planes. They were flying in close formation.

While PW watched them pass by, he saw what he believed to be a small fighter plane (gray color, no identification marks) alight and approach the Allied formation from an easterly direction. PW states that the 'fighter plane' was flying at an abnormally high speed and that it penetrated into the midst of the formation apparently without being fired at. Suddenly there appeared, where the 'fighter plane' had been before, a red ball of fire, somewhat larger than the plane itself. A split second later, the ball of fire turned into a rapidly expanding red circle (parallel to the ground). This circle was bluish-red at its edge, and as its diameter increased, the interior of the circle became an empty space. As the circle enveloped the planes, they ceased to just disappear. In a matter of seconds the entire formation of Allied planes had disappeared, and the sky was just as it had been before.

PW discussed this incident with several others who had witnessed it, including a Hptm of 1559 Arty Regt. This officer (who was subsequently killed) told him that the 'fighter plane' in question was a wooden miniature plane with a speed of over 1000 km per hour and which was operated by remote control. The name of the plane is KOMET. The Hptm told him that he had lived near an airfield where such planes were tested and that he had recognized it at once.

(Source: Warner LUTWEN, Uffz. HQ 1127 Gren Regt)

HITLER's Plans About 10 Oct 44, the CP of 1127 Gren Regt was visited by the 1st general staff officer (I-a7) of XIII SS Corps (2d Oberstlt, name unknown). PW talked for about 10 to 15 minutes to this officer's driver, a Rottenfuehrer, who told him the following:

He, the Rottenfuehrer, had overheard a conversation between the general staff officer and HITLER and HIMMLER, who had visited the XIII SS Corps HQ a few days before. During the conversation he had overheard HITLER say that 'the new secret weapon' would not be employed until a 24 hour mastery of the air and sea could be guaranteed. HIMMLER is supposed to have added that another prerequisite was a temperature of 10 degrees below 0.

(Source: Ibid)

Ausschnitt aus einem 1998 deklassifizierten US-Geheimdokument. Hitler und Himmler unterhielten sich nach Angaben eines deutschen Gefangenen mit einer dritten Person über die Notwendigkeit einer 24-stündigen Luft- und Seeherrschaft als Vorbedingung zum Einsatz der Siegeswaffe. Von den amerikanischen Dokumentenverfasser wurde diese Geschichte als «Phantasie» eingestuft, da sie offenbar sein Vorstellungsvermögen zu sehr strapazierte...

tankte Rakete während ihres «Countdowns» extrem empfindlich gegen Luftangriffe. War man angesichts der verzweifelten Kriegslage trotzdem bereit, das Risiko der möglichen Zerstörung der Rakete auf sich zu nehmen? Um diese Frage beantworten zu können, ist deshalb zu untersuchen, ob in der Nähe der amerikanischen Küste im Jahre 1945 deutsche U-Boote in Warteposition lagen und auf ihre Befehle warteten.

In der Nachkriegszeit, das sei als Zwischenbemerkung eingefügt, schufen die Amerikaner interessanterweise bereits 1946 zwei ähnlich umgerüstete Radar-Überwachungs-U-Boote, wie sie die Deutschen hatten. Diese US-U-Boote waren die USS «Spinax» und die USS «Requin», die V-1-Nachbauten des Typs «Loon» ins Ziel lenken konnten.

Für die letzte Phase des Fluges wären je nach Version der A-9 verschiedene Möglichkeiten in Frage gekommen. Entweder hätte sich ein U-Boot bis in die Nähe der feindlichen Küste begeben können, um die unbemannte Rakete bis zu ihrem Einschlag mit Leitstrahl zu dirigieren, oder es wäre ein Peilsender im Zielgebiet in Frage gekommen.

Als letzte Alternative blieb die Möglichkeit der Verwendung einer bemannten A9p, bei der ein Raketenpilot nach Sichtkontakt zum Ziel das automatische Steuergerät der Rakete abschaltete und selbst die manuelle Nachlenkung übernahm.

Für diesen Flug sollte der A-9p-«Astronaut» über die zusätzliche Hilfe eines kartographischen Radars und über eine Kurskreiselanlage verfügen. Falls der Pilot die vielen Gefahren des Raketenflugs erfolgreich überstanden hätte, wäre er nun in der Lage gewesen, seine Rakete genau auf das Ziel auszurichten. Ihm selbst jedoch wäre es frühestens in 4'000 m Höhe möglich gewesen, den primitiven Schleudersitz auszulösen und sich damit zu retten. Zu diesem Zeitpunkt dürfte die A-9p aber bereits so schnell auf die Erde zugestürzt sein, dass seine Chancen, diese Art der Rettung heil zu überstehen, nur minimal gewesen wären.

E) DER BIS HEUTE VERSTECKT GEBLIEBENE EINFLUSS DER DEUTSCHEN LEITVERFAHREN AUF AMERIKANER UND RUSSEN

Bis Kriegsende hatten die letzten deutschen Raketen und Marschflugkörper eine grosse Treffsicherheit erreicht und es ist kaum überraschend, dass Radio- und Ra-

darmaste in Norwegen und vielleicht sogar in Grönland errichtet wurden, um diese Waffen über den Atlantik nach Amerika zu leiten. Dies wurde bereits vorher beschrieben. Bis heute hat übrigens niemand exakt dargelegt, dass die Amerikaner und Russen in den 1940er und 1950er Jahren zufälligerweise (?) die gleichen Leitsysteme für ihre Fernwaffen verwendet haben. War das alles nur Zufall oder bedienten sich die Sieger des Krieges nur einer erbeuteten Technologie?

Beispielsweise berichtete der deutsche Zwangsrückkehrer Tellmann, dessen Person ein besonderes Geheimnis umgibt und der als Wissenschaftler nach dem Krieg in der damaligen UdSSR war, über russische Versuche in den Jahren 1947 und 1948, bei denen Raketen aus dem Raum Leningrad/Kronstadt abgeschossen wurden, die während des Fluges durch in der Ostsee liegende Steuerschiffe mit Funk- und Radarsignalen gelenkt wurden. Über dem Ziel wurde der Flug durch eine Messzentrale aufgefangen und per Knopfdruck beendet. Danach ging die Rakete senkrecht und fast genau auf den vorherbestimmten Raum hernieder. Dies Tellmannschen Beschreibungen erinnern fatal an das bei der A-4B und A-9 geplante Verfahren. Später erfuhr Tellmann im Gespräch mit deutschen Kollegen, dass eine genügend gute Zielgenauigkeit auch über eine Entfernung von 2'500 km erzielt wurde. Bei diesen grösseren Versuchen lag der Schussbereich zwischen dem Raum Leningrad und dem grossen Raketenübungsfeld bei Omsk.⁽¹⁰⁷⁾

Somit arbeiteten die Russen bereits damals an Raketen- und Flugkörpern mit Funk-Radarlenkung. Alles, was die Russen 1947 und 1948 auf diesem Gebiet ausprobierten, basierte mit hundertprozentiger Sicherheit auf deutschen Modellen, die bei Kriegsende 1945 entweder schon fertig oder fast fertig gewesen sein müssen. Das Ganze bestätigt erneut, dass Deutschlands letzte Kriegsentwicklungen, seien es Raketen oder Marschflugkörper gewesen, schon eine grosse Treffsicherheit aufwiesen.

Im Westen sah es ganz ähnlich aus: Offizielle Adressen der amerikanischen Air Force bestätigen, dass die ersten amerikanischen «Atlas»-Interkontinentalraketen der A-, B-, C- (und frühen D-?)Versionen sowie die «Titan-I» über «Radio-Inertial-Guidance» oder «Radio-Guidance»-Leitsysteme verfügten. Man wendete damit auf der anderen Seite des Atlantiks die gleichen Techniken wie die Sowjets an. Auch nur ein Zufall? Die Treffsicherheit der frühen amerikanischen Raketen war in keinem Fall schlecht: Sie hatten eine CEP (Circular Error Probability) von nur zwei Kilometer.

Die Radio-Radar-Leitsysteme, die die Russen in den Jahren 1947/48 bei ihren Raketen und Flugkörpern ausprobierten, basierten ohne Zweifel auf deutscher Technik und man kann nichts anderes vermuten, als dass auch genau dasselbe für die ersten amerikanischen «Atlas»- und «Titan»-Raketen gilt.

Die Deutschen verfügten somit schon im Zeitraum 1944/45 über mindestens eine Technologie, mit der man eine Rakete mit guter Treffsicherheit zu einem 5'000 bis 5'500 km entfernten Ziel steuern konnte! Natürlich hatte die Funk-Radio-Steuerung einige wichtige Nachteile, insbesondere bei Systemen, die lange Zeit eingesetzt werden müssen, da der Feind am Ende entdecken könnte, wie man das Leitsignal stören kann. Aber bei einer Waffe, die nach höchstens einem Monat den Gegner zu einem Waffenstillstand gezwungen hätte, ist diese Gefahr denkbar gering.

Zurück zu den ersten «Atlas»- und «Titan»-Raketen: Dort steckte deutsche Technik nicht nur in den Leitsystemen. Einige geniale Ideen wurden direkt von deutschen Unterlagen kopiert, auch wenn heute mit unglaublicher Ignoranz noch und immer wieder behauptet wird, es seien eigene «Weiterentwicklungen» gewesen. Dazu seien zwei Beispiele erwähnt: Die amerikanische Convair-MX-774-Rakete wird heute oft als «erste wirklich amerikanische Rakete» bezeichnet. Mit diesem Modell, so heisst es, hätten die Amerikaner 1947 und 1948 ohne Hilfe von deutschen Technikern und Unterlagen gewisse neue Ideen studiert, die ihnen eingefallen wären, wie z.B. schwenkbare Düsen oder ganz besonders Hochdrucktreibstoffbehälter mit ultradünnen und hochfesten Stahlwänden. Dies waren die sogenannten «Steel Balloon Tanks» (aufblasbare Treibstoffbehälter), bei denen die Rakete durch den Druck des Treibstoffs in den Tanks stabilisiert wird. Dies bedeutet wiederum eine Gewichtseinsparung, die nicht auf Kosten der strukturellen Elemente der Rumpfstabilisierung geht. Jan Karel Bossart gilt in den USA heute als angeblicher Erfinder dieser aufblasbaren Treibstoffbehälter. Die Geschichte seiner «Balloon Tanks» wird auf unzähligen Web-Seiten erzählt. Merkwürdig ist aber, dass das in Russland zwangsverpflichtete deutsche Groettrup-Team 1949 die gleiche Idee hatte. Groettrups neuen «Arbeitgebern» standen jedoch anfangs keine geeigneten Legierungen und Metalle zur Verfügung, um diese neue Technik zu realisieren.

Liegt hier ein Beweis transatlantischer Telepathie vor? Oder wie sonst konnten die Gruppen um Bossart und Groettrup gleichzeitig dieselbe Idee haben und anwen-

den, ausser, dass beide die früheren deutschen Entwicklungen kannten und anwandten?

Das gleiche gilt auch für die atomaren Wiedereintrittskörper der Raketen. Auch hier basierten die verschiedenen Wiedereintrittssysteme (stumpfe oder spitzige Raketennasen, ablative – Kühlung oder Hitzeschilde) mit grosser Wahrscheinlichkeit auf deutschen Kriegsideen. Auch sie tauchten auf «telepathische Weise» nach dem Krieg gleichzeitig in Amerika und Russland wieder auf.⁽¹⁰⁸⁾

ABTEILUNG 4: STANDEN DIE FERNWAFFEN VOR DEM ABSCHUSS?

A) DIE UNGLAUBLICHEN DEUTSCHEN PLÄNE, TESTS UND VORBEREITUNGEN FÜR DEN BESCHUSS NEW YORKS MIT INTERKONTINENTALRAKETEN IM FRÜHJAHR 1945

1. WIE SOLLTEN DIE RAKETEN ZUM EINSATZ KOMMEN?

Ehe A-9/A-10 war mit 25,8 m Länge und 4,3 m Durchmesser sowie einem Startgewicht von ca. 100 t viel zu gross und zu schwer, um auf mobilen Wagen eingesetzt zu werden. Dies galt in noch viel stärkerem Mass für die A-11 mit ihren gigantischen Ausmassen. Als einzige Möglichkeit eines halbwegs beweglichen Transportes dieser grossen Raketen wäre ein separat zu konstruierender Eisenbahnwagen für kurze Distanzen vom Montage- zum Abschussort in Frage gekommen. In Ebensee sollten die Raketen denn auch tatsächlich per Eisenbahn von ihrer Montagehalle bis zu den Abschussständen im naheliegenden Gebirge gebracht werden. Bis zum Kriegsende wurde man aber mit diesem Vorhaben nicht mehr fertig. Das gleiche Verfahren wurde in der Nachkriegszeit von den Sowjets für ihre SS-6-Raketen verwendet.

Im Wesentlichen ging es aber um eine ortsfeste Starttechnik der Rakete, die sich

auf fest installierte Basen mit zahlreichen Bodenraketen stützen musste. Es existierten drei prinzipielle Möglichkeiten, diese Grossraketen zu montieren und zu starten.

Die erste war einfach: Die Rakete wurde stehend unterirdisch montiert und auf Führungen ebenfalls stehend in einen Abschussschacht transportiert. Das war technisch machbar. Die Probleme begannen beim Abschuss. Die Rakete entwickelte 180 t Schub, die Abgase mussten abgeleitet werden. Das stellte ein erhebliches technisches Problem dar, sollte aber mit den Erfahrungen aus den Triebwerksprüfständen zu lösen gewesen sein. Wenn allerdings beim Abschuss etwas schief ging (und selbst bei der A-4 ging erfahrungsgemäss oft genug etwas schief), reagierten unterirdisch 9,7 t Salpetersäure mit 2,5 t Gasöl und 11 Sprengstoff – oder eben einem nuklearen Sprengsatz.

Die zweite Möglichkeit bestand darin, die Rakete liegend aus der Anlage zu fahren und an der Startstelle aufzurichten. Aufgrund der Abmessungen ging das nicht ohne Technik, die dann übertage herumstand und auch sichtbar gewesen sein dürfte. Auch an die Startstelle selbst ergaben sich einige Anforderungen. Nach Zeugenaussagen wurden allein für die Betankung der A-9/A-10 zwei Tage benötigt.

Die letzte Lösung war eine Kombination der beiden bereits vorgestellten Verfahren. Dazu wurde die A-9/A-10 waagrecht unter mässigem Schutz gelagert. Vor dem Start musste man eine Betondecke hochklappen, die Rakete aufrichten und betanken.

Diese Methode der mässig geschützten Silos wurde auch bei den ersten amerikanischen Interkontinentalflugkörpern der Nachkriegszeit eingesetzt. Folgende Versuchsweisen befanden sich deutscherseits im Krieg in Arbeit:

Oberirdische Tarnstellungen. Diese «weichen» Abschussstellungen waren bestenfalls mit mässigem Schutz versehen und verliessen sich im Wesentlichen auf perfekte Tarnungsmassnahmen. Beispiele hierfür lassen sich in Peenemünde, Rudisleben und Ebensee finden.

Es sieht so aus, als sei dieses – wegen der alliierten Luftüberlegenheit – riskante Verfahren bei den vermuteten A-10-Starts im Frühjahr 1945 in Peenemünde und Rudisleben notgedrungen en masse angewandt worden. Man bediente sich in diesen Fällen zusätzlich gewisser Kriegslisten, indem man den Start von einem angeblich geräumten Platz durchführte (Peenemünde) oder perfekte Tarnungsmassnahmen realisierte (Rudisleben). Dr. Kammler liebte einfache aber wirksame Tricks!

Auch die New-York-«Orbitalrakete» stand oberirdisch aufgebaut in Peenemünde im April 1945 bereit und wartete auf die letzten Startvorbereitungen, wenn wir dem US-Astronauten Gordon Cooper glauben wollen! Der offene Startplatz in Ebensee wurde nicht mehr rechtzeitig fertig.

Betongrossbunkeranlagen. Als Beispiel für solche Untergrundsysteme gelten die Grossbunkeranlagen von Watten und Wizernes in Frankreich sowie der nur als Vorentwurf vorliegende «wassergekühlte» Grossbunker des Projekts «Salamander Zement» in Ebensee. Er sollte gleichzeitig auch Abschussstände für die kleineren A-4B-Flügelraketen enthalten (siehe Teilband A, S. 123-125).

Eine andere Möglichkeit stellten die voll verbunkerten harten **unterirdischen Silostände** dar, wie wir sie von den heutigen militärischen Anwedungen her kennen. Den Forschungsergebnissen des englischen Autors Philip Henshall zufolge befanden sich Silos für die kleineren «Rheinbote»-Raketen bereits an der französischen Kanalküste im Bau. Der Aufwand für den Bau einer Anlage für die Grossrakete A-9/A-10 war dagegen immens und in vielerlei Hinsicht technologisches Neuland. SS-Obergruppenführer Kammler wurde deshalb von Hitler beauftragt, eine solche Abschussbasis für eine kleinere Mehrstufenrakete als Modell für die später zu bauende Grossraketenabschussanlage zu erstellen. Ort und Realisierungsgrad dieses Projekt sind bis heute noch völlig unbekannt geblieben.

Einer der mit solchen Tunnel- und Silobauten befassten Ingenieure war Dr. Fiebinger. In der Nachkriegszeit machte er in den USA mit dem Bau von Interkontinentalraketenilos Karriere. Es dürfte klar sein, auf welche Grundkenntnisse er dabei zurückgegriffen hat!

2. RAKETENABSCHUSSBUNKER WATTEN UND WIZERNES (B-21) SOWIE DIE «REGENWURM»-ANLAGEN

Im Teilband A der Reihe «Hitlers Siegeswaffen» wurde erörtert, welche grosse Rolle die «Spezialinstallationen» (Raketen, Grossbunker) in Frankreich beim Einsatz der V-1 und V-2 spielen sollten. Eine ausführliche Beschreibung der gigantischen, aber letztlich doch vergeblichen deutschen Anstrengungen, diese festen Ba-

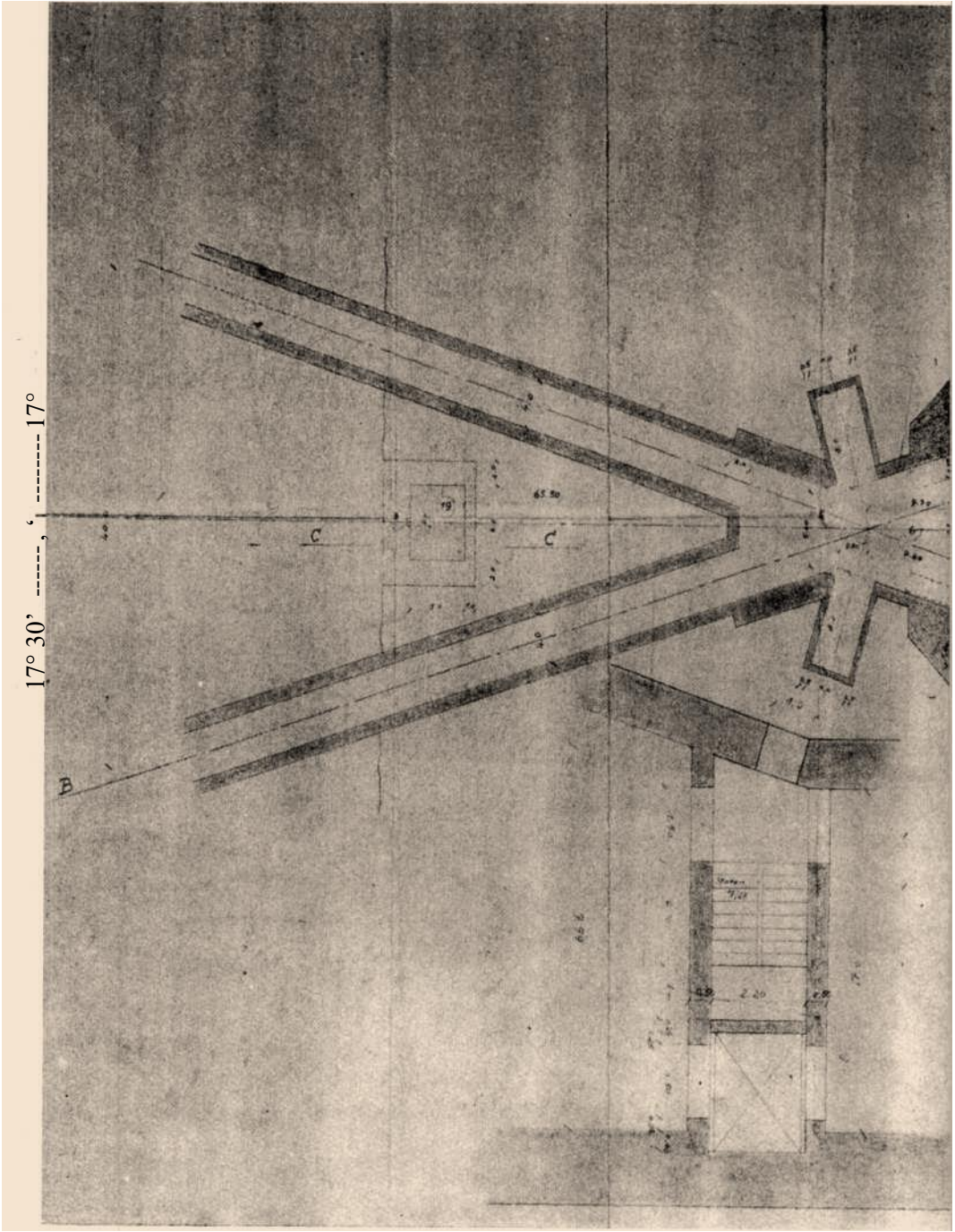
sen für Hitlers Siegeswaffen rechtzeitig fertigzustellen, würde den Umfang dieses Buches um ein mehrfaches sprengen.^(109, 110) Beschränken wir uns deshalb auf die Darstellung der Zusammenhänge zwischen den «Spezialinstallationen» und dem «Amerika-Raketen»-Programm.

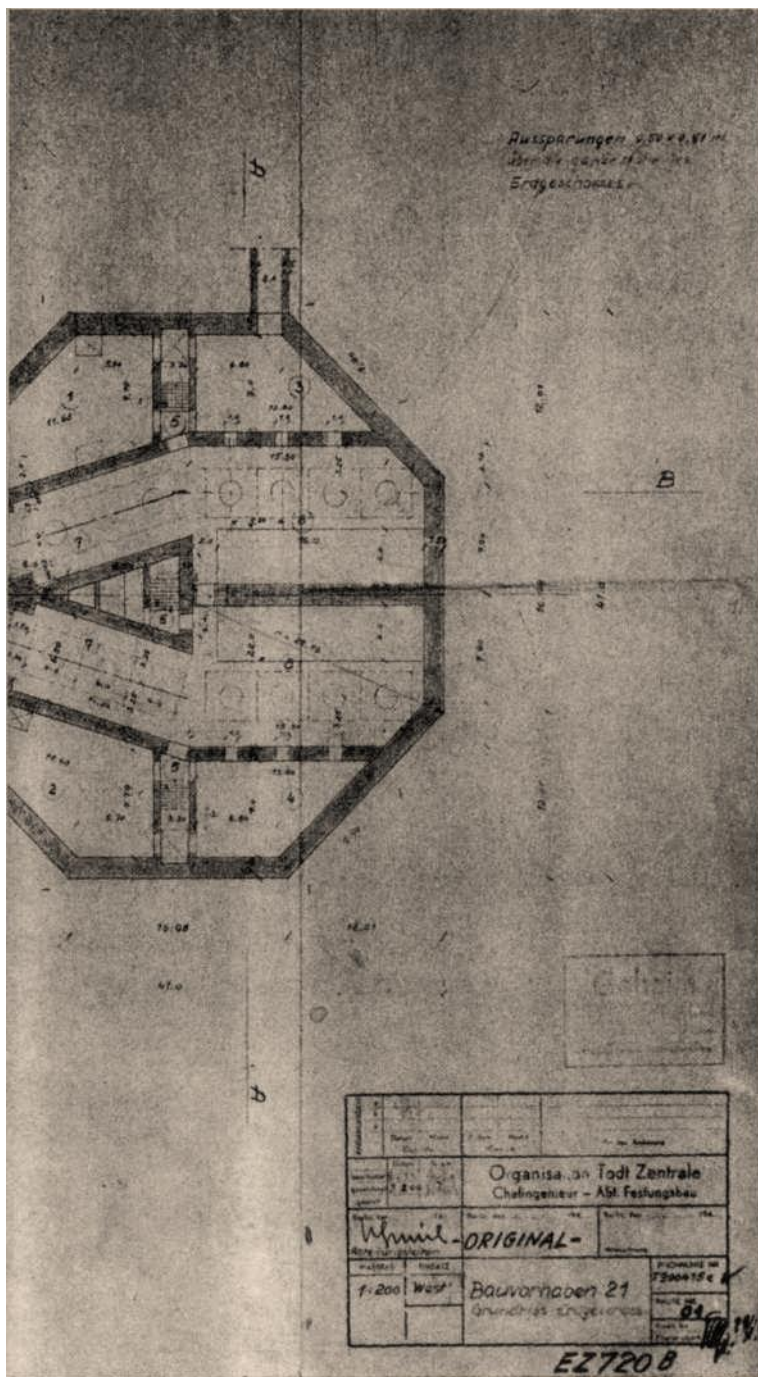
Soweit bisher bekannt ist, gab es nur zwei Grossbunker in Frankreich, die in der Lage gewesen wären, die «Amerika-Rakete» aufzunehmen. Dabei handelte es sich um die Bunker von Watten und Wizernes.

Der Komplex von Watten wurde bereits am 4. Januar 1943 von Oberst Thom als Ergebnis einer im Dezember 1942 stattgefundenen Reise vorgeschlagen. Die Arbeiten am Bunker von Watten begannen im Wald von Eperlecques im Mai 1943 und sollten schon im Oktober 1943 soweit gediehen sein, dass die Einsatzbereitschaft der Basis gemeldet werden konnte. Watten hätte leicht Raketen von der doppelten Grösse der V-2 aufnehmen, warten und abschiessen können. Die Abschussilos der Basis waren bereits entsprechend dimensioniert worden. Nach dem 27. August 1943 setzten jedoch bis August 1944 andauernde fürchterliche alliierte Luftangriffe ein, die die rechtzeitige Inbetriebnahme des Stützpunktes vor der Räumung Frankreichs verhinderten. Vieles, was den Raketenkomplex von Watten anbetrifft, ist bis heute unbekannt, wobei sich viele Rätsel um die wegen Grundwasser nicht zugänglichen unterirdischen Etagen (Laser- oder Atomexperimente?)⁽¹¹¹⁾ und das Raketenliftsystem drehen, das weitgehend dem der heutigen US-«Minuteman»-Interkontinentalraketen entsprach.

Auf die Besonderheiten des Bauwerkes B-21 in Wizernes wurde bereits im Teilband A hingewiesen. Sein Bau begann im Juni 1943, also einige Monate später als Watten, und endete im Wesentlichen im Juli 1944, als massive alliierte Luftangriffe die Zufahrten zum Grossbunker in eine Mondlandschaft verwandelten. Wizernes galt auf alliierter Seite schon während des Krieges als eine unheimliche Bedrohung für die Vereinigten Staaten, da die Orientierungslinie seiner Öffnungen ziemlich genau mit dem geografischen Grosskreis nach New York übereinstimmten. Wizernes war, wie schon im Teilband A erwähnt, das Grossbauvorhaben, das Hitler trotz der alliierten Invasion unbedingt fertiggestellt haben wollte. Auch nach der Eroberung gelang es den Alliierten nie ganz, zu rekonstruieren, was im Inneren von Wizernes exakt ablaufen sollte. So ist es bis heute geblieben.⁽¹¹²⁾

Im Teilband A wurde dargelegt, dass die Organisation Todt (OT) am 1. Juni 1944 damit beauftragt wurde, schnellstmöglich drei sogenannte «Regenwurm»-Installationen zu er-





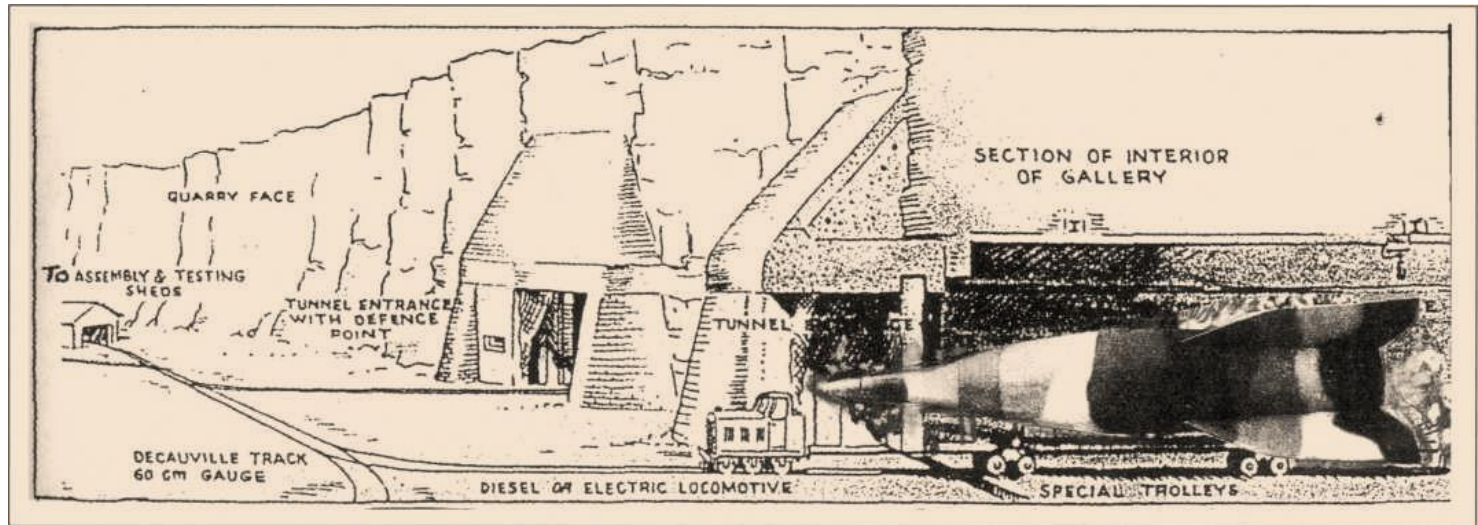
V-2-/A-9-/A-10-
Raketenabschuss-
bunker(B-21) in
Wizernes – Tarn-
bezeichnung
«Schotterwerk
Nordwest
(SNW)»:
Obwohl histori-
sches National-
denkmal Frank-
reichs, ist seine
Rolle bis heute nie
ganz geklärt wor-
den. Neben der
V-2 war B-21
auch zum Ver-
schuss der A-9 und
A-10 geeignet.
Seine Richtungs-
linie an der Stirn-
seite zeigt nicht
auf eine europäi-
sche Stadt, son-
dern fällt mit dem
nach New York
führenden Gross-
kreis zusammen
(17° 30'). Der
ehemalige Reichs-
rüstungsminister
Albert Speer be-
zeichnete diesen
Umstand in der
Nachkriegszeit als
«Zufall» ...



*Die Westseite des nördlichen Teils der Anlage von Wattens
(Quelle: IBA/ Kurt Grasser)*



*Die gewaltige Anlage B-21 (Wizernes) mit der «Kuppel», dem «Lüftungsblock» und dem
Eisenbahneinfahrt-Stollen mit der Bezeichnung «Ida» (Quelle: IBA/Kurt Grasser).*



Darstellung einer A-10 in der «Regenwurmanlage» von Haut Mesnil (verändert auf Basis einer PRO-Skizze; via Phil Henshall).

richten. Eine sollte in der Nähe des Grossbunkers von Wizernes entstehen, während die anderen zwei in der Normandie in Haut Mesnil (südlich von Caen) und La Meauffe (nördlich von St. Löö) gebaut werden sollten.^(90E) Die letzten beiden Abschussanlagen waren zwar von den Engländern schon vor der Invasion als Teil der ursprünglichen V-2-Organisation erkannt worden, wurden bis zur Eroberung jedoch nie bombardiert. Als technische Offiziere der RAF nach der Eroberung die in die Felsen gehauenen Schmalspur-Eisenbahntunnel besichtigten, stellten sie dann etwas erstaunliches fest:

Offensichtlich gab es in Haut Mesnil und La Meauffe zwei verschiedene Arten von Tunnelausgängen. Die zu den einfacheren Ausgängen gehörenden Spurverläufe wiesen innen einen Kurvenradius von 15 m auf. Dies entsprach dem Minimalradius, wenn man eine V-2 horizontal bewegen wollte. Die anderen, besser ausgebauten Tunnelausgänge mit massiven Betonwänden und Stahlträgern gehörten aber zu Schmalspurlinien mit einem Kurvenradius von 30 m. Erbeutete deutsche Dokumente über Haut Mesnil und La Meauffe berichteten, dass in den Gängen mit 30 m Radius andere Lade- und Versorgungseinrichtungen für Raketen installiert werden sollten als in denen mit 15-m-Kurvenradius. Somit konnte in den grösseren «Regenwurmgängern» auch eine Rakete versorgt werden, die doppelt so gross wie die V-2 war. Wie wir wissen, war die A-9/A-10 mit einer Länge von 26 m beinahe doppelt so gross wie die V-2.

Die heute vorhandenen PRO-Unterlagen zeigen eine auffällige «Auslassung». Während die englischen Offiziere in ihrem während des Krieges verfassten Bericht über die «Regenwurm»-Installationen genau den Zweck der kleineren Gänge beschreiben, fehlt jeder Kommentar über den Sinn der grösseren Tunnelgänge mit 30 m Radius.

Dies erscheint merkwürdig, denn es dürfte völlig klar sein, dass den technischen Offizieren der RAF die Frage nach dem unterschiedlichen Zweck der zwei Tunnelsysteme nicht egal gewesen sein dürfte. Allem Anschein nach durften sie ihre Folgerungen darüber jedoch nicht in die (veröffentlichte) Version ihres Berichtes einfliessen lassen. Zudem finden sich in den Akten keinerlei Hinweise darauf, wie die Alliierten auf diese Entdeckungen in Frankreich reagiert haben.

Spätestens jetzt wussten sie aber wohl, dass es ausser der V-2 noch eine grössere deutsche Rakete geben sollte, für die bereits konkrete Abschussanlagen in der Nor-

mandie errichtet wurden. Man kann sich unschwer vorstellen, welche Besorgnis diese Entdeckungen in höchsten alliierten Kreisen ausgelöst haben muss, denn zu einem Zeitpunkt, an dem noch nicht einmal die erste V-2 in England eingeschlagen war, existierten bereits so gut wie fertige Abschussanlagen für eine Rakete, die doppelt so gross war.

Wie weiter hinten dargelegt wird, war dies auch den als Ziel für die Grossraketen vorgesehenen Amerikanern völlig klar.

Die gelungene Invasion Frankreichs bedeutete einen wichtigen Rückschlag für Hitlers V-Waffen-Pläne gegen die USA.

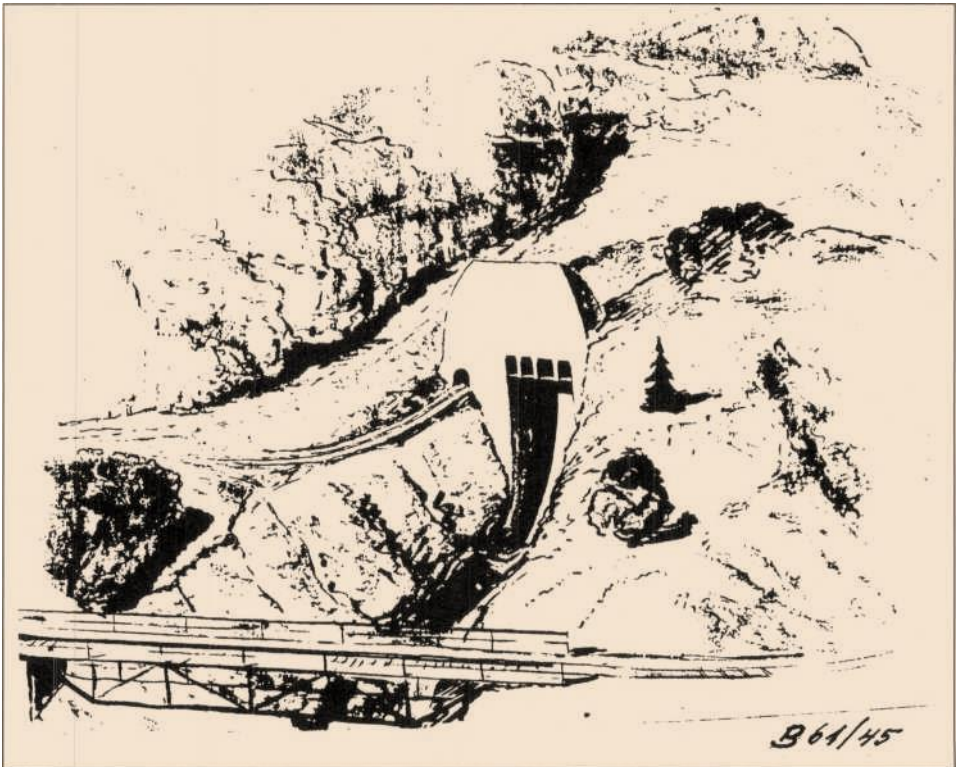
Nach dem Verlust Frankreichs im August 1944 mussten sich die Deutschen deshalb schnell alternative Lösungen einfallen lassen, wollte man aus noch grösserer Entfernung New York mit Interkontinentalraketen treffen.

3) PROJEKT «SALAMANDER Z»

Wie weiter vorne erwähnt wurde, sollte auf Befehl des OKH vom 20. Oktober 1943 in Gmunden am Traunsee eine gigantische Untergrundfabrik unter dem Codenamen «Zement» (Z) zur Herstellung der «Amerika-Rakete» erbaut werden. In einem benachbarten Steiltal in der Nähe des Steinkogls war dazu unter Zuhilfenahme bereits vorbestehender Strukturen (Wasserlauf, Eisenbahnlinie) ein ausgedehntes Prüffeld vorgesehen. Neben den grossen Testständen für Raketentriebwerke mit bis zu 200 t Schub sollten auch Abschussstellungen installiert werden. Leider sind die heute über das Projekt «Salamander Z» vorhandenen Unterlagen im Deutschen Museum in München auffällig lückenhaft, wenn es um die Beschreibung der Startanlagen für die «Amerika-Rakete» geht, die ja der Hauptgrund für die Planung der Anlage in Gmunden war.⁽¹¹⁴⁾ Dennoch sind auch aufgrund des vorhandenen Materials einige wichtige Schlüsse möglich: Mit Datum vom 16. November 1944 lassen sich die Projektunterlagen für permanente Abschussplätze nachweisen, die an den Rand des Steilhanges plaziert werden sollten, um ihre Raketengase nach unten mit Hilfe einer vertikalen Betonröhre ins Tal abzuleiten. Die Raketen sollten dazu, von einer in der Nähe verlaufenden Schmalspureisenbahn, zu den Abschusstürmen gebracht und von einem Kran in die Röhren hinabgelassen werden.

In Anbetracht der heute offiziell vertretenen These, dass die Entwicklung der

«Amerika-Rakete» 1942 eingestellt wurde, war zu erwarten, dass die freigegebenen Projektunterlagen von «Salamander Z» keinen Abschussturm für die noch grössere «Amerika-Rakete» zeigen würden. Und genau das ist der Fall: In der heutigen, lückenhaften Münchner Projektmappe sind nur diverse Abschusstürme für A-4- und «Wasserfall»-Raketen enthalten, der Rest «fehlt». Selbst wenn vieles für die Existenz solcher Pläne spricht, muss die Frage nach der Existenz von Steilhang-Abschussständen für die «Amerika-Rakete» weiter als ungeklärt betrachtet werden. Offensichtlich wurde aber von den Zensoren übersehen, dass auf den verfügbaren Plänen des Steiltals eine auffällige offene Raketenabschussstelle eingezeichnet ist, bei der es sich auch um eine der von uns gesuchten A-10-Abschussstellungen gehandelt haben dürfte. Natürlich gilt heute in der veröffentlichten Literatur immer noch, dass am Steinkogl lediglich A-4 und A-4B gestartet werden sollten.



*Zeichnung des mysteriösen Raketenbunkers in Ebensee
(Quelle: Deutsches Museum, München)*

Daneben existierte ein weiteres Grossbunkerbauvorhaben. Hierbei handelte es sich um den Vorentwurf A vom 19. Dezember 1944 für einen wassergekühlten Grossbunker, der A-4, A-4B, «18 m Raketen» und A-10 aufnehmen konnte (siehe hierzu auch Teilband A, S.124). Leider liegen auch hierüber nur unvollständige Unterlagen im Deutschen Museum vor, so dass eine endgültige Klärung der Frage, ob dieser Bunker nur zum Test oder auch zum Abschuss vorgesehen war, nicht erfolgen kann.

Tatsache bleibt, dass das Projekt «Salamander Z» bis Kriegsende mit Ausnahme kleinerer Baumassnahmen (wie der Fertigstellung der Staumauer für den zur Kühlung vorgesehenen Gebirgsbach) nicht mehr fertiggestellt werden konnte.

4) GEHEIMNISVOLLE VORGÄNGE IN PEENEMÜNDE IM JAHR 1944 – VORBEREITUNGEN FÜR DIE A-10?

Die Produktion der Raketenrümpfe und der Test der Triebwerke der A-10 hätten in Peenemünde ohne eine grössere äusserliche Änderung der Herstellungshallen oder Motorenprüfstände erfolgen können, da die Konstruktion der Anlage schon 1936 auf Raketen dieser Grössenordnung hin dimensioniert worden war.

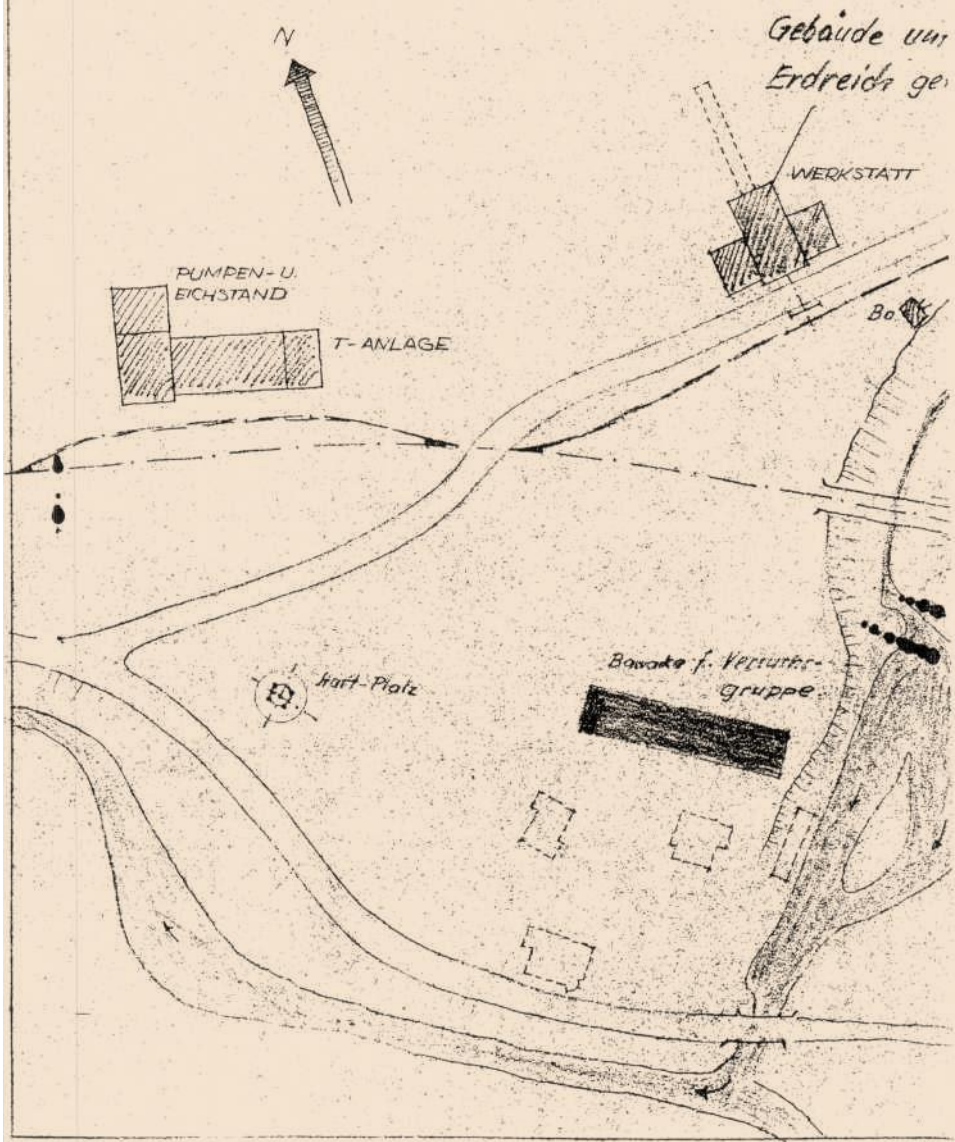
Anders sieht es im Fall der für die Grossrakete notwendigen Aussenanlagen (Abschussstände, Tankanlagen usw.) aus. Man hätte sich in diesem Falle deutscherseits nur unter grösster Vorsicht an die Errichtung von derartigen auffälligen Anlagen machen können, da die RAF-Fotoaufklärer vom Typ «Mosquito» oder «Spitfire» den deutschen Raketenstützpunkt einer regelmässigen Luftüberwachung unterzogen. Man musste deshalb jederzeit mit erneuten Angriffen der Alliierten rechnen, falls diesen merkwürdige Vorgänge bei ihren gefährlichen Missionen aufgefallen wären.

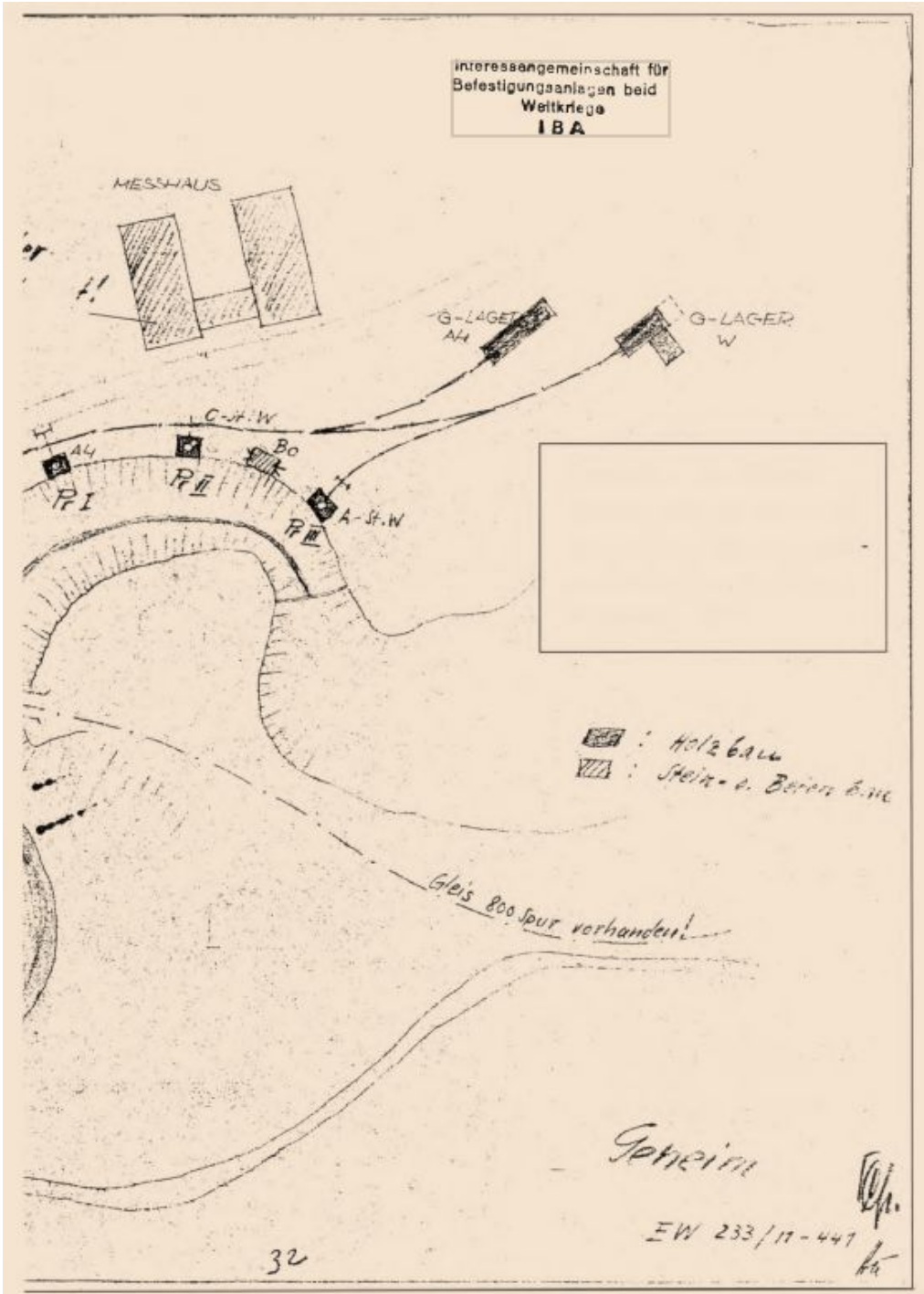
Nach dem alliierten Grossangriff im August 1943 hatten die Verantwortlichen deshalb in Peenemünde ein ausgefeiltes Tarnungssystem angewendet, das den Alliierten einen immer noch schwer beschädigten und seither nicht mehr wiederaufgebauten Stützpunkt vorgaukeln sollte.

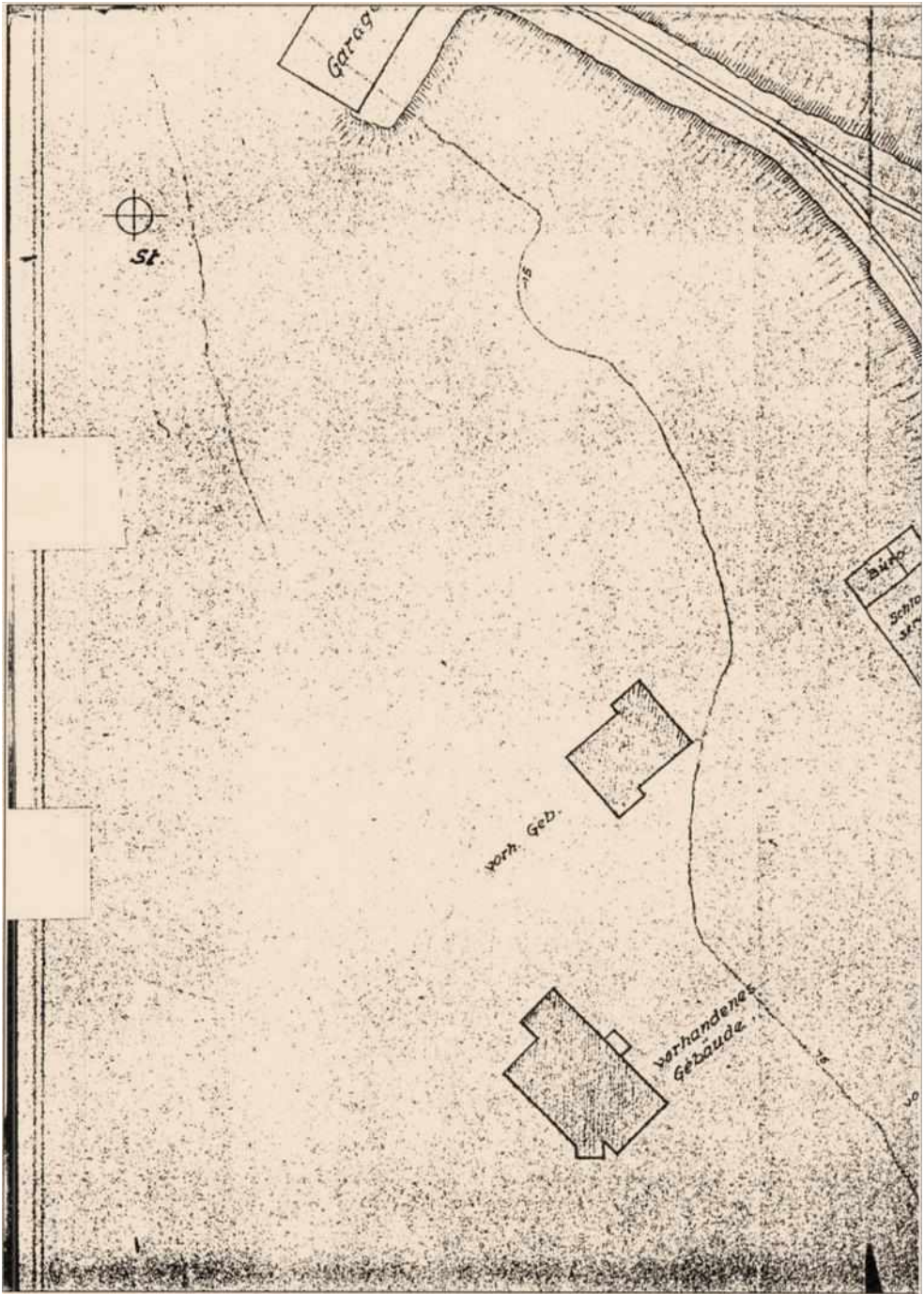
Selbstverständlich ist klar, dass die A-10-Aktivitäten unmöglich aus dem Nichts entstehen konnten. Man musste vielmehr deutscherseits Vorbereitungen treffen,

PROJEKT SALAMANDER - Z

NICHT MASSTÄBLICH
(CA 1:1000)







die sich logischerweise auch in den alliierten Luftbildaufnahmen des entsprechenden Zeitraumes finden lassen müssten.

Da es leider immer noch nicht gelungen ist, die zweifellos von den Alliierten produzierten Aufnahmen aus dem Frühjahr 1945 einzusehen, sind wir auf die ins Frühjahr 1944 zurückgehenden Luftaufklärerfotos der Engländer angewiesen. Interessanterweise sind auf ihnen verdächtige Aktivitäten nachweisbar, die bis heute nicht zufriedenstellend geklärt sind.

Der englische Autor Philip Henshall⁽¹¹⁵⁾ wies den Autor darauf hin, dass sich bereits auf einer Luftaufnahme vom 19. Februar 1944 erste Veränderungen zeigen. Auf diesem betreffenden Foto aus dem englischen Public Record Office (PRO) ist deutlich der sogenannte «Teststand XI» sichtbar. Bei diesem Teststand, der mit zwei anderen ähnlichen Strukturen abgelegen vom Hauptprüfstand und den Abschuss- und Testanlagen in einer von Norden nach Süden verlaufenden Linie liegt, sind neben einer dazugehörenden eigenen Eisenbahnlinie deutlich mehrere grosse Rohre in der kreisförmigen Struktur erkennbar, die zusammen ein Kreuz bilden. Daneben liegen einige Extragebäude ausserhalb des Kreises.

Im April 1944 hatten die Engländer diese Strukturen offiziell als Wasserstoffperoxid-Fabriken mit einer Jahreskapazität von über 2'000 t hochwertigem H₂O₂ bezeichnet.⁽¹¹⁶⁾ Im Juli 1944 hatte das britische Luftfahrtministerium – trotz einer vorangegangenen Anweisung vom 18. April 1944, dass keine Flugzeuge für Angriffe auf deutsche Wasserstoffperoxid-Fabriken von den vorher festgelegten Angriffszielen abgezogen werden dürften – neue Zielunterlagen für das Peenemünde-Gebiet ausgegeben und darin erklärt, dass Peenemündes Bedeutung in seiner Wasserstoffperoxid-Produktion liege. Dies ist widersprüchlich! Dabei war den Engländern schon lange bekannt, dass der wirkliche Treibstoff der A-4 aus Flüssigsauerstoff und Alkohol bestand.

Merkwürdigerweise wurden auch alle drei nun folgenden grossen USAF-Luftangriffe auf Peenemünde ausdrücklich wegen der Wasserstoffperoxid-Fabriken geflogen. «Prüfstand XI» sah danach aus wie eine Mondlandschaft. Was bis Kriegsende in diesem Areal ablief, ist unbekannt. Bisher wurden keine alliierten Luftaufnahmen mit späteren Daten freigegeben, obwohl alliierte Fotoaufklärer bis zum Schluss regelmässig Peenemünde überflogen. Wollten die Amerikaner in Wirklichkeit etwas anderes treffen? Wahrscheinlich ja, denn wie wir heute wissen, wurde niemals auch nur eine Tonne Wasserstoffperoxid in Peenemünde produziert!

Die sich ergebende Frage lautet nun, was all die Aktivitäten um den «Prüfstand XI» und die anderen beiden seitlich davon liegenden Teststände mit ähnlichen erdwallartigen Bodenaufschüttungen nun wirklich zu bedeuten hatten?

General Dr. Dornberger bezeichnete die Rolle des «Prüfstands XI» in der Nachkriegsgeschichte als «Abnahmeprüfstand» für Produktionsraketen. Dies erklärt aber nicht die Masse der einen Test bzw. Abschuss eigentlich unmöglich machenden Rohre im «Prüfstand XI» sowie die Existenz der beiden anderen auf den Luftaufnahmen von 1944 noch nicht fertiggestellten Prüfstände in der Nachbarschaft. Dienten die Rohre lediglich zur Tarnung im Hinblick auf die alliierte Luftaufklärung? Waren die auf dem Foto klar sichtbaren Röhren nur Attrappen, handelte es sich hierbei um Schienen für Prüfgeräte und Abschusstürme? Dem englischen Autor Philip Henshall fiel in diesem Zusammenhang auf, dass eine grössere Gruppe von «Röhren» aus dem Zentrum des «Prüfstandes XI» bis ausserhalb des Ringwalls führt und dass die Ausrichtung dieser «Röhren» anscheinend identisch mit der Feuerlinie der anderen Abschussstände an der Ostseeküste ist, insbesondere mit dem elliptischen «Prüfstand VII», von dem die meisten V-2-Abschüsse in Richtung Ostsee erfolgten. Bemerkenswerterweise wiesen die frühen Abschussstände von Cap Canaveral in den USA auf Luftaufnahmen einige Ähnlichkeiten mit dem «Prüfstand XI» in Peenemünde auf.

Leider bleibt bis heute rätselhaft, was es mit den ringförmigen Prüfständen in Peenemünde wirklich auf sich hatte und inwieweit sie mit dem «Amerika-Raketen»-Programm in Zusammenhang standen. Phil Henshall, der mit dem Autor zum Thema Peenemünde in einem regen Informationsaustausch stand, vertritt jedenfalls mit einigem Recht die These, dass hier die «Amerika-Rakete» aufgebaut werden sollte.^(117, 118)

Für den Abschuss der A-4 wäre der «Prüfstand XI» viel zu gross dimensioniert gewesen – nicht aber für die «Amerika-Rakete» oder ähnliche Entwicklungen, bei denen während des Abschusses ein Vielfaches der A-4-Energie freigesetzt worden wäre.

Im Übrigen gehört das Gelände um den «Prüfstand XI» noch bis heute zu dem für die Öffentlichkeit gesperrten Gebiet, und wir müssen uns ernsthaft fragen, ob diese Sperrmassnahmen wirklich nur dazu dienen sollen, Gefahren durch herumliegende, nicht geborgene alte Munition zu vermeiden?!

**B) SIEGESWAFFENZIEL NEW YORK – HITLERS «11. SEPTEMBER»
SOLLTE 1945 STATTFINDEN!**

Beinahe noch mehr als London war New York das bevorzugte «Hassziel» Adolf Hitlers in den letzten Kriegsjahren.

Schon seit den Tagen Kaiser Wilhelms II. wurden unzählige Ideen und Vorschläge entwickelt, wie man die Stadt am besten treffen könnte, die schlechthin als *das* Symbol der Vereinigten Staaten von Amerika angesehen wurde. Ihre «Unerreichbarkeit» übte eine besondere Faszination aus, und allein die teilweise bizarren Pläne, um die technischen und militärischen Probleme eines New-York-Einsatzes zu überwinden, würden es verdienen, in einem eigenen Buch abgehandelt zu werden.

Es wundert deshalb nicht, dass angesichts dieser scheinbar unüberwindlichen Herausforderung, die New York militärisch gesehen darstellte, deutscherseits relativ früh auch an unkonventionelle Methoden eines Angriffs, wie beispielsweise mit Raketen, gedacht wurde.

Als Lady Drummont-Hay im Herbst 1930 auf Veranlassung von Henry Ford den «Raketenflugplatz» in Berlin-Reinickendorf besichtigte, dürfte sie mit ihrem journalistischen Scharfsinn und Instinkt erkannt haben, dass sich hinter dem ganzen Spektakel ein ernstzunehmender militärischer Hintergrund verbarg. Aufgrund welcher Umstände sie ihre richtige Schlussfolgerung zog, dass eines Tages das Hauptziel der deutschen Raketenpläne im Beschiessen der USA liegen würde, ist leider nie bekannt geworden. Eine Rakete mit transatlantischem Flugbereich dürfte damals jedenfalls noch ins Reich der Science Fiction gehört haben.

Nicht einmal ein Jahrzehnt später, im Jahre 1939, sah sich Dr. Dornberger aber bereits in der Lage anzukündigen, dass es Peenemünde möglich sei, Raketen zu konstruieren, die von Westeuropa aus gegen New York geschossen werden könnten.

Es wird immer wieder behauptet, dass man im Überschwang von Hitlers Sieg über Frankreich im Sommer 1940 voller Überheblichkeit bereits Raketen entwickelte, die gegen Amerika eingesetzt werden sollten, obwohl dieses Land zu diesem Zeitpunkt noch neutral war.

Als der Peenemünder Ingenieur Graupe am 29. Juli 1940 den ersten konkreten Vorschlag für eine zweistufige Interkontinentalrakete vorstellte, war dies aller-

dings kein Zeichen von deutscher Hybris. Es ging im Sommer 1940 vielmehr darum, dass schnellstens Mittel und Wege gesucht wurden, um eine mögliche und befürchtete Intervention der USA auf der Seite Grossbritanniens zu verhindern. Sicherlich war in Hitlers Augen der beste Weg, die USA von einem möglichen Eingreifen abzuhalten, die Bezwingung des englischen Mutterlandes. England in deutscher Hand hätte jedem Interventionsplan Roosevelts den Boden entzogen. Wenn man dies noch mit dem Aufbau einer starken U-Boot-Flotte im Nordatlantik und dem Drohmittel, jederzeit Raketen gegen New York verschiessen zu können, kombinierte, wäre Deutschlands Position wohl auf lange Zeit unangreifbar gewesen.

Ausserdem durfte die Möglichkeit einer friedlichen Einigung mit England, auf die das Dritte Reich 1940 gerade nach dem erfolgreichen Blitzkrieg in Europa setzte, möglichst nicht durch die USA gefährdet werden. Auch in diesem Fall wäre eine deutsche Abschreckungswaffe, gegen die es keine Abwehr gab, von allerhöchstem Nutzen gewesen.

Wie so oft in der Geschichte, sollte jedoch alles ganz anders kommen.

Zwischenzeitlich hatten die USA begonnen, trotz ihrer nach aussen vielbeschwo- renen Neutralität, England und Russland massiv mit Materiallieferungen zu unterstützen. Seit dem Sommer 1941 herrschte im Nordatlantik praktisch Kriegszustand zwischen der amerikanischen Marine und den U-Booten von Admiral Dönitz. Eine Abschreckungsstrategie würde nun zu spät kommen.

Am 13. Juni 1941 schickte Dr. Dornberger folgerichtig ein Memorandum an Hitler, indem er neben der A-4 auch die geflügelte A-4, die A-9 und «eine Zweistufenra- kete zum Beschuss der Vereinigten Staaten» diskutierte. Offensichtlich beein- druckten diese Argumente Hitler zutiefst, denn am 21. August 1941 antwortete er, dass «diese Entwicklung von revolutionärer Bedeutung für den Verlauf der Kriegs- führung in der gesamten Welt ist». Dies zeigt bereits, dass Hitler damals schon in seinem Kalkül auch die Interkontinentalrakete mit einbezogen hatte und dass er keineswegs ein Feind der Raketentechnik war, wie das oft und gern behauptet wird. Henry Picker bestätigt denn auch in seinem Buch «Hitlers Tischgespräche im Füh- rerhauptquartier», dass Hitler die A-9/A-10 als Mittel ansah, um das sich ab De- zember 1941 im «direkten» Krieg mit dem Dritten Reich befindliche Amerika frie- densreif zu schiessen.

Am 7. Juli 1943 erteilte Hitler bei seinem berühmten Treffen mit Dr. Dornberger und Wernher von Braun neben dem offiziellen Bauauftrag für die A-4 auch den Befehl zur Schaffung der A-10.

Somit wurde das A-10-Projekt von einer für die spätere Zukunft geplanten «Kriegsverhinderungswaffe» zu der ultimativen «Siegeswaffe», die Hitlers Erzfeind Roosevelt bezwingen sollte. Dabei stellte Hitler einen direkten Zusammenhang zwischen der «Atlantik-Rakete» und ihrer Bestückung mit Nuklearwaffen her.

Die «Amerika-Rakete» war unter den ab Sommer 1944 in grösster Eile in konkrete Verwirklichung genommenen Systemen zum Angriff auf New York (U-Boot-A-4, U-Boot-V-1, Interkontinentaldüsenbomber, Orbitalbomber) diejenige Waffe, an der bis dahin schon am längsten Vorarbeiten geleistet worden waren.

Auch in ihrem Falle kam es nun zu einem verzweifelten Rennen gegen die Zeit, die für das Dritte Reich immer schneller verfloss.

ALS DIE AMERIKANISCHE ÖFFENTLICHKEIT AUF EINE V-3-INTER-KONTINENTALRAKETEN-ATTACKE VORBEREITET WERDEN SOLLTE

Die amerikanische Öffentlichkeit – nicht aber die Roosevelt-Regierung – wurde im Dezember 1941 von dem japanischen Angriff auf Pearl Harbour völlig überrascht. Am Ende des Jahres 1944 sah es so aus, dass eine ähnliche Situation erneut drohte, nur mit dem Unterschied, dass deren Auswirkungen dieses Mal für das Land und seine Moral bedrohlicher gewesen wären, als in den «Tagen der Infamie» von Pearl Harbour. Damals trat die vorher überwiegend einem Kriegseintritt ablehnend gegenüberstehende Bevölkerung voller Wut und Entschlossenheit auf die Seite ihres Präsidenten, um die Achsenmächte Deutschland, Japan und Italien zu besiegen. Ende 1944 erwartete man aufgrund des Zurückweichens der Deutschen an beinahe allen Fronten einen baldigen Frieden und man ging seitens der amerikanischen Öffentlichkeit davon aus, dass das eigene Heimatland vorher nicht mehr vom Krieg heimgesucht würde, auch wenn es immer wieder deutsche Drohungen gab, neue Waffensysteme gegen die Vereinigten Staaten einzusetzen. Tatsächlich aber drohte erhebliche Gefahr, die dem amerikanischen Normalbürger keineswegs bewusst war.

Ein auf einem USAF-Mikrofilm enthaltenes Dokument (Abbildung) von General Arnold weist nach, dass die USA-Führung im Dezember 1944 nicht nur mit Angriffen von U-Boot-V-1 gegen New York rechnete, wie bis zum heutigen Tag behauptet wird.

Bei einem Treffen des amerikanischen Oberkommandos (CCS) in Washington am 8. Dezember 1944 wurde eine Direktive von Präsident Roosevelt diskutiert, «wie man die amerikanische Öffentlichkeit auf die V-3 Gefahr – interkontinentale Raketenattacke gegen die Vereinigten Staaten – vorbereiten sollte».

Damit ist anhand der Akten eines der höchsten US-Luftwaffengenerale bewiesen, dass die Amerikaner schon Ende 1944 definitiv auch mit dem baldigen Erscheinen von deutschen Interkontinentalraketen rechneten.

Gleichzeitig befahlen die Vereinigten Stabschefs (JCS) den zuständigen Kommandeuren, gegen die anstehende Bedrohung vorbeugende Aktionen in die Wege zu leiten und entsprechende Pläne vorzubereiten.

Konnte man vielleicht auf amerikanischer Seite noch hoffen, seegestützte Raketen und Flugkörper durch die Bekämpfung ihrer Träger-U-Boote in den Griff zu bekommen, entfielen diese Möglichkeiten gegen die deutschen «ICBM» (V-3-Interkontinentalraketen) allerdings völlig. Es musste deshalb seitens der Verantwortlichen darüber beraten werden, wie man die eigene Bevölkerung auf einen kaum verhinderbaren Raketenbeschuss vorbereiten sollte. Dass die Teilnehmer an der CCS-Runde dies ohne grosse Begeisterung taten, wie General Arnold berichtete, dürfte wohl auf der Hand liegen.

Eine Studie im Auftrag des stellvertretenden Armeegeneralstabschefs Hull sollte dann ausarbeiten, wie die Botschaft des Präsidenten ans Volk lauten müsse, in der die Möglichkeit eines V-3-Angriffs angekündigt würde.

In dieser Studie sollten auch «Überlegungen angestellt werden über den Sieg, den der Feind erreichen würde, wenn die Vereinigten Staaten keine vorbeugenden Aktionen ergreifen würden, oder ob man sich stattdessen besser dafür entscheiden sollte, auf die Fähigkeit der amerikanischen Öffentlichkeit zu vertrauen, einen solchen unangekündigten Schlag zu ertragen». Den Worten eines führenden US-Generals zufolge fürchtete man also am 8. Dezember 1944 von höchster Stelle, dass ein bevorstehender Interkontinentalraketenangriff auf New York zu einem deutschen Sieg führen würde.

Aus dem, was über das CCS-Treffen bis heute bekannt geworden ist, geht eindeutig hervor, dass die nach einem V-3-Angriff gegen Amerika erwarteten Folgen von

FARBILDTEIL

Hinweis:

Die Wiedergabe der Abbildungen
untereinander erfolgt *nicht* massstäblich!



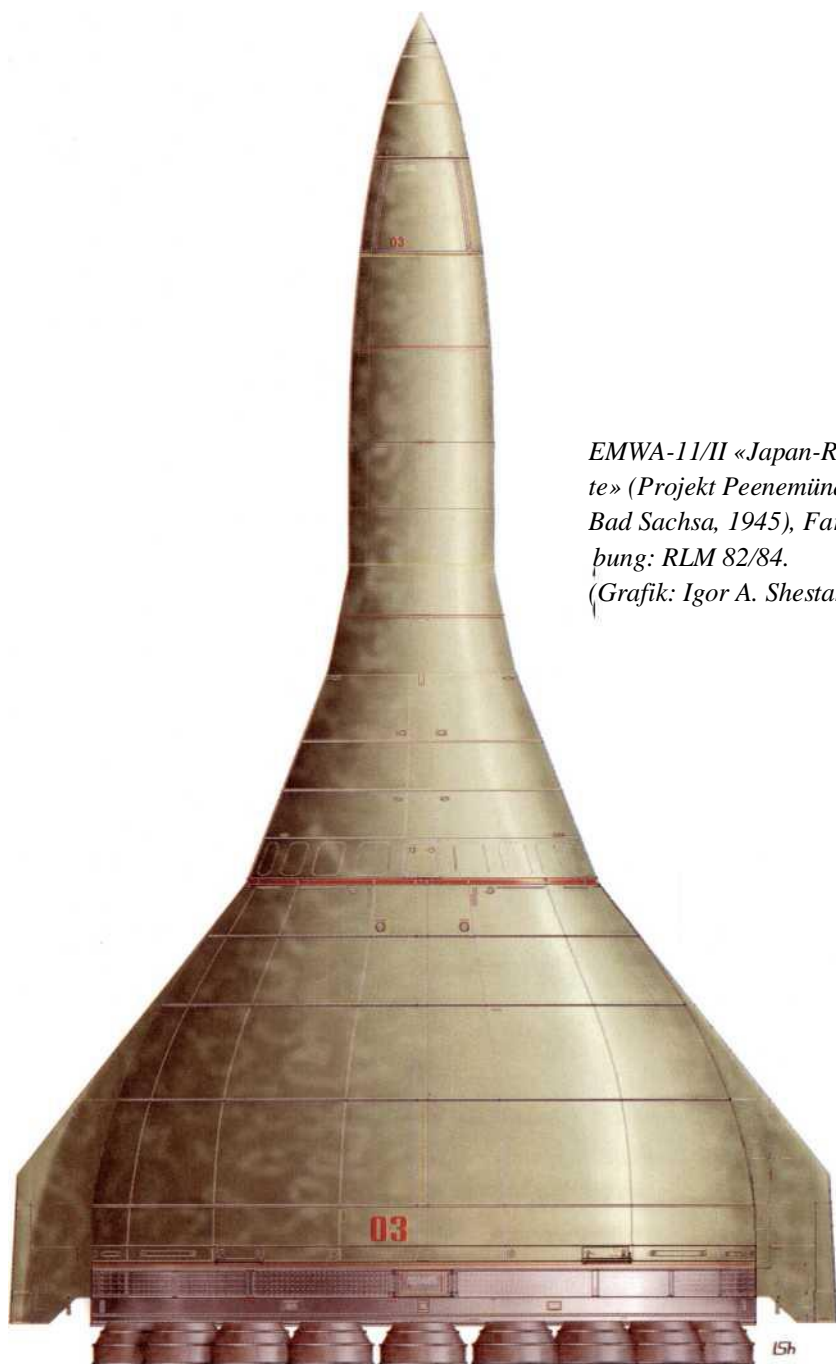
*A-9P/A-10 (frühe bemannte Ausführung, Peenemünde März 1945),
Farbgebung: A-10: RLM «weissgrau 1945» über RAL 6003; A-9A:
Splittertarnung RLM 81/82/74.
(Grafik: Igor A. Shestakov)*



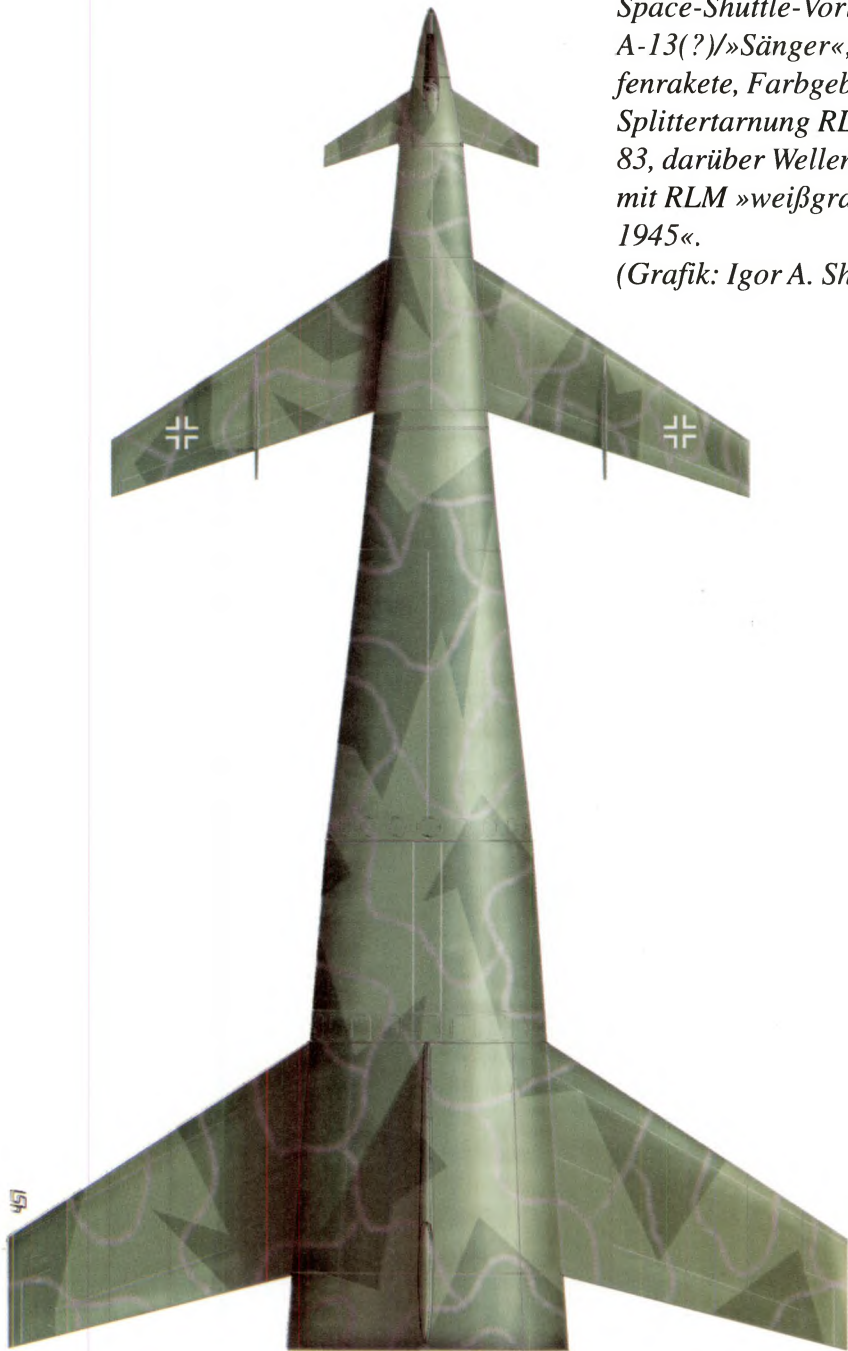
*A-9/A-10B (frühe Ausführung, Peenemünde März 1945).
(Grafik: Igor A. Shestakov)*



*Projekt A-11 (Bad Sachsa, März 1945),
Farbgebung A-11: RLM 99 über RAL
6003; A-9-Spitze: Wolkenmuster aus
RAL 6003/ RLM74/RLM 99.
(Grafik: Igor A. Shestakov)*



*EMWA-11/II «Japan-Rakete» (Projekt Peenemünde/
Bad Sachsa, 1945), Farbgebung: RLM 82/84.
(Grafik: Igor A. Shestakov)*



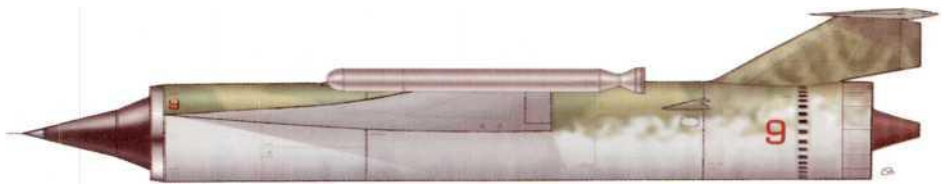
*Space-Shuttle-Vorläufer
A-13(?)/»Sänger«, Dreistufenrakete, Farbgebung:
Splittertarnung RLM 82/
83, darüber Wellenmuster
mit RLM »weißgrau
1945«.
(Grafik: Igor A. Shestakov)*

*EMW A-12. Dreistufenrakete für Weltraumtransport oder große Interkontinentalnutzlasten (Projekt Peenemünde/Bad Sachsa, 1945). Farbgebung: Wolkenmusterarnung RLM 82/83.
(Grafik: Igor A. Shestakov)*

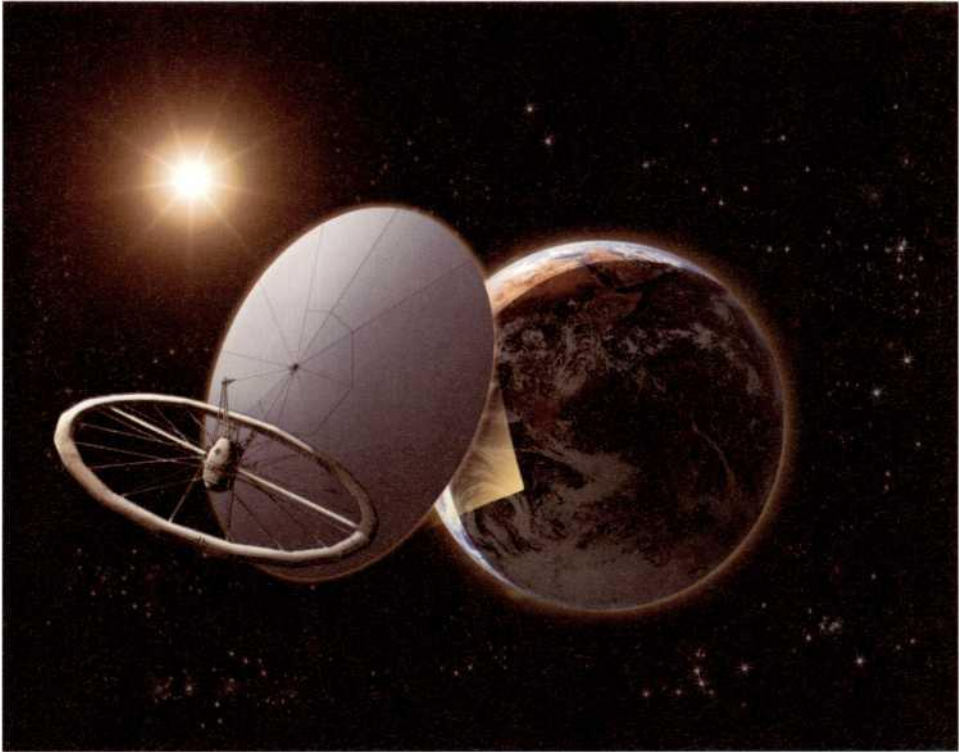




Dornier-217-K-2-«Amerika-Bomber» mit grossem Sanger-Staustrahltriebwerk, Istres (Sudfrankreich), 1944. Farbgebung: Oberseiten: RLM 72/73, Unterseiten: RLM 65. (Grafik: Igor A. Shestakov)



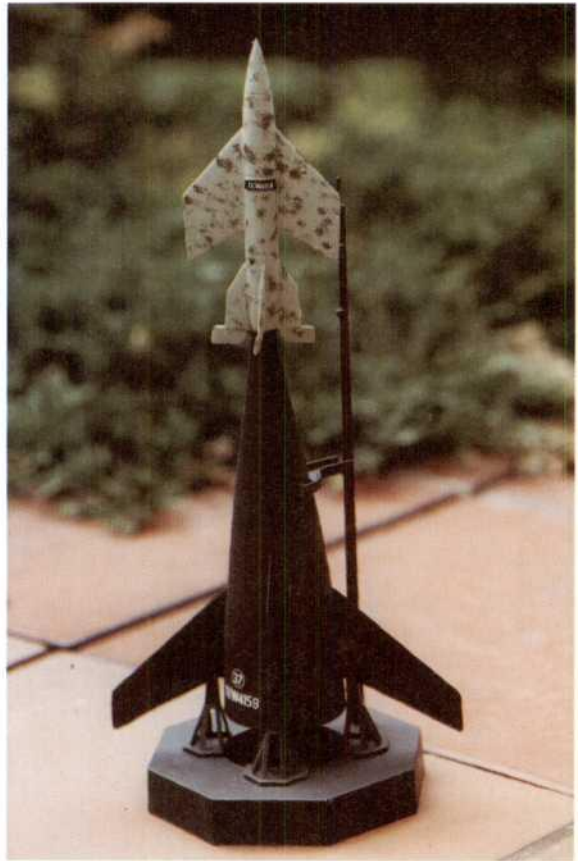
Tromsdorff-D-6'000-Staustrahl-Interkontinentalflugkorper mit Startbeschleunigungs-Feststoffraketen an den Tragflachenspitzen. Farbgebung: Oberseite: RLM 82/83, Unterseite: RLM 76, Feststoffraketen: RLM 02. (Grafik: Igor A. Shestakov)



Rauminsel EMW «Fliegende Artillerie Hitler» (Rekonstruktionsversuch). Mit dieser Rauminsel, für deren Realisierung 50 Jahre angesetzt wurden, wollte Hitler nach einem gewonnenen Krieg die Welt kontrollieren. Unbotmässige Gegner sollten so aus dem Weltraum durch «Lichtblitze» vernichtet werden. (Grafik: Igor A. Shestakov)

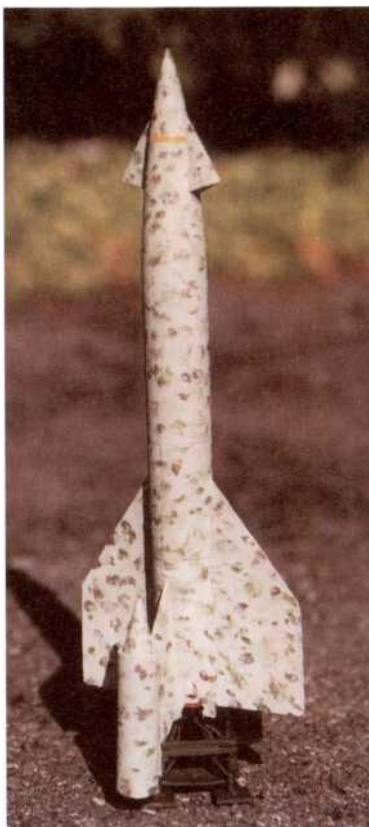


*Der Vorläufer der A-10: «Entwurf 1936.
(Modell Georg)*



*A-4B mit Feststoffboosterrakete (
Peenemünde, März 1945).
(Modell Georg)*

*Entenflügel-A-9 mit verlängertem Rumpf und zwei
Staustrahltriebwerken (Projekt). (Modell Georg)*



*Projekt «Ross und Reiter»: En-
tenflügel-A-9p mit Staustrahl-
triebwerk auf A-10- Startstufe.
(Modell Georg)*



*A-4/A-10 mit Sechser-Starttriebwerk
(Frühversion).
(Modell: Herminio Pimentei
Espinoza, Photo: Aescala models
www.geocities.com/aescalamodels)*



*A-4a(tomar)/A-10 mit
Zweiphasentriebwerk.
(Modell: Herminio Pimentei
Espinoza, Photo: Aescala models
www.geocities.com/aescalamodels)*



*A-9/A-10 mit Sechser-Starttriebwerk
(Frühversion).
(Modell: Herminio Pimentei
Espinoza, Photo: Aescala models
www.geocities.com/aescalamodels)*



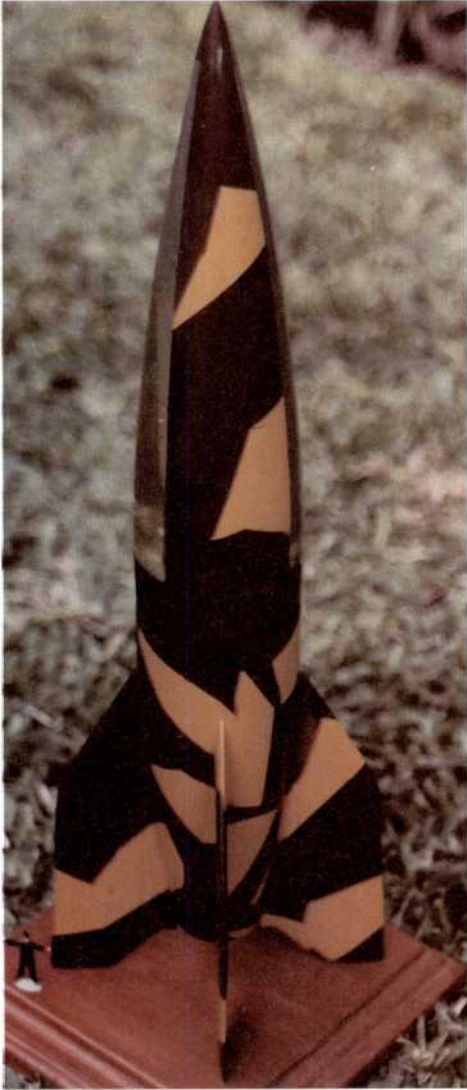
*Bemannte A-9/A-10 mit Sechser-
Starttriebwerk (Frühversion).
(Modell: Herminio Pimentei
Espinoza, Photo: Aescala models
www.geocities.com/aescalamodels)*



*A-9p/A -10-Eintriebwerksversion
(spätere Ausführung).
(Modell: Herminio Pimentel
Espinoza, Photo: Aescala models,
www.geocities.com/aescalamodels)*



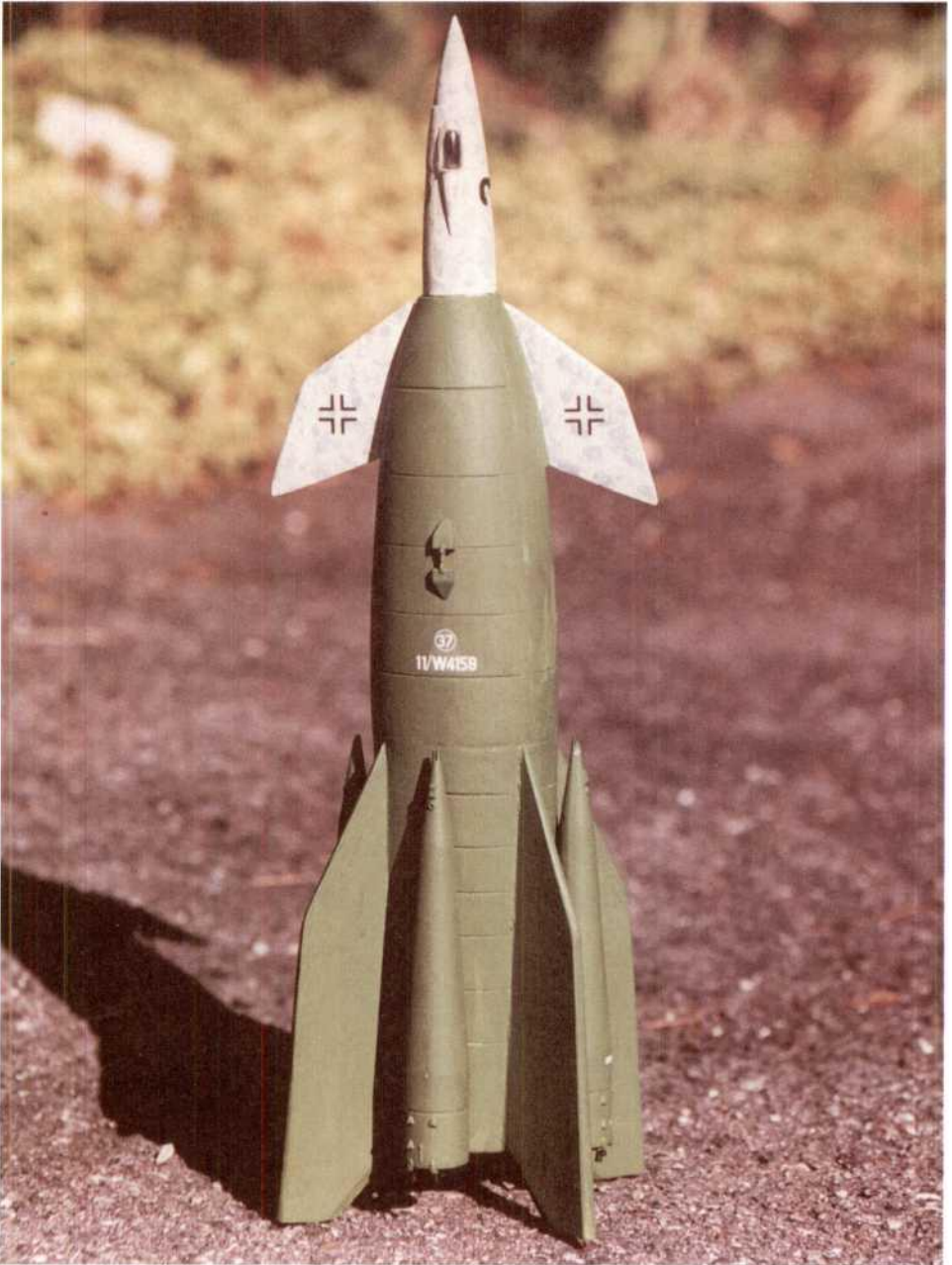
*A-4/A-10-Spätversion mit Zwei-
phasentriebwerk im geöffneten Zu-
stand (Abnahme der A-10-Hülle).
(Modell: Herminio Pimentel
Espinoza, Photo: Aescala models
www.geocities.com/aescalamodels)*



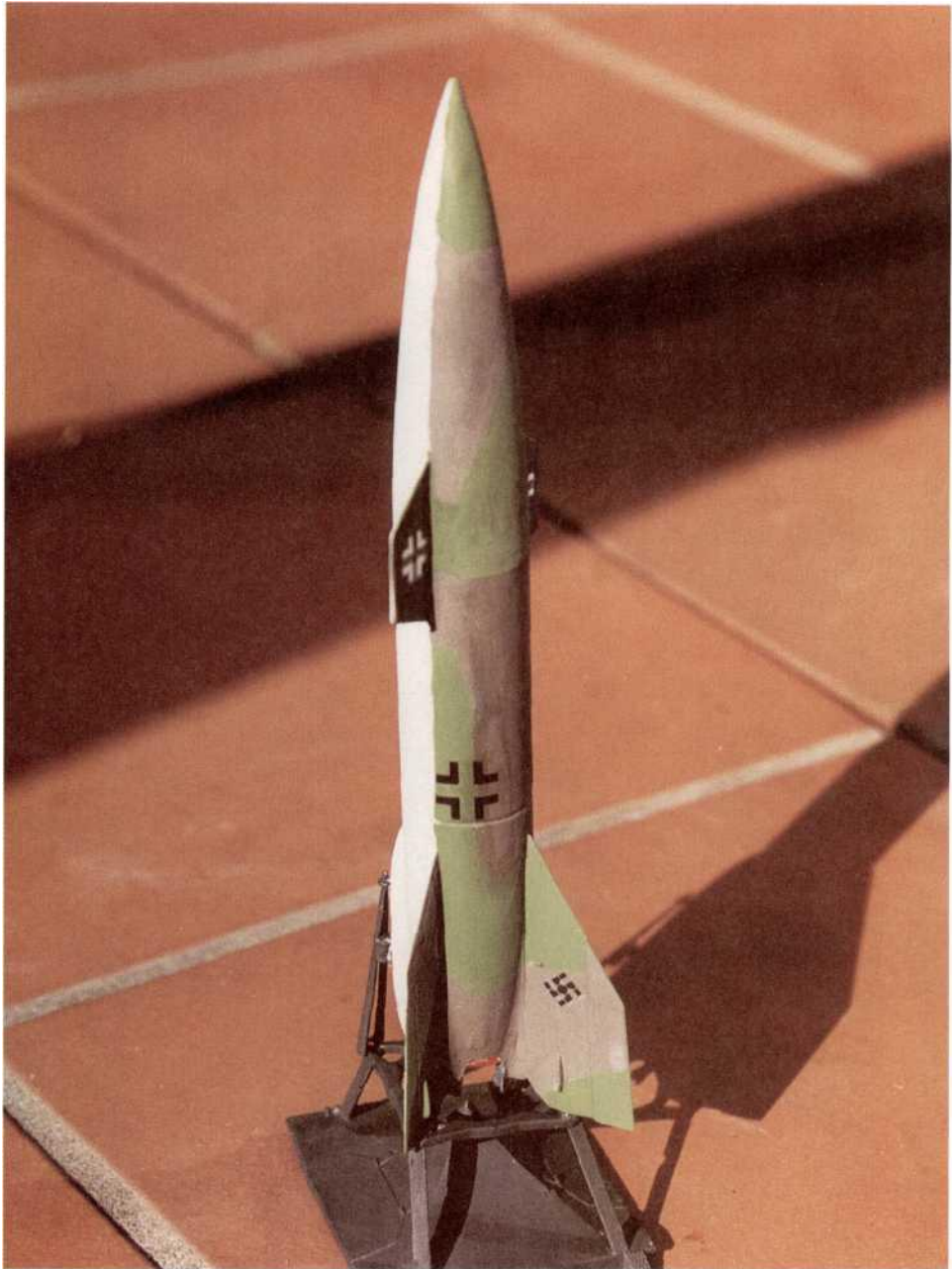
*A-9/A-10-Spätversion mit Zwei-
phasentriebwerk und «Langflügel»-A-9
(Modell: Herminio Pimentei
Espinoza, Photo: Aescala models
www.geocities.com/aescalamodels)*



*«Projekt Zossen»-
Interkontinental-Bündelrakete.
(Modell Georg)*



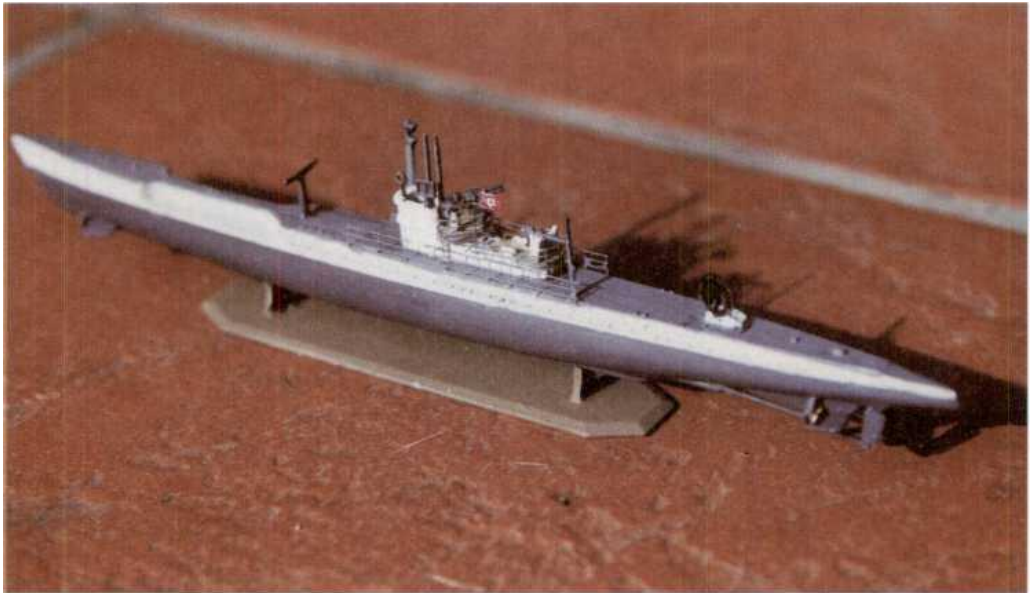
Bemannte V-2 auf A-10 mit Boosterraketen zum Erreichen einer Orbitalbahn (Peenemünde, April 1945?). (Modell Georg)



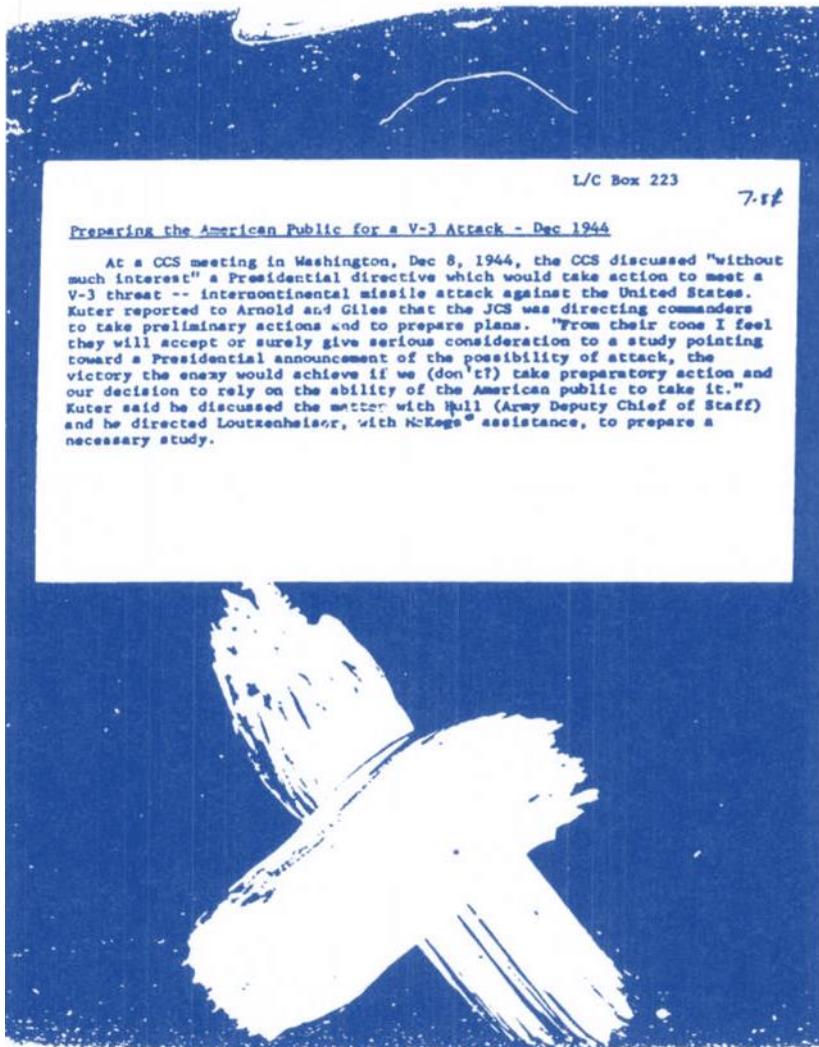
EMW «Interglobal»-Transportraketenprojekt. (Modell Georg)



*Heinkel-He-III-H-20-Flugkörperlenkflugzeug für Fi-103 (V-1) mit
«Berlin»-Radar, Schleppantenne und Leitstrahlanlage (Antwerpen,
1944/45). (Modell Georg)*



*U-Boot-Typ IXD mit Lenk-Radar «Hörnchen» und Leitstrahlanlage
(1945). (Modell Georg)*



«... und die Wahrheit ist doch ans Licht gekommen!»

US-General Arnold berichtete in einem Dokument, das auf einem erst 2001 freigegebenen USAF-Mikrofilm enthalten ist, dass das amerikanische Oberkommando (CCS) am 8. Dezember 1944 darüber beraten hatte, wie man die US-Öffentlichkeit auf die drohende Gefahr eines Angriffs durch deutsche V-3-Interkontinentalraketen vorbereiten sollte. Es ging (wörtlich!) «um das Risiko eines deutschen Sieges»!

Onsdag 12 december 1944

Raketbomben för New York färdig i år?

Minister Speer meddelade vid ett sammanträde med rustningsrådet för den tyska industrin att Wehrmachts överkommando ansåg de resultat som åstadkommits med V-2 tillfredsställande. Ytterligare förbättringar håller på att vidtagas. V-3, som är avsedd för beskjutning av New York, är så pass färdig att man har beräknat de första provskjutningarna till slutet av denna månad.

samarbete med Italienarna och tyskarna måste ha kostat livet, eller friheten för tusentals av hans landsmän. I stället för att få och nösa som en man i en stad som förr försåg honom med ammunition att användas mot de allierade skulle han arresteras och ställas inför en domstol.

(Copyright AT och News Chronicle.)

LA GUARDIA'S ADVICE DRAWS NAZI IRONY

LONDON, Dec. 13 (AP)—A German spokesman commented with "biting irony" today, the Berlin radio said, on Mayor La Guardia's statement that New Yorkers would not deal with the Germans for 100 years if New York were bombarded with V-3 weapons.

[In a broadcast Sunday Mr. La Guardia said: "To the Nazis: Don't think you will get away with it. If an attempt is made to bomb a defenseless city, the people of New York will have no business relations with Naziland for 100 years to come."]

"Apparently the Americans have gained permission to bomb Turin, Milan, Ravenna, Cologne, Munich or Vienna at discretion, while it is a deadly sin to do harm to New York," the spokesman said. "This American statement is grotesque."

The spokesman, described as "amused," added:

"This shows that La Guardia reckons with the fact that the National Socialists will rule Germany for the next 100 years at least."

The National Socialist party in Germany will not continue in power another 100 weeks, let alone 100 years, Mayor La Guardia said yesterday, when told of the Nazi interpretation of his broadcast remarks.

"It is up to the German people to put them out of business without further delay," he said. "Naturally, our country is not going to stand by and let the same gang build up another war machine in Germany. With enemy forces on German soil, both on the eastern and western fronts, the German people should act and act quickly."

"I think that the Nazis understood what I said, hence their anxiety."

Das CCS-Treffén vom 8. Dezember 1944 wurde möglicherweise durch die Drohung des deutschen Rüstungsminister Speer ausgelöst, der New York mit der V-3 beschossen lassen wollte. Darüber wurde u.a. in der skandinavischen Zeitung «AT» am 2.12.1944 berichtet (oben rechts).

Daraufhin drohte der New Yorker Bürgermeister La Guardia der deutschen Seite, dass in einem solchen Falle die New Yorker Einwohner in den kommenden 100 Jahren keinen Handel mehr mit Deutschland zu treiben würden («New York Times» vom 14.12.1944; rechts).

fürchterlicher Natur gewesen sein müssen. Die Gefahr des Einschlags einzelner Sprengköpfe mit 1'000 kg konventionellen Sprengstoffs hätte der amerikanischen Führung wohl nur ein müdes Achselzucken abgewinnen können. Zudem hätten derartiger Attacken nur die Wut der US-Bevölkerung auf die Deutschen geschürt. Massnahmen, wie die am 8. Dezember 1944 von den amerikanischen Verantwortlichen diskutierte Präsidentenansprache, die im Voraus eine generelle Warnung beinhalten sollte, werden nur getroffen, wenn eine nationale Katastrophe bevorsteht. Die deutsche «V-3-Interkontinentalrakete» galt als eine solche reale Bedrohung und Katastrophe!

DER GEPLANTE USA-BESCHUSS UND DIE DEUTSCHEN WETTERSTATIONEN IN KANADA, AUF GRÖNLAND UND IM NORDMEER

Die Kenntnis des Wetters über dem Atlantik und im Zielgebiet konnte bei der Planung und Durchführung des von deutscher Seite vorgesehenen USA-Raketenbeschusses zur entscheidenden Grösse für den Erfolg oder Misserfolg der Operation werden.

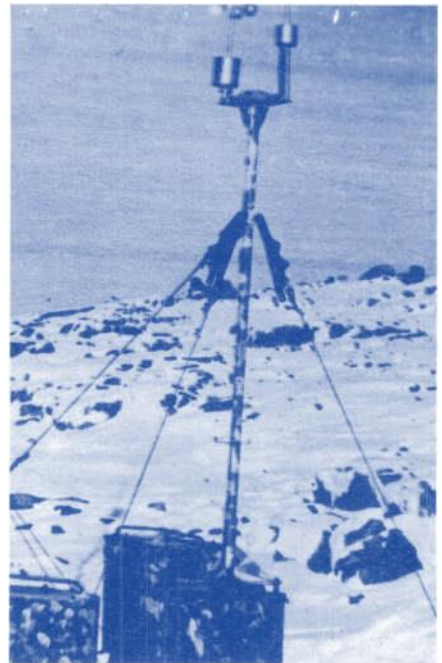
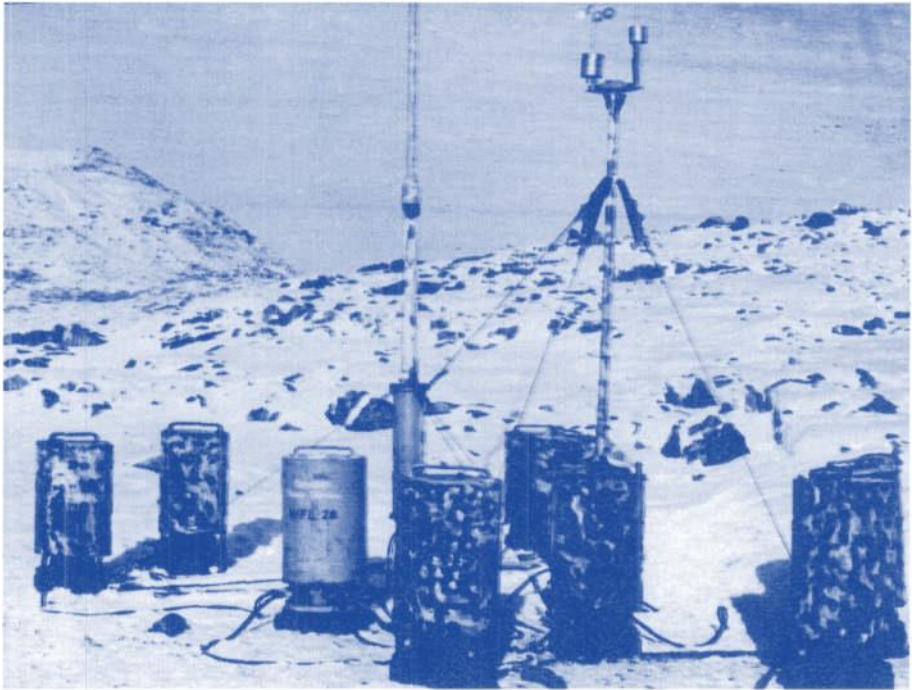
Henry Picker erwähnt⁽¹¹⁹⁾, dass Adolf Hitler bereits 1943 an der Nordspitze der ostkanadischen Halbinsel Labrador durch das Unterseeboot U-537 eine Wetterstation für den ab 1945 geplanten USA-Beschuss mit der Fernrakete A-9 errichten liess. Die Wissenschaftler Dr. Kurt Sommermeyer und Walter Hildebrandt stellten die automatische Wetterstation zusammen mit der Besatzung von U-537 auf einem 50 m hohen Hügel knapp 400 m landeinwärts an der Küste der St. Martin's Bay in Labrador, südlich von Kap Chidley, auf. Die Station begann dann ab dem 23. Oktober 1943 zu arbeiten. Damit konnten erstmals aus diesem Gebiet kontinuierlich Wetterdaten empfangen werden.

Obwohl Henry Pickers Buch seit 1951 bereits in mehreren Auflagen erschienen war, verneinten die kanadischen Behörden jahrzehntelang kategorisch, dass es auf dem Boden ihres Landes je eine deutsche Station gegeben hätte. Es dauerte deshalb sehr lange, bis diese mittels des U-537-Einsatzes errichtete Wetterstation (Deckname: «Kurt») identifiziert werden konnte. Dies gelang erst 1981, als der Meteorologe Franz Selinger nach einem Treffen von U-Boot-Veteranen den kanadischen Behörden die genauen Positionsangaben anhand des Kriegstagebuchs und bewei-

sende Fotografien vorlegen konnte.⁽¹²⁰⁾ Nachdem darauffolgende Aufklärungsflüge der kanadischen Luftwaffe bestätigt hatten, dass sich die Station zweifellos immer noch dort befand, wurde seitens der kanadischen Küstenwache eine aufwendige Bergungsaktion gestartet, zu der auch Franz Selinger eingeladen wurde. Diese Operation führte der grosse kanadische Eisbrecher «Louis S. St. Laurent» durch. Er hatte u.a. zwei Hubschrauber an Bord, um die Bergungsgruppe zu der ehemaligen deutschen Wetterstation zu bringen. Nach diversen Schwierigkeiten endlich am Ziel angekommen, musste die Bergungsmannschaft feststellen, dass jemand die Wetterstation kurz vorher gründlich zerstört hatte und dass die Trümmerstücke über ein grosses Gebiet verstreut waren. Vertrat man zuerst noch die Meinung, dass herumstreunende Eskimos die Wetterstationsbehälter verwüstet hatten, stellte sich dann aber doch heraus, dass hier in Wirklichkeit Fachleute am Werk gewesen waren, die über die entsprechenden Werkzeuge verfügt hatten, um alles sorgfältig zu zerlegen. Es liess sich weiter zweifelsfrei beweisen, dass die Zerstörung der vorher über Jahrzehnte völlig unbeachtet gebliebenen deutschen Wetterstation erst verhältnismässig kurze Zeit vor dem Eintreffen der offiziellen Bergungsmission der kanadischen Küstenwache stattgefunden hatte. Für «irgendjemand» war offensichtlich dieses technische Museumstück auf Labrador immer noch wichtig genug, um es ohne Rücksicht auf Kosten und Gefahren noch schnell vor der geplanten offiziellen Bergung zu zerstören.

Wir haben hiermit einen aktuellen Hinweis vorliegen, der dokumentiert, dass selbst heute noch gezielt Spuren und Beweise aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs vernichtet werden, wenn sie denn Dinge betreffen, die es offiziell niemals gegeben haben darf. Pickers Bericht, nach dem die automatische Wetterstation «Kurt» speziell für den USA-Raketenbeschuss errichtet wurde, lässt erkennen, in welche Richtung der Verdacht geht und wer ein Interesse an solchen Zerstörungseinsätzen haben könnte.

Während die Geschichte der erfolgreichen automatischen Wetterstation auf Labrador wohl für immer geheimnisvoll bleiben wird, wissen wir von mindestens noch einem weiteren Fall, der allerdings am 18. September 1944 endete. An diesem Tag scheiterte ein weiterer Versuch des Deutschen Wetterdienstes, eine automatische Wetterstation mit dem U-Boot U-867 nach Kanada zu bringen, die südlicher als die erste auf Labrador aufgebaut werden sollte. Das Boot hatte neben meteorologischen Spezialisten auch anscheinend einen deutschen Agenten für Kanada an



Erst in den 1980er Jahren kurz vor ihrer geplanten Bergung auf rätselhafte Weise zerstört: Deutsche automatische Wetterstation «Kurt» auf Labrador aus dem Jahr 1943. War der Grund für die Zerstörung der Zusammenhang mit dem 1945 geplanten Fernraketenbeschuss New Yorks? (Quelle: Fotos No. 70/71 – Sammlung Jak P. Mallmann Showed)

Bord.^(121, 122). Bei der Fahrt des U-Bootes ereigneten sich merkwürdige Vorgänge, die bis heute ungeklärt sind.

Bereits am 8. Tag nach der Ausfahrt aus Kiel meldete der Kapitän von U-867 eine völlig leere Batterie sowie zwei defekte Dieselmotoren, so dass er Schlepperhilfe nach Norwegen anfordern musste. Die U-Boot-Mannschaft wartete zwischenzeitlich geduldig auf Hilfe und wehrte sich erbittert gegen alliierte Flugzeuge. Trotz fehlgegangener RAF-Luftangriffe sank schliesslich das nicht mehr tauchfähige Boot (Selbstversenkung?), während sich die Besatzungsangehörigen in mehrere Schlauchboote retten konnten. Die Besatzung eines englischen Flugzeugs stellte fest, dass das U-Boot plötzlich zu sinken begann, ohne dass es Bomben getroffen hatten und nahm Fotos der Besatzung in den Rettungsbooten auf. Obwohl das deutsche Marine-Oberkommando noch Schlepper und andere U-Boote zu Hilfe geschickt hatte, um U-867 und seine wertvolle Fracht zu retten, gelang es nicht einmal, auch nur einen einzigen Überlebenden zu bergen.

Die Männer von U-867 waren offensichtlich nicht mehr dazugekommen, auch nur ein einziges Notsignal von ihren mitgeführten Funkgeräten abzugeben, obwohl sie sich hätten retten können. Die später am Strand angeschwemmten Leichen von Besatzungsmitgliedern des U-Bootes wiesen eindeutig auf eine grosse vorherige Gewalteinwirkung hin. Nach neueren Untersuchungen bietet sich als wahrscheinliche Erklärung dafür die Vernichtung der Schlauchboote durch englische Flugzeuge an, und zwar unmittelbar nachdem die Männer von U-867 diese bestiegen hatten.

Es wird sich wohl nie mehr klären lassen, ob Sabotage oder andere widrige Umstände zur schicksalhaften Havarie von U-867 am 16. August 1944 führten.

Auch die misslungene Bergung wirft Fragen auf. Das Boot war immerhin so wichtig, dass es als eines der ersten Front-U-Boote bereits bei seiner Indienststellung mit einem Schnorchel versehen wurde. Es ist auch deshalb unverständlich, warum man deutscherseits nicht in der Lage war, dem hilflosen, nur 200 Seemeilen von Norwegen entfernt und viele Stunden bewegungsunfähig liegenden Sonder-U-Boot Luftschutz zu geben, obwohl in Stavanger und Opstal Langstreckenjäger des Typs BF-110 G lagen und zudem die Position des Havaristen genau bekannt war. Das mysteriöse Scheitern von U-867 war jedoch nur ein Vorgeschmack auf den

sich nun in voller Intensität entwickelnden Wetterkrieg um und auf dem amerikanischen Kontinent.

Ab Ende August 1944 fällt gleichzeitig mit der Intensivierung des Amerikaprojekts eine Verstärkung der deutschen Wetterbeobachtungsaktivitäten vor Grönland auf. In der Zwischenzeit war jedoch durch die ständig stärker werdende alliierte Überlegenheit und vor allem die ULTRA-Funkentschlüsselung eine Situation entstanden, die den Deutschen immer weniger Chancen liess.

So scheiterte am 1. September 1944 die Mission «Edelweiss I» vor Ostgrönland, als das Wetterbeobachtungsschiff (WBS 6) «Kehdingen» vom amerikanischen Eisbrecher USS «Northland» versenkt wurde.

Am 4. Oktober 1944 schlug die Mission des Wetterbeobachtungsschiffes (WBS 11) «Externsteine» fehl, als US-Truppen von Bord des Eisbrechers USS «Eastwind» in Nordostgrönland landeten und die von WBS 11 angelieferte Wetterstation «Edelweiss II» zerstörten. Dabei fielen den Amerikanern ausser drei Offizieren und neun Mann Besatzung der Wetterstation auch Vorräte in die Hand, die für zwei Jahre gereicht hätten.

Folgt man der veröffentlichten Meinung, gaben die Deutschen nach dem missglückten Ende von «Edelweiss II» ihre Absichten auf, neue Wetterstationen in Grönland zu errichten. Diese Behauptung würde gut zu der heute von der «etablierten» Geschichtswissenschaft geäusserten Ansicht passen, dass die vermehrten deutschen Wetterkriegsaktivitäten ab Sommer 1944 in Grönland in Zusammenhang mit der geplanten Ardennenoffensive (Dezember 1944) standen. Hitler brauchte dafür die sichere Vorhersage «schlechten Wetters». Stimmt das aber wirklich?

Am 15. Dezember 1944 veröffentlichte die neutrale schwedische Zeitung «Süd Svenska Dagbladet Snällposten» eine Meldung der alliierten Nachrichtenagentur Reuters.⁽¹²³⁾ Darin hiess es, man habe seitens des US-Militärs in den letzten Wochen mehrfach Versuche deutscher Kommandounternehmen abwehren müssen, auf Grönland Stützpunkte zu errichten. Dabei habe es Tote und Verletzte gegeben, Boote wurden versenkt und eine Radiostation zerstört. Während ihrer Mission, so hiess es weiter, hätten die amerikanischen Schiffe einen Angriff von deutschen zweimotorigen Bombern abwehren können.⁽¹²⁴⁾ Demnach muss es auf Grönland neben Radiostationen und Wetterstützpunkten auch brauchbare Flugpisten für zweimotorige deutsche Kampfflugzeuge gegeben haben.

Die deutschen Aktivitäten an der Wetterfront vor Kanada, Grönland und im Nordmeer gingen aber auch im Jahr 1945 lange nach dem Ende der Ardennenoffensive weiter. Dies zeigt eindeutig, dass die von der «etablierten» Geschichtswissenschaft genannten Gründe schlichtweg falsch sind! Ein Beweis dafür ist, dass noch am 1. April 1945 das Wetterbeobachtungsschiff (WB S 10) «Windhuk (Skudd 1)» an der Polarküste strandete und sank.^(125, 126) Was das Schiff dort für einen Auftrag zu erledigen hatte, ist bis heute ebenso unbekannt wie die letzten Fahrten des (angeblichen) Walfängers WBS «Zenith» und des mysteriösen WBS «Doris».⁽¹²⁷⁾

Auch die Luftwaffe setzte bis Kriegsende Langstreckenflugboote des dreimotorigen Typs B V 138 und die sechsmotorigen B V 222 zur Versorgung über Grönland ein.⁽¹²⁸⁾ Da man solche Unternehmungen kaum aus Jux und Tollerei veranstaltete, muss es also auch hier einen «Empfänger» für diese Versorgungsflüge gegeben haben!

Ob die Abwehrversuche der US Coast Guard und der US Navy den gewünschten Erfolg hatten, ist also zweifelhaft. So erschien am 3. Februar 1945 ein Memorandum des alliierten «Joint Intelligence Staff» über «feindliche Aktivitäten» in Grönland.⁽¹²⁹⁾ Es wurde «on request» (auf Anforderung) angefertigt. Dies bedeutet, dass höchste alliierte Militärkreise sich ernsthaft Gedanken darüber machten, was das anscheinend kaum unter Kontrolle zu bringende Interesse der Deutschen an der Errichtung von Stützpunkten in Grönland zu bedeuten hatte.

Das Interesse der Deutschen an Grönland war so gross, dass selbst nach dem Ende des Krieges deutsche Einheiten dort anzutreffen waren. Gab es bisher meist nur Informationen, die mehr oder weniger den Status von Gerüchten hatten, konnte jetzt dieser sensationell erscheinende Umstand bestätigt werden.

Wie sich zeigen lässt, wurde bereits im Frühjahr 1942 durch U-Boote eine Gruppe von deutschen Soldaten in Grönland an Land gesetzt.⁽¹³⁰⁾ Anführer der Gruppe war ein Hauptmann namens Hammerlein, der vor dem Krieg mehrmals an Polarexpeditionen teilgenommen hatte. Die deutschen Soldaten, die sich die «Weisse Todesrotte» nannten, waren auf das Beste ausgerüstet und mit den damals modernsten Geräten versehen. Etwa 80 km von dem Hafen Angmagsalik entfernt, wurde eine Station errichtet, von der aus die Truppe Hammerleins meteorologische Meldungen nach Deutschland funkte. Mit Unterseebooten kamen später regelmässig Le-

Deutsche Kampfgruppe noch auf Grönland?

Von U-Booten an Land gesetzt — Seit fast sechs Jahren in der Schneewüste

Wien, 28. Dezember. In mehreren ausländischen Blättern erschienen in den letzten Tagen Berichte, die an phantastisch klingen, daß man als mit Vorbehalt aufnehmen muß. Jedenfalls wird man ergebende Meldungen abwarten müssen, um Klarheit darüber zu gewinnen, ob die Meldungen in allem und jedem stichhältig sind. Eskimos haben, so heißt es, dem Kommandanten einer amerikanischen militärischen Station gemeldet, daß sich auf Grönland noch eine etwa 150 Mann starke deutsche Kampfgruppe befindet.

Die „weiße Todesrotte“

Im Frühjahr 1942, also vor nahezu sechs Jahren, hatten Unterseeboote deutsche Soldaten in Grönland an Land gesetzt. Anführer der Gruppe war ein Hauptmann namens Hammerlein, der vor dem Krieg mehrmals an Polarexpeditionen teilgenommen hatte. Die deutschen Soldaten, die alle die „weiße Todesrotte“ nannten, waren auf bester ausgerüstet und mit den

modernsten Behältern versehen. Etwa 30 Kilometer von dem Hohen Angmagssalik entfernt, wurde eine Station errichtet, von der aus die Truppe Hammerleins meteorologische Meldungen nach Deutschland funkte. Mit Unterseebooten kamen später Lebensmittel, Arzneien und auch zwei Geologen, so daß man mutmaßte, die Deutschen wollten nach Uran suchen.

Den Berichten der Eskimos zufolge brachte ein deutsches Schiff später auch ein zerlegbares Flugzeug. Im Herbst 1943 erschienen in einer Eskimosiedlung 30 deutsche Soldaten, unter denen ein schwerer Schiffszerer entstand. Zwei der Soldaten, die durch den jahrelangen Aufenthalt in der Schnee- und Eisküste Grönlands offenbar schon völlig verhärtet waren, verübten Selbstmord.

In den folgenden Jahren wurden noch mehrmals Lebensmittel, Arzneien und anderes Material von U-Booten aus an Land gebracht. Im Herbst 1944 kam der letzte Transport, mit dem auch 30 Mann an Land gingen.

Sie trugen den Auslagen der Eskimos nach andere Uniformen als jene Soldaten, die sich schon seit 1942 auf Grönland befanden und es vermutet man, daß es sich um SS-Leute handelte.

Feuergeschehen mit Eskimos

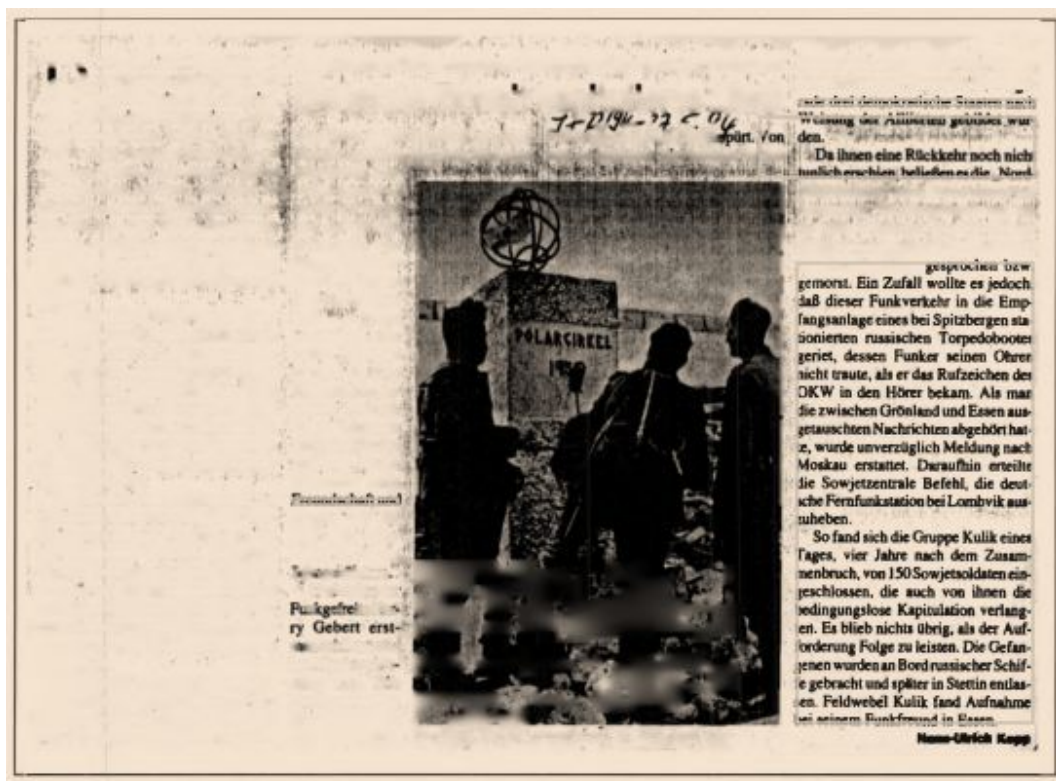
Diese 30 Neuankömmlinge bezogen das gleiche Lager wie die 120 alten, hielten sich jedoch von diesen völlig abgesondert. Im Mai 1945, kurz nach der Kapitulation Deutschlands, verschwanden die 150 Deutschen aus der Umgebung von Angmagssalik. Die Eskimos glaubten, die 150 Mann hätten sich in amerikanische Gefangenschaft begeben, bis nun vor kurzem Eskimos nach der Rückkehr von einem Fang meldeten, daß die Deutschen sich noch immer auf Grönland befinden. Zwei der Grönländer waren, als die Deutschen ihrer ansichtig wurden, erschossen worden, die übrigen drei konnten fliehen und die Nachricht bringen, daß sie 170 Kilometer nördlich von Angmagssalik auf die Deutschen gestoßen seien.

Die auffälligen deutschen Aktivitäten im Hohen Norden waren mit der Kapitulation 1945 immer noch nicht beendet.

Der «Wiener Montag» (29. Dezember 1947) und die «Ostdeutsche Zeitung» (1951; zitiert in dem Artikel der nachfolgenden Seite) berichteten von Kampfgruppen und Fernfunkern, die scheinbar aus nicht nachvollziehbaren Gründen bis teilweise 1949 ausharrten.

bensmittel, Arzneien und auch zwei Geologen, deren Aufgabe bis heute rätselhaft geblieben ist (Uran, unterirdische Stützpunkte?).

Die deutschen Soldaten wurden regelmässig von Eskimos beobachtet, die sie später schliesslich an die Amerikaner verrieten. Ihren Angaben zufolge brachte ein deutsches Schiff auch ein zerlegbares Flugzeug. Der letzte Transport sei im Herbst 1944 angekommen, als 30 Mann an Land gingen. Nach Aussagen der Eskimos trugen sie andere Uniformen als jene Soldaten, die sich schon seit 1942 auf Grönland befanden, weshalb vermutet werden kann, dass es sich um SS-Leute handelte. Diese 30 Neuankömmlinge bezogen das gleiche Lager wie die 120 Angehörigen der «Weissen Todesrotte», hielten sich jedoch von diesen völlig abgeschlossen. Im Mai 1945, kurz nach der Kapitulation Deutschlands, verschwanden die 150 Deutschen



aus der Umgebung von Angmaksalig. Zwei Jahre später meldeten Eskimos den Amerikanern, dass sich die Deutschen immer noch auf Grönland befänden und dass man 170 Kilometer nördlich von Angmaksalig auf deutsche Soldaten gestossen sei. Die Amerikaner nahmen daraufhin die Deutschen am angegebenen Standort gefangen.

Im Frühjahr 1944 liess das Oberkommando der Wehrmacht 50 km westlich von Lombvik eine weitere deutsche Fernfunkstation auf Grönland errichten, die unter Leitung des Feldwebels Kulik stand.⁽¹³¹⁾ In Lombvik selbst lagen zwei gut ausgerüstete deutsche Kompanien, die erst im Sommer 1947 von einem amerikanischen Kommando gefangengenommen wurden.

Die Gruppe des Feldwebels Kulik konnte sich jedoch den Amerikanern entziehen und durch deutschfreundliche Eskimos gedeckt, überlebte die deutsche Fernfunkstation bis 1949 weiter. Damals nahm der Funkgefreite Harry Gebert Funkverbindung mit einem Funkamateurl in Essen auf. Unverschlüsselt und unter dem Rufzeichen des ehemaligen Oberkommandos der Wehrmacht wurde über den Äther gesprochen und gemorst. Es war jedoch

nur noch eine Frage der Zeit, bis dieser Funkverkehr von den Alliierten entdeckt und eingepfeilt wurde. Dieses Mal waren die Russen am schnellsten: Vier Jahre nach dem deutschen Zusammenbruch wurde die Gruppe Kulik von 150 Sowjetsoldaten eingeschlossen, die von den Deutschen die bedingungslose Kapitulation verlangten. Die Gefangenen wurden an Bord russischer Schiffe gebracht und später in Stettin entlassen.

Ein anderer mysteriöser deutscher Stützpunkt soll sich an der Ostküste Grönlands befunden haben. Genannt «Bieber-Damm», soll er sogar unterirdische Eingänge für U-Boote besessen haben.⁽¹³²⁾ Weitere Details über diese Anlage fehlen bis heute.

Es dürfte anhand der genannten Beispiele klargeworden sein, dass das Dritte Reich bis Kriegsende auf Grönland Soldaten und Stützpunkte hatte, die bei einem geplanten Siegeswaffenangriff gegen die Vereinigten Staaten von Amerika in Funktion treten konnten.

Zusammen mit den im ersten Band (S. 45) beschriebenen geheimen deutschen Wetterstationen bildeten die auf Labrador und Grönland stationierten Einrichtungen eine Linie von Grönland, Spitzbergen, Franz-Josef-Land, Island, Jan-Mayen bis zur Bäreninsel, auf der die «Wetterküche» für den europäischen Raum und den Nordatlantik lag.

Ausser bemannten Wetterstationen gab es noch zahlreiche automatische Geräte, die von Flugzeugen oder U-Booten ins Wasser gebracht wurden, dort unter die Wasseroberfläche sanken, alle zwölf Stunden auftauchten und ihre Wetterdaten an eine deutsche Aufnahme­stelle auf einer bestimmten Welle funkten. Hinterher tauchten sie erneut unter, um nach weiteren zwölf Stunden ihre Funktionen zu wiederholen. Diese Geräte waren so konstruiert, dass sie sich bemerkbar machten, wenn die Akkumulatoren­batterie erschöpft war. Sie konnten dann von Unterseebooten wieder aufgeladen werden.⁽¹³²⁾ U-Boote wurden auch direkt als «Wetterboote», teilweise mit eigenen Meteorologen an Bord, verwendet.

Auffällig ist, dass im Monat Februar 1945 gleich fünf U-Boote (U-1231, U-1064, U-773, U-1230 und U-870) als «Wetterboote» in See stachen. Das war – mit Ausnahme des Monats Oktober 1944, wo vier Boote für diesen Zweck eingesetzt wurden – deutlich mehr als in jedem anderen Kriegsmonat.⁽¹³³⁾

Zu einer Zeit, als die Flüsse Rhein und Oder schon die letzten natürlichen Hindernisse für die Verteidiger gegen die anflutenden alliierten Panzerarmeen darstellten,

legte man deutscherseits auf einmal besonderen Wert darauf, perfekte Daten über die Wetterverhältnisse im Nordatlantik einzusammeln. Aus Sicht der offiziellen Geschichtswissenschaft eine unerklärliche und paradoxe Verschwendung! Das Ganze bekommt aber einen Sinn, wenn man davon ausgeht, dass die Führung des Dritten Reiches noch einen ungewöhnlichen Einsatz gegen New York zu realisieren gedachte.

Bei insgesamt 29 während des ganzen Zweiten Weltkrieges in sechseinhalb Jahren eingesetzten deutschen Wetter-U-Booten muss es bei der für das Dritte Reich im Februar 1945 zunehmend verzweifelten militärischen Gesamtsituation einen wichtigen Anlass gegeben haben, um auf den direkten Fronteinsatz dieser Boote zu verzichten.

Merkwürdigerweise verlegten die zwei für das Ziel St.-Lorenz-Golf in Kanada vorgesehenen Boote U-1230 und U-1231 binnen vier Tagen von Norwegen nach Flensburg. Sollten sie dort Spezialausrüstung an Bord nehmen? Im März und April wurden noch zwei weitere U-Boote (U-1009 und U-889) an die «Wetterfront» verlegt.

Alle sieben U-Boote haben bis Kriegsende überlebt.

Deutschlands Wissenschaftler, speziell die Meteorologen, wären so bis zum Ende des Krieges in der Lage gewesen, SS-Obergruppenführer Dr. Kammler die notwendigen Wetterdaten für einen Siegeswaffenangriff über den Atlantik zu liefern! Der Zusammenhang zwischen Hitlers geplanten Raketenangriffen gegen die USA, den deutschen Stationen auf Labrador sowie Grönland und der merkliche Zunahme der Wetterkriegsaktivitäten ab Sommer 1944 lassen den Verdacht aufkommen, dass hier bis heute immer noch so manches Ereignis von damals verschwiegen oder «zurechtgebogen» werden soll, um die veröffentlichte Geschichtsschreibung auf keinen Fall zu gefährden.

GROUND ZERO 1945: DEUTSCHE PEILSENDER AUF DEM EMPIRE STATE BUILDUNG

Nachdem die oberste amerikanische Führung Anfang Dezember 1944 nervös darüber beratschlagt hatte, was gegen die drohende Gefahr eines deutschen Raketen- und Flugkörperbeschusses auf das amerikanische Mutterland mit nuklearen

Sprengköpfen getan werden sollte, geschah am 26. und 30. Dezember 1944 etwas, das ihre schlimmsten Befürchtungen scheinbar Wahrheit werden liess:

An diesen beiden Tagen hatten Beamte der Bundespolizei FBI die deutschen Agenten Colepaugh und Gimpel in New York City verhaftet.

Die zwei Agenten waren als Teil des «Unternehmen Elster» in der Nacht vom 29. zum 30. November 1944 von U-1230 an der Ostküste der Vereinigten Staaten abgesetzt worden.

Was das «Unternehmen Elster» anbetraf, war schon lange allgemein bekannt, dass es zwei Ziele verfolgte:

1. Spionage gegen die amerikanische Atombombenproduktion.
2. Einsatz von Sabotagetrupps zur Zerstörung dieses Programms und der amerikanischen Rüstungsindustrie.

Was aber so gut wie nie erwähnt wird, ist die Tatsache, dass das «Unternehmen Elster» eine weitere wichtige Aufgabe zu realisieren hatte⁽¹³⁴⁾: das funktechnische Heranleiten von Grossraketen in den Stadtkern von New York!

Dazu wurde federführend vom Reichssicherheitshauptamt der Agent Nr. 146 ausgewählt. Bei ihm handelte es sich um Erich Gimpel, einen Rundfunkingenieur. Sein Compagnon war William Curtis Colepaugh (Agentennummer 146/11), der als gebürtiger Deutschamerikaner lange am amerikanischen «Massachusetts Institute of Technology» studiert und einst vor dem Krieg zu den besten Studenten von Prof. Ralf Hudson, einem Elektrotechniker, gehört hatte.

Vor seinem Einsatz hatte die SS Erich Gimpel monatelang in Den Haag, Peenemünde und Nordhausen mit der Raketenwaffe vertraut gemacht und ihn von speziell zum Schweigen verpflichteten (vergatterten) Funkfachleuten des AEG- und des Siemens-Konzerns in ein neues Verfahren zur Raketenlenkung einweihen lassen. Alle Schwierigkeiten, die dabei auftraten, beseitigte SS-Obersturmbannführer Otto Skorzeny, der von Hitler mit der Beschleunigung dieses Einsatzes beauftragt war.

Auch der Agent Colepaugh beherrschte die erforderliche Agententechnik. Da die Deutschen 1944/45 nicht in der Lage waren, die USA mit einem Massenbeschuss von Raketen oder Flugkörpern zu überziehen, konnte man bestenfalls nur hoffen, Einzelschüsse auf den amerikanischen Kontinent vorzunehmen. Falls diese jedoch kilometerweit entfernt vom vorgesehenen Ziel eingeschlagen wären, hätte ihre

Wirkung auf die amerikanische Öffentlichkeit höchstens das Gegenteil dessen bewirkt, was die Deutschen eigentlich damit bezwecken wollten.

Die beabsichtigte Treffergenauigkeit und damit die Wirkung auf die amerikanische Öffentlichkeit wäre möglich gewesen, wenn ein Leitsender einen präzisen Einschlag der V-Waffen ermöglicht hätte.

Nach dem Krieg bekam der Brite Newman Einblick in dieses deutsche Projekt, das er folgendermassen beschrieb:

«Die Deutschen wollten beispielsweise voraussagen, dass das Empire State Building in New York an einem bestimmten Tage, zu einer bestimmten Zeit getroffen werden würde. Der moralische Effekt würde dann viel grösser sein, als bei den bisherigen unsicheren Treff- oder Zielmethoden. Dies war ein überzeugendes Argument: Diese Methode dramatisch aufgezogen, würde sicher Panik hervorrufen. Aber dies setzte die Verwendung von genauen Waffen voraus. Wenn das Empire State Building als Ziel angekündigt wurde und die Rakete oder Flugbombe es verfehlte, würde der beabsichtigte Effekt durch diese Panne ruiniert werden. Skorzeny erwähnte Himmler gegenüber dazu zwei Möglichkeiten, die bereits erprobt wurden. Die erste davon hat nach dem Krieg praktische Bedeutung erlangt: Fernlenkung durch Funk.

Die andere war sensationeller. Die Deutschen experimentierten mit einem neuen Funkgerät, um das Geschoss nicht von der Abschussbasis, sondern von seinem Ziele aus zu lenken. Ein Spion sollte dieses Gerät im Empire State Building genau zum richtigen Zeitpunkt deponieren. Der Peilsender konnte auch schon vorher auf dem Zielgebäude installiert und später per Funksignal ‚abgerufen‘ werden. Das Versuchsgerät sollte nur wenige Minuten arbeiten und als eine Art Magnet die Rakete anziehen! Himmler gefiel diese Idee.» «Unternehmen Elster» sollte dieses Vorhaben von Skorzeny und Himmler verwirklichen.

Dies bedeutet aber auch, dass, wenn man den Aufwand mit dem Agentensender trieb, auch bereits passende einsatzfähige Fernwaffen existierten, die die Sendersignale empfangen und sich auf den Sender zubewegen konnten. Unklar ist nur, ob der Leitsender von «Unternehmen Elster» zur Heranleitung von U-Boot-V-1, V-2 oder von Interkontinentalraketen des Typs A-9/ A-10 dienen sollte. Alle drei Waffen waren für dieses Verfahren geeignet. ⁽¹³⁵⁾.

Die Verhaftung des Geheimagenten Erich Gimpel verhinderte dieses Unternehmen

vorerst. Das heisst jedoch nicht, dass die Deutschen bis Kriegsende auf nordamerikanischem Boden über keine weiteren Funkleitagenten und Peilsender mehr verfügten. Wie bereits im ersten Band (S. 199) beschrieben wurde, war das Unternehmen «Elster» nur das letzte bekannte U-Boot-Unternehmen gegen die USA und es ist keinesfalls ausgeschlossen, dass es noch frühere und/oder spätere Unternehmungen dieser Art gab, die bis heute entweder verschwiegen werden oder nie entdeckt wurden.

So stellte Jak Mallmann-Showell bei seinen Nachforschungen zu dem Buch «Deutsche U-Boote an feindlichen Küsten 1939-45» beispielsweise fest, dass aus dem Kriegstagebuch der U-Boot-Führung in mindestens zwei Fällen Daten von Küstenlandungen verlorengegangener U-Boote durch plumpes Herausreissen der entsprechenden Seiten vernichtet wurden. Die Anzeichen, so Mallmann-Showell, sprächen dafür, dass dies erst in der Nachkriegszeit erfolgt sei.⁽¹³⁶⁾ Demzufolge musste es also um etwas wichtiges gegangen sein, das nie an die Öffentlichkeit gelangen sollte!

Der bekanntermassen gut informierte italienische Journalist Romersa berichtete jedenfalls⁽¹³⁷⁾, dass insgesamt ein Dutzend Agenten in die Vereinigten Staaten geschickt wurde, um kleine UKW-Sender auf einigen Wolkenkratzern zu installieren, die so den Flug von Raketen leiten sollten.

Hinweise für derartige mögliche Aktionen gibt es genug, wenn man die Geschichte des U-Boot-Krieges ab dem Herbst 1944 verfolgt. So lief vier Tage nach dem Beginn des «Unternehmens Elster», am 30. September 1944, das Boot U-1226 vom Typ IXC aus Norwegen aus – mit Kurs Kanada. U-1226 verschwand auf dieser Fahrt und blieb bis heute verschollen. Oder vielleicht doch nicht?

Im Juni 1993 berichteten Edward Michaud und Paul Mathias⁽¹³⁸⁾, sie hätten mit absoluter Sicherheit vier Meilen vor Cape Cod in zwölf Meter Tiefe das Wrack von U-1226 gefunden. In der Nachkriegsgeschichte wurde bisher immer angenommen, dass das Boot südlich von Island durch einen Unfall verloren gegangen war. Die zwei Amerikaner berichteten, U-1226 hätte zu einer Einheit von vier U-Booten mit einem Spionageauftrag gehört und sei von einem in Hyannis stationierten Flugzeug durch eine einzige 20-kg-Bombe versenkt worden. Wie in einem solchen Fall nicht anders zu erwarten war, bestritten die zuständigen Behörden der USA, Deutschlands und Kanadas gemeinsam die Möglichkeit eines solchen «Fundes» ganz entschieden und versicherten, dass, wenn die Männer überhaupt ein U-Boot

gefunden hätten, es absolut unwahrscheinlich sei, dass es sich hierbei um U-1226 handeln könne ...

Erinnert sei in diesem Zusammenhang auch an die «Selbstmordmission» von U-853⁽¹³⁹⁾, das noch am 6. Mai 1945 zwischen Nantucket Island und New York mit der gesamten Besatzung versenkt wurde. Das Boot hatte sich vorher seit dem 23. April 1945 auf geradezu leichtsinnige Weise an der US-Küste (teilweise sogar in Überwasserfahrt) herumgetrieben und dabei zwei Schiffe zwischen Portland und Nantucket versenkt. Während die Mission von U-853 nach aussen hin als im Rahmen der bekannten Geschichtsschreibung als sinnlos erscheint, gingen allerdings schon vor dem Auslaufen des U-Bootes zur Fahrt in den Tod im norwegischen Heimathafen Stavanger am 23. Februar 1945 massive Gerüchte um, wonach die Mission des Unterseebootes etwas ganz Besonderes, möglicherweise auch selbstmörderisches sein sollte.

Späteren Zeitungsberichten zufolge, sagte dann bei den Nürnberger Kriegsverbrecherprozessen ein gewisser Hans Bergerdans aus, dass er bezahlt worden sei, um riesige Mengen von amerikanischen «Traveller Checks» in Munitionshülsen an Bord von U-853 zu verstauen. Geling es der Besatzung von U-853, diese «Wertfracht» an der US-Küste anzulanden? Und für wen war sie bestimmt? Es spricht vieles dafür, dass es noch im Frühjahr 1945 – lange nach der Verhaftung von Colepaugh und Gimpel – deutsche Aktivitäten in den USA gegeben haben muss, die einen extrem grossen Geldbedarf verursachten.

Die zahlreichen Schatztaucher, die in der Nachkriegszeit zu dem Wrack von U-853 hinabtauchten, fanden jedenfalls keine Spuren der «Traveller Checks», obwohl sie jeden Winkel des U-Bootes absuchten. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass die letzte Fracht von U-853 an ihre Adressaten – die es gar nicht gegeben haben darf, wenn man der etablierten Geschichtsschreibung folgt – noch vor dem Untergang des Bootes übergeben werden konnte.

Den verantwortlichen US-Politikern und Militärs war jedenfalls spätestens seit dem 30. Dezember 1944 vollkommen klar, dass ein deutscher Fernwaffenangriff auf New York drohend bevorstand – und sie kannten auch den genauen Zielpunkt. Es wäre interessant zu erfahren, ob damals im Empire State Building einige Räume «überraschend schnell» ihre Mieter gewechselt haben ...

Tatsache ist, dass sich etablierte Historiker bis heute wundern, warum die Verei-

nigten Staaten nach der Verhaftung von Colepaugh und Gimpel ein riesiges Programm zur Abwehr von befürchteten deutschen Raketenangriffen anlaufen liessen. Nicht nur, dass auf den Dächern der wichtigen New Yorker Hochhäuser Maschinengewehrstellungen aufgebaut wurden (Abwehr von Sabotagetrupps?), es wurde darüber hinaus eine beträchtliche Anzahl von Personal- und Materialressourcen (Schiffe und Flugzeuge) zur Abwehr befürchteter deutscher Raketen- und Flugkörperangriffe auf die USA mobilisiert. Bekannt wurde eine kolossale Operation unter dem Namen «Teardrops» zur Abwehr deutscher Raketen-U-Boote.

Heutzutage machen sich Historiker über diesen scheinbar sinnlosen Aufwand der USA so kurz vor dem absehbaren Kriegsende lustig. Sie tun dem amerikanischen Militär aber nachweisbar Unrecht, weil es alles ihm mögliche tat, um die drohende Gefahr vom eigenen Volk und von der eigenen Nation fernzuhalten.

WAR DAS «UNTERNEHMEN NEW YORK» BEREITSANGELAUFEN?

MITTEL-ATLANTIK, HÖHE VON RABAT AM 28. FEBRUAR 1945: Im Wasserbomben-Hagel alliierter Schiffe sinkt das deutsche U-Boot U-869 mit der gesamten Besatzung. Die Positionsangabe dieses Dramas ist in der Marineliteratur mit 34 Grad 30 N/08 Grad 13 W angegeben. Selbst die Namen der Sieger sind bekannt: Der amerikanische Escorter USS «Fowler» und der französische U-Jäger «U-Indiskret» waren die erfolgreichen Bezwingler des deutschen U-Boot U-869.⁽¹⁴⁰⁾

Dieser Schiffsuntergang wäre damit für immer klar gewesen, wenn nicht 1991 ein Fischer rund 60 Seemeilen vor der Küste von New Jersey vergeblich versucht hätte, sein Netz einzuholen.⁽¹⁴¹⁾ In 70 Meter Wassertiefe entdeckten daraufhin die amerikanischen Profitaucher John Chatterton und Richy Kohler ein U-Boot, das für sie völlig rätselhaft war, da sich laut den Kriegsberichten der US Navy im Umkreis von 100 Meilen um die Fundstelle gar kein U-Boot hätte befinden dürfen.

Die zwei Taucher stellten fest, dass es sich bei dem Wrack um U-869 handelte. Auch den Grund des Untergangs von U-869 konnten Chatterton und Kohler nachweisen: Ein riesiger Riss befand sich in der 2,5 cm dicken Stahlwand des Druck-

körpers des IXC-Bootes und der Kommandoturm lag komplett abgetrennt auf der Seite. Diese Fakten sprachen für eine gewaltige Explosion als Untergangsursache von U-869, die eventuell von einer Selbstversenkung ausgelöst worden war.

Wie konnte aber ein Boot, das bereits «nachweisbar» im Mittelatlantik vor Nordafrika versenkt wurde, in Wirklichkeit vor der amerikanischen Küste liegen?

Merkwürdig war, dass damals in diesem Teil der amerikanischen Gewässer so nahe vor New York keine Minen existierten, und dass weder Marine noch Luftwaffe im Frühjahr 1945 eine Versenkung im gleichen Gebiet gemeldet hatten. Darüber hinaus gibt es nirgends Berichte über dort damals abgelaufene Torpedogriffe oder Aktivitäten von deutschen U-Booten.

Warum befand sich U-869 dann an einer Position, an der es eigentlich gar nicht sein konnte?

U-869 hatte am 8. Dezember 1944 seine Basis in Norwegen verlassen und den Auftrag erhalten, vor den Zufahrten zum Hafen von New York zu patrouillieren. Es stand unter dem Kommando des 27jährigen Helmut Neuerburg. Die langjährige Erklärungsweise für das, was nun folgte, ist, dass der BdU dachte, U-869 habe zuwenig Treibstoff für seine Atlantiküberquerung an Bord, weshalb Besatzung und Boot nach Nordafrika beordert wurden. Nachfolgend wurde berichtet, dass die Kriegsmarine schon bald darauf den Kontakt zu U-869 verloren hätte und das Boot schliesslich «als vor Nordafrika vermisst» meldete. Amerikaner und Franzosen berichteten dann dazu passend über ihre erfolgreiche Jagd auf U-869 am 28. Februar 1945 vor Rabat.

Der Vorgang des Verlustes von U-869 wurde jahrzehntelang als völlig geklärt betrachtet, und wäre das Wrack des U-Bootes nicht zufällig in ein Fischernetz geraten, würden wir noch heute die falschen Angaben in (sonst zuverlässigen) Referenzwerken glauben. Was steckt also hinter dem Ereignis?

Bis heute hat niemand mehr etwas von der Besatzung des U-Bootes U-869 gehört. Sicher dürfte sein, dass U-869, das zu den älteren Booten des Typs IXC gehörte, wohl kaum zufällig vor New York lag.

Da auch die modernen Experten wegen des ungewöhnlichen Schicksals des U-Bootes genauso in Erklärungsnot gerieten, versuchten sie sich mit der Unfalltheo-

rie: U-869 wurde dieser Annahme zufolge durch einen eigenen Kreisläufer-Torpedo versenkt, als es einen Angriff auf ein feindliches vorbeifahrendes Schiff versuchte. Beweise für diese Annahme gibt es allerdings nirgends!

Das Verhalten der Alliierten lässt ebenso erkennen, dass U-869 etwas Besonderes gewesen sein muss.

Die Amerikaner, für die bis 1991 «offiziell» klar war, dass U-869 vor Marokko unterging, schienen während des Krieges noch völlig anderer Meinung gewesen zu sein. Sie schickten – durch ULTRA alarmiert – extra zwei U-Jagdgruppen mit den Geleitflugzeugträgern USS «Core» und USS «Croatan» aus, um U-869 auf seinem Weg nach New York abzufangen.⁽¹⁴²⁾ Ein auffälliger Aufwand für die Abwehr eines einzelnen U-Bootes! Beide Gruppen hatten keinen Erfolg. U-869 blieb in den Weiten des Atlantik verschwunden.

Wir erinnern uns an die zahlreichen Warnungen, die höchste amerikanische Militärstellen vor einem drohenden deutschen U-Boot-Raketenangriff auf New York aussprachen. Es gibt bis jetzt aber keinen Hinweis, dass U-869 mit einer solchen Bewaffnung ausgerüstet war. Vermutlich wären den amerikanischen Tauchern solche Auffälligkeiten wie eine «Ursel»-Batterie auf dem Deck des Bootes nicht entgangen. Es muss also etwas anderes hinter dem Einsatz des U-Bootes stecken!

Als Fluchtboot für Nazigrößen und zum Wertsachentransport wäre das Boot zum falschen Ziel gestartet, und da es auch keine Torpedoangriffe fuhr, bleibt nur eine «heimliche» Rolle übrig. Diese muss wichtig genug gewesen sein, um in der Nachkriegszeit einen Schleier der Vernebelung über diesen Fall zu legen.

Im Grunde genommen kann es, wenn man den in diesem Buch aufgestellten Theorien folgt, nur darum gegangen sein, dass U-869 eine Rolle beim Siegeswaffeneinsatz gegen Nordamerika spielen sollte.

Es ist bekannt, dass im Falle eines Angriffs mit A-10-Raketen gegen New York U-Boote mit Leitsendern in aufgetauchtem Zustand den Flug der Siegeswaffe lenken sollten, um deren Fluggenauigkeit in der Gleitphase zu verbessern.

War U-869 eines dieser Boote? Bei Tage auf dem Grund des Meeres liegend, wäre das Boot nur zur Aufladung seiner Batterien nachts bis auf Schnorcheltiefe aufgetaucht. Mittels des neuen «Kurier»-Übertragungssystems wäre U-869 auch unter

Wasser in der Lage gewesen, abhörsichere, unentzifferbare Meldungen zu empfangen und zu senden. Das «Kurier»-System, das Hochgeschwindigkeitsimpulse mit 250 Hertz innerhalb einer Periode von 0,44 Sekunden schickte, befand sich bei Kriegsende bereits im Truppenversuch und gestattete auch eine Richtungsbestimmung.⁽¹⁴³⁾ U-869 wäre somit in der Lage gewesen, bis zum Empfang des entscheidenden Auftauchbefehls, der koordiniert mit dem Start der A-10 in Deutschland erfolgt wäre, unentdeckt unter Wasser zu bleiben und erst kurz vor dem entscheidenden Moment aufzutauchen. U-869 war eines der wenigen deutschen U-Boote, das nachweisbar mit dem Hochgeschwindigkeitssender «Kurier» ausgestattet war. Auch nur ein Zufall?

Eine andere Möglichkeit ist, dass das vor New York liegende U-Boot die «letzte Aufgabe» hatte, erneut Agenten mit Peilsendern nach Amerika zu bringen.

Geht man davon aus, dass U-869 mit einem Siegeswaffenangriff auf New York in Zusammenhang stehen könnte, wird auch die Nachkriegslegendenbildung um dieses Boot verständlich. Ansonsten hätten die Sieger ja zugeben müssen, dass das «Unternehmen New York» bereits angelaufen war.

Zwischenzeitlich sind bereits drei Taucher bei der Erforschung von U-869 ums Leben gekommen.

Wie viele andere deutsche U-Boote liegen mit oder ohne Besatzung ebenfalls noch an Stellen auf dem Meeresgrund, an denen sie laut Geschichtsschreibung gar nicht sein dürften?!

«PRÜFSTAND XII» BEREIT!
DER DROHENDE ORBITALSCHUSS
NACH NEW YORK – EIN GEHEIMNIS?

Im Jahre 2000 veröffentlichte der ehemalige amerikanische «Mercury Seven»-Astronaut Gordon Cooper sein Buch «Leap of Faith». Darin beschreibt er neben bisher unbekanntem Fakten über das frühe amerikanische Raumfahrtprogramm auch neue Details über dessen deutsche Wurzeln.

Unter Bezugnahme auf den in den USA arbeitenden ehemaligen Peenemünder «Jack Keutner» alias Dr. Joachim Kuettner berichtet Cooper, dass bei Kriegsende eine «bemannte V-2» auf dem Abschusstisch in Peenemünde stand.⁽¹⁴⁴⁾

Alle Systeme seien getestet gewesen, die Rakete war aufgetankt und startbereit. Sie sollte auf einem Niedrigenergie-Orbit in östlicher Richtung abgeschossen werden. Der Plan: Einen Sprengkopf nach New York City zu bringen. Dieser bemannte Raketenflug des Jahres 1945 – 16 Jahre vor dem ersten amerikanischen bemannten Raketenflug – hatte nach Coopers Angaben seinen Abschuss nur um eine Woche verfehlt!

Gordon Cooper spricht hier, das sei nachdrücklich betont, von nichts anderem als einem geplanten echten Orbitalflug im Jahr 1945! Es kann mit absoluter Sicherheit davon ausgegangen werden, dass der mehrfache Astronaut und US-Nationalheld Cooper weiss, was ein Orbitalflug ist!

Die Rakete sollte deshalb in östliche Richtung geschossen werden, weil man so «gegen» die Rotation der Erde anflieg. Dadurch addierten sich die Geschwindigkeiten der Erde und der Rakete, so dass man mit viel weniger Energieaufwand (Treibstoff) in die Erdumlaufbahn gelangt wäre.⁽¹⁴⁵⁾ Wir haben es in diesem Fall mit einem hundertprozentigen Weltraumangriff auf New York zu tun, dem wahrscheinlich nur noch wenige Tage bis zur Ausführung fehlten.

Der Autor kann nicht verhehlen, dass er von diesen Angaben eines absoluten Insiders wie Gordon Cooper völlig überrascht war, denn dies würde eine *fertige* Rakete voraussetzen, deren Kapazität bedeutend grösser war als die einer «normalen» A-10, denn diese konnte «nur» Flügelraketen in suborbitale Gleitflugbahnen tragen. Auch konnte ein Angriffsflug der A-9/10 aus Reichweitengründen lediglich in die kürzere westliche Richtung über den Atlantik gestartet werden.

Leider bezeichnet Gordon Cooper in seinem Buch die mysteriöse Orbitalrakete nur als eine «bemannte V-2». Auch andere amerikanische Nachkriegsquellen benennen die «Amerika-Rakete» immer nur als «V-2 mit 3'000 Meilen Reichweite». Die angegebenen 3'000 Meilen hätten aber in Bezug auf das von Cooper genannte System nicht ausgereicht. Nach Lage der Dinge muss es sich bei der orbitalflugfähigen Peenemünder Rakete entweder um eine leistungsgesteigerte A-10 (Hybridkonstruktion?) oder um eine ganz neue Rakete gehandelt haben. Von Brauns Folgemuster A-11 hätte die notwendige Schubkraft zum niedrigen Orbitalflug aufgewiesen!

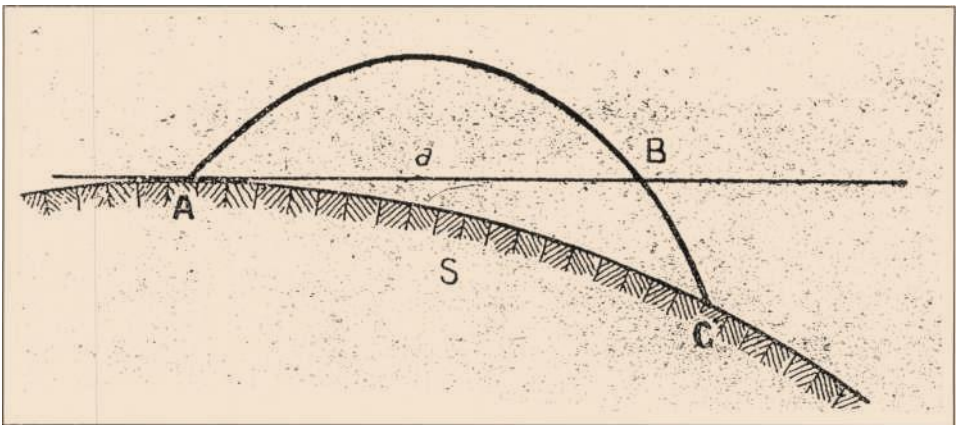
Ein geplanter Peenemünder Orbitalschuss in östliche Richtung gibt auch den deutschen Raketen-Test-Probeschüssen in den Ural vom März 1945, von denen in diesem Buch bereits die Rede war, eine klare Bedeutung. Diese Erprobungen hätten

nicht zum Ziel gehabt, die Sowjetunion sinnloserweise mit einzelnen Fernraketen beschossen zu wollen, sondern sie dienten dem Zweck, die orbitale Niedrigenergie-«Reichweitenmethode» auszuprobieren, die ja nur in Richtung Osten funktionierte.

Bei Kenntnis der Details ergibt sich ein Bild, das nur eine Schlussfolgerung zulässt: Die verzweifelten Bemühungen der Peenemünder unter Leitung von SS-Obergruppenführer Dr. Kammler standen im Frühjahr 1945 kurz vor dem entscheidenden Abschluss!

Erste Hinweise einer zuverlässigen Quelle sprechen dafür, dass nur wenige Tage, bevor Dr. Kammler am 31. Januar 1945 seinen angeblichen «Räumungsbefehl» für Peenemünde unterschrieb, die Siegeswaffen-Sprengladung in einer in Bezug auf ihre Tarnung geradezu unglaublich einfachen und genialen Aktion nach Peenemünde gebracht worden war. Nun konnte und musste Dr. Kammler handeln, bevor Verrat und Sabotage alles zunichtemachten! Alles auf der Halbinsel Usedom hatte sich, folgt man dieser Theorie, von nun ab nur noch auf das Ziel zu konzentrieren, die «Amerika-Rakete» einsatzfähig zu bekommen. Nachdem im Verlauf des Monats Februar alle unnötigen Zeugen und Mitwisser im Zuge der «Räumungsaktion» aus Peenemünde entfernt worden waren, war ab März 1945 alles bereit für die Probeschüsse der «Thors Hammer» genannten Interkontinentalraketen.

Hierfür sollte der «Prüfstand XII» zum Einsatz kommen.⁽¹⁴⁶⁾ Auf den in der Nachkriegszeit veröffentlichten Karten Peenemündes finden sich aber nirgendwo Ein-



Einfluss der Erdkrümmung auf die Flugbahn einer A-9 (nach Albert Ducrocq, 1947).

tragungen von Prüfständen, die eine höhere Nummer als XI tragen. Wo befand sich dann der Prüfstand XII?

Auffällig ist, dass bisher keine Luftaufnahmen aufgetaucht sind, die den HVP Peenemünde zwischen Februar und April 1945 zeigen. Es dürfte jedoch sicher sein, dass diese Fotos existierten. Werden sie der Öffentlichkeit vorenthalten, weil man auf ihnen z.B. Hinweise auf die Existenz von «Prüfstand XII» oder von anderen angeblich nie existierenden Dingen finden würde?

Da in den Berichten gleich von mehreren Versuchsstarts von Grossraketen gesprochen wird, müsste man auf den fehlenden Luftaufnahmen höchstwahrscheinlich entsprechende Abschussspuren oder andere beweiskräftige Aktivitäten erkennen können. Es gibt demnach zahlreiche denkbare Gründe für das Verbergen solcher Aufnahmen vor der Nachwelt...

Weitere Punkte bleiben zu klären: Wann und warum wurde der geplante Siegeswaffeneinsatz aufgegeben und was geschah mit der Interkontinentalrakete bei Kriegsende? Konnte der bemannte Raketenflug gegen New York wegen des nahenden Kriegsendes rein technisch nicht mehr stattfinden oder hatte Dr. Kammler bewusst auf diesen verzweifelten Versuch einer Kriegswende in letzter Sekunde verzichtet?

Gordon Coopers Aussage, dass die Rakete bereits vollgetankt war, gibt uns einen Hinweis in letztere Richtung. Kenner der Raketentechnik werden bestätigen, dass die Betankung mit den gefährlichen Treibstoffen nie bei einer noch nicht ganz fertigen Grossrakete erfolgt wäre. Vielmehr ist der Vorgang des Betankens bis heute eine der allerletzten Massnahmen vor dem endgültigen Start von Raketen geblieben. Hat also ein – bis heute ungeklärter (politischer?) – Vorgang noch eine Woche mehr Zeit bis zum Abschuss benötigt. Haben diese sieben Tage New York vor dem Untergang gerettet? Dies würde auch bedeuten, dass Coopers «New-York-Rakete» über einen «Visol/Salbei»-Antrieb verfügt haben muss. Bei der Verwendung dieser Treibstoffe war die Rakete auch vollgetankt lagerfähig, während Sauerstoff/Alkohol-betriebene Raketen gleich nach dem Betanken gestartet werden mussten. Wie dem auch sei, selbst im Falle eines gelungenen Fluges der in Peenemünde startbereit stehenden Rakete wäre das Risiko für Deutschland, nachfolgend trotzdem politisch und militärisch zu scheitern, immens gewesen. Ob ein (einzelner) «erfolgreicher» Atomraketenangriff gegen New York im Mai 1945 überhaupt eine Wende hätte herbeiführen können, ist fraglich. Dagegen kann als sicher angesehen

werden, dass die Alliierten nach dem Einsatz einer deutschen Atomwaffe alles in ihrer Macht Stehende getan hätten, um die wenigen, noch in deutscher Hand befindlichen Widerstandinseln zu erobern und Vergeltung zu üben. Die deutsche Bevölkerung, egal ob in schon besetzten oder noch nicht eroberten Gebieten lebend, wäre in einem solchen Fall alliierten B- und C-Waffenangriffen, die dann sicherlich erfolgt wären, schutzlos ausgeliefert gewesen. Die Folgen einer solchen militärischen Endauseinandersetzung wären kaum vorstellbar gewesen.

In Anbetracht der Vorgänge bei anderen Siegeswaffen (siehe Band 1) spricht eine grössere Wahrscheinlichkeit deshalb dafür, dass auch der New-York-Orbitalflug von Peenemünde aus nicht mehr durchgeführt werden *sollte*, obwohl dafür technisch gesehen alles so gut wie fertig war.

Der Verbleib der bemannten Rakete, mit der Hitler den Verlauf der Weltgeschichte ganz am Ende des Krieges anhalten, ja sogar umkehren wollte, ist bis heute ungeklärt. Die Sowjets haben sie jedenfalls nicht erbeutet, als sie Peenemünde besetzten.

Es existieren Hinweise aus den 1990er Jahren, dass die Deutschen bei Kriegsende während ihres endgültigen Rückzugs aus Peenemünde in aller Eile (!) eine «besondere V-2» mit sich führten und diese in einem Gewässer versenkten.⁽¹⁴⁷⁾ War das die Monster-Orbitalrakete, von der Dr. Kuettner und Astronaut Gordon Cooper sprachen?

Insofern man bereit ist, die hier geschilderten Vorgänge und die mit ihnen verbundenen Interpretationen zu akzeptieren, dann wird man nun auch endlich verstehen, warum Dr. Dornberger seinen Mitarbeitern Schweigeverpflichtungen bei Kriegsende abnahm. Seine Untergebenen mussten ihm versichern, in der Nachkriegszeit niemandem zu erzählen, an was sie wirklich gearbeitet hatten. Denn das, was sie entwickelten, hätte um Haaresbreite eine Eskalation des Krieges hervorrufen können, die die Menschheit an den Rand des Abgrundes hätte bringen können.

WOLLTE HITLER AUS DEN ALPEN ZURÜCKSCHLAGEN LASSEN?

Nach dem Verlust Peenemündes und Thüringens, dessen Bedeutung in einer nachfolgenden Publikation näher beleuchtet werden soll, hätten die Verantwortlichen

des Dritten Reiches immer noch die Möglichkeit gehabt, aus dem Bereich der Alpenfestung Siegeswaffen zum Einsatz zu bringen. Viele halten das für ein Gerücht, doch ist es das wirklich?

Bereits im Teilband A wurde erwähnt, dass es zahlreiche alliierte Geheimberichte gab, die derartige deutsche Pläne erwähnten, über die bis heute aber nur wenig Fassbares bekannt ist.

Ausser dem Projekt «Salamander Z» und der bereits erwähnten offenen A-10-Abschussbasis bei Ebensee, vermuten ernsthafte Kenner wie der IBA-Forscher Kurt Grasser immer häufiger, dass sich auch im Umkreis des Führerhauptquartiers auf dem Obersalzberg in Berchtesgaden V-Waffen-Abschussstellen befunden haben.

Wenngleich sich die diesbezüglichen Forschungen momentan auch erst in der Anfangsphase befinden⁽¹⁴⁸⁾, gibt es dennoch massgebliche Stellungnahmen von alliierter Seite, die belegen, dass die Deutschen zuletzt ernsthaft planten, aus den Alpen heraus die Kriegsentscheidung mit Siegeswaffen zu erzwingen.

Einer der bedeutendsten Zeugen hierfür ist Sir Roy Fedden, der damals ein hoher Beamter des englischen «Ministry of Aircraft Production» (MAP) war und der diese Behauptung in einer vierteiligen Artikelserie im «Daily Telegraph» veröffentlichte.⁽¹⁴⁹⁾

Sir Roy Fedden war kein Unbekannter, sondern in den letzten 2% Kriegsjahren der «Special Technical Adviser» des MAP. Einer seiner letzten Jobs vor seinem Rücktritt von diesem wichtigen Posten – der Krieg war ja nun beendet – lag darin, als Führer einer technischen Mission nach Deutschland zu fliegen. Sie dauerte ungefähr einen Monat.

Das Missionsteam bestand aus acht Ingenieuren und Technikern und verliess England am 12. Juni 1945. Die Spezialisten flogen in zwei «Dakota» – Flugzeugen ab und brachten ihre eigenen Jeeps, Feldküchen und Schlafausrüstungen mit. Während ihres Aufenthalts auf dem Territorium des ehemaligen Dritten Reiches reisten sie mehrere tausend Meilen umher und unternahmen dabei auch einen Abstecher nach Südösterreich.

Sir Roy Fedden schrieb darüber: «(...) Die umfangreichen Verbrechen und Täuschungen der Nazis machen uns teilweise für die Tatsache blind, dass sie bei wichtigen Dingen gelegentlich die Wahrheit sagten. Als unsere Invasionsarmeen seine ‚Festung Europa‘ bedrohten, versprach Hitler, dass, wenn das deutsche Volk nur lang genug aushalten und ihm genug Zeit geben würde, die deutschen Wissen-

schaftler dem Volk neue Waffen geben werden, die den Verlauf des Krieges verändern werden.

Und noch einmal, als das Reich unter dem Endanstrich aus Ost und West zerbrach, bemühte sich die Nazipropaganda, die Vision einer südlichen Inneren Festung zu kreieren, von der aus Deutschland innerhalb weniger Monate mit furchtbaren Waffen zurückschlagen werde, die den siegreichen Alliierten ihren Sieg noch ,1 Minute nach 12' entreissen würden.

In dieser Hinsicht logen sie nicht vollständig. Im Verlauf zweier Touren nach Deutschland, die ich als Führer der technischen Mission für das MAP in der letzten Zeit unternommen habe, habe ich genug von ihren Entwürfen und Produktionsplänen gesehen, um zu erkennen, dass, wenn sie in der Lage gewesen wären, den Krieg einige Monate länger hinauszuzögern, wir mit einer Reihe von völlig neuen und tödlichen Entwicklungen in der Luftkriegsführung konfrontiert worden wären (...)

Anschliessend liess Sir Roy Fedden einige Bemerkungen über die deutschen Atomwaffen fallen: «(...) Es gibt einigen Grund zu glauben, dass Hitler ab Oktober dieses Jahres atomare Sprengkörper versprochen waren, und wenn es Deutschland gelungen wäre, diese als erste einzusetzen, wäre die Idee, den ganzen Verlauf des Krieges von einer kleinen Basis in den süddeutschen Gebirgen aus zu verändern, keinesfalls so weit her gegriffen gewesen.

Eine neue Reihe von sehr schnellen Jagdflugzeugen und Düsenbomben flog entweder bereits oder hätte dazu nur noch wenige Wochen benötigt, als der Krieg endete. Ungeheure Entwicklungen waren im Gange, die Roboterraketenwaffen umfassten. Bei einigen von ihnen hatte die Produktion bereits begonnen. Sie waren einfach und billig herzustellen, und mit atomaren Sprengköpfen hätten selbst nur einige wenige solcher Geräte die Luftkriegsführung mit einem neuen Alptraum der unpersönlichen Langstreckenvernichtung versehen, wie wir sie uns bisher nicht vorzustellen gewagt hatten.»

Bis heute wird über die Andeutungen von Sir Roy Fedden in der Fachwelt gerätselt, denn er bestätigt nicht nur, dass es über die damals schon bekannten deutschen Geheimwaffen (Düsenjäger, V-1 und V-2) hinaus weitere Waffen gab, mit denen die Deutschen den Luftkrieg revolutionieren wollten, sondern er spricht auch von «einer kleinen Basis in den süddeutschen Alpen», von wo aus «1 Minute nach 12» noch der Sieg den Händen der Alliierten entrissen werden sollte.

Es dürfte sicher sein, dass es sich bei der «kleinen Basis» nicht um das österreichische Ebensee gehandelt hat. Leider hat bis jetzt noch niemand ihre Reste entdeckt! Militärisch gesehen hätte es wenig Sinn gemacht, die «Alpenfestung» als Zufluchtsort für die Reste des deutschen Heeres und der nationalsozialistischen Führung in der Schlussphase des Zweiten Weltkrieges nur um ihrer Selbstwillen zu verteidigen. Die Geschichte der «Kernfestung Alpen» ist bis heute noch nicht völlig erforscht. Galt diese Festung jahrzehntelang nur als reines Phantom oder Ausgeburt irrationaler – durch die Deutschen geschürter – Ängste der Alliierten, ist man heute doch in der Lage zu beweisen, dass es sich beim Projekt «A» um ein ernsthaftes Projekt gehandelt hat.

Sir Roy Fedden hatte im Rahmen seiner Mission das Alpengebiet bereist und seine Aussagen bestätigen, dass es der nationalsozialistischen Führung beim Bau der «Kernfestung Alpen» nicht nur darum ging, durch hartnäckigen Widerstand die Alliierten zu ermüden und durch Zeitgewinn auf einen Zerfall ihrer Kriegsallianz aufgrund unüberbrückbar erscheinender Differenz zwischen der UdSSR und den Westmächten zu warten. Sie plante vielmehr, das Kriegsglück durch einen «letzten Trumpf im Ärmel» – den Einsatz neuer Siegeswaffen also – noch auf ihre Seite zu zwingen.

So wie viele andere deutsche Vorhaben der letzten Kriegsphase scheiterte auch das Projekt «A» an dem Gesetz des «zu wenig und zu spät» sowie an Streit und Ränkespielen der deutschen militärischen und politischen Führung, die gerade im Angesicht des drohenden eigenen Untergangs ihre Kraft in Diadochenkämpfen verpulverte.

Selbst noch so revolutionäre technische Entwicklungsdurchbrüche konnten in diesem Umfeld nur eine zweitrangige Rolle spielen.

VERRECHNET? DIE ZEITPLANUNG VON HITLERS RAKETENZAR

Will man die Chancen von Hitlers Siegeswaffen aus heutiger Sicht beurteilen, so ist es wichtig festzustellen, welche objektive Zeitplanung die Führung des Dritten Reiches um die Jahreswende 1944/45 hatte. Nur so kann abgeschätzt werden, ob überhaupt jemals eine Chance bestanden hatte, Hitlers Siegeswaffen rechtzeitig zum Einsatz zu bringen oder ob schon von vornherein eine unüberbrückbare Dif-

ferenz zwischen Hoffnungen und realen Möglichkeiten der Planer des Dritten Reiches bestand. Glücklicherweise existieren auch hierzu Informationen, die diese Frage beantworten können. Einer der Zeugen, der als wichtiger Informationslieferant angesehen werden kann, ist General Dr. Dornberger, dessen Arbeitsstab am 27. Januar 1945 zum ersten Mal in Berlin zusammentrat, um endlich eine totale Konzentration aller Entwicklungsformen unter Ausschluss unnötiger Parallelentwicklungen zu verwirklichen. Auf diese damaligen Vorgänge zurückblickend, schrieb Dr. Dornberger in der Nachkriegszeit⁽¹⁵⁰⁾, dass es ihm damals darauf ankam, zu wissen, wieviel Zeit Deutschland überhaupt noch zur Verfügung stand. Er musste deshalb an seinen Vorgesetzten SS-Obergruppenführer Dr. Kammler die Frage stellen, wo und wie lange die Regierung glaubte den – von beiden Seiten konzentrisch nach der Mitte Deutschlands vorrückenden – Alliierten noch Widerstand entgegensetzen zu können. Dr. Kammler hätte, so lässt Dornberger wissen, in seiner Antwort auf diese Frage den Ernst der Lage nach dem Scheitern der letzten deutschen Offensive im Westen und dem Erfolg des russischen Grossangriffs nicht verkannt, sei aber, für den Fragesteller unfassbar, immer noch optimistisch gewesen und habe geäußert, dass Deutschland bis zum Einsatz der neuen Geräte noch mindestens ein halbes Jahr zur Verfügung stehe.

Damit haben wir die Zeitangabe vorliegen, von der die Führung des Dritten Reiches ausging!

Auch der Chef des Reichsforschungsrates (RFR), Dr. Osenberg, erklärte alliierten Vernehmern nach Kriegsende, dass Deutschland den Krieg durch den Einsatz seiner neuen Waffen gewonnen hätte, wenn noch ein halbes Jahr mehr Zeit zur Verfügung gestanden hätte.⁽¹⁵¹⁾

Bis dahin sollten die nuklearen A-4, A-9/A-10 und die anderen Superwaffen einsatzbereit werden. Die Zeitplanung «Fertigstellung bis Sommer 1945» taucht dann in der Folge immer wieder auch bei anderen wichtigen deutschen Projekten (HO XVIII, Ju 287) auf.

Der Krieg in Europa endete aber bekanntermassen bereits im Mai 1945.

War also diese zu lange erscheinende Zeitplanung der Verantwortlichen des Dritten Reiches um die Jahreswende 1944/45 aufgrund von selbstbetrügerischem Wunschdenken entstanden oder steckte mehr dahinter?

Ein neu aufgefundenes, früheres alliiertes Geheimdokument vom 5. Januar 1945 kommt zu erstaunlichen Schlüssen⁽¹⁵²⁾. Es ist heute weitgehend unbekannt, dass

sich die Westalliierten noch im Januar 1945 ernsthafte Sorgen über den weiteren Verlauf des Krieges machten. Das aufschlussreiche Dokument ging vom «Office of the Director of Intelligence» des Hauptquartiers der United States Strategic Airforces in Europe (REAR) aus und war an Brigadegeneral George C. McDonald gerichtet. Zuerst wird darin auf die berüchtigte Vorhersage des Vereinigten Hauptquartiers, SHAEF, nach dem erfolgreichen D-Day in der Normandie verwiesen. Darin wurde die deutsche Kapitulation für Ende des Jahres 1944 angekündigt. Nach Meinung des Geheimdokuments beeinflusste diese SHAEF-Vorhersage in starkem Masse die Planungen in Washington und auf dem europäischen Kriegsschauplatz. Alle Fragen der Ausrüstung, Waffentaktik, des Trainings und Nachschubs der USAF hätten sich auf dieses Datum hin ausgerichtet. Fast ironisch fährt das Dokument dann fort, dass Hitlers Deutschland das Ende des Krieges nicht für diesen Zeitpunkt vorsah und stattdessen mit Entschlossenheit und Stärke darauf hinarbeitete, den Krieg noch für eine lange und unbestimmbare Zeitperiode in die Zukunft hinein fortzusetzen, und dass sich Deutschland sogar bemühe, die Überlegenheit sowohl auf dem Waffensektor als auch bei der militärischen Führung (!) zu erringen.

Man kann nicht umhin, an dieser Stelle und aus heutiger Sicht sein Erstaunen über die hier anklingende, hohe alliierte Wertschätzung für die deutschen Militärführung der Jahre 1944/45 zu äussern. Warum hatten die Alliierten Angst, auch diesbezüglich in eine Unterlegenheit zu geraten? Dies ist immerhin auch ein gezielter Seitenhieb auf heute kaum mehr so konkret dargestellte Führungsfehler der alliierten Seite.

Weiter wird angeführt, dass die US Army Airforce mit Ausnahme weniger Verbesserungen und Modifizierungen im Wesentlichen immer noch mit den gleichen Waffen auf dem europäischen Kriegsschauplatz kämpfen müsse, die schon seit 1942 verwendet worden wären. Die Ausrüstung und die Flugzeuge der US Army Airforce seien von 1942 bis 1944 in praktisch jedem Detail allem, was der Feind auf dem europäischen Kriegsschauplatz gehabt hätte, überlegen gewesen. Diese Periode endete aber, dem Dokument zufolge, am 31. Dezember 1944 mit einem immer noch kämpfenden Deutschland, das jedoch nicht mehr mit den Waffen des Jahres 1942 antrat. Deutschland sei nun weltführend bei erprobten Düsenflugzeugen, Langstreckenraketen, neuartigen U-Booten und verfüge in bestimmten Klassen über bessere Panzer. Ein grosser Teil der deutschen Herstellungskapazitäten

sei unterirdisch verlegt worden und das Dritte Reich würde nun sämtliche Muskeln und Sehnen für den letzten Kampf an den Grenzen des Vaterlands anspannen. Trotz ihrer beträchtlichen quantitativen Überlegenheit bei Ausrüstung und Truppenstärke seien die alliierten Bodentruppen gegenwärtig mehr mit defensiven als mit offensiven Aktionen beschäftigt. Wenn sich dieser Zustand nicht schnell wieder ändere, oder wenn die Russen nicht noch nach Berlin und damit zu ihrem Sieg durchstossen würden, müssten die Alliierten in der schlimmen Erwartung leben, Deutschland und seinen neuen militärischen Kapazitäten während eines grösseren Zeitraums im Jahr 1945 gegenüberzustehen ... (Ein handschriftlicher Seitenvermerk auf dem Dokument, der von der Hand eines leider unbekanntes Empfängers notiert wurde, liess sogar wissen, dass bestimmte alliierte Militärs sogar mit einem zehnjährigen Krieg rechneten!) Bedeutet das alles, dass sich auch die Amerikaner Ende des Jahres 1944, trotz ihrer – nach eigenen Worten – riesigen produktionstechnischen Fähigkeiten, in ernststen Schwierigkeiten befanden und dass die Westalliierten kurzfristig keine Möglichkeit mehr zur weiteren Steigerung ihres Kriegsführungspotentials sahen? Möglicherweise könnte man daraus den historischen Vergleich ziehen, dass die militärstrategische Lage der Alliierten im Winter 1944/45 auffällig derjenigen des Deutschen Reiches im Sommer und Herbst 1941 ähnelte. Damals hatten die Deutschen bekanntermassen das Wettrennen gegen die Zeit verloren! Bestand also nunmehr eine Chance, dass sich die Geschichte diesmal unter umgekehrten Vorzeichen wiederholen konnte und heisst das auch, dass die Zeit ab Dezember 1944 nicht länger für die Alliierten arbeitete?

Ein wesentlicher Unterschied zur deutschen Situation von 1941 bestand freilich darin, dass die Alliierten nie in Gefahr waren, gegenüber Deutschland quantitativ, also bei der Menge des Kriegsmaterials und der Soldaten, in Unterlegenheit zu geraten, sondern dass sich die nun drohende neue Überlegenheit des Dritten Reiches auf waffen- und führungstechnische Aspekte bezog. Bei dieser Entwicklung handelte es sich vielleicht bereits um einen Vorläufer ähnlicher Tendenzen in der Nachkriegszeit. Ab 1945 entwickelten sich die bewaffneten Konflikte schnell zu reinen Technologiekriegen, bei denen sich zeigte, dass Mächte mit überlegener Waffentechnik und überlegenen Führungsmethoden bei minimalen eigenen Verlusten in kürzester Zeit materiell gut gerüstete Gegner vernichteten, die nur über «konventionelle» Waffentechnik verfügten.

Wäre diese Gefahr auch 1945 vorhanden gewesen, falls der Krieg weiter in die Länge gezogen worden wäre?

Dazu passend äusserte sich am 27. Dezember 1944 der damalige US Generalstabschef General George Marshall gegenüber dem Kriegsminister Henry Stimson: «... weitere Kämpfe, wie jener gegen Aachen und der andere im Hürtgenwald, bleiben für uns ausserhalb JEDER Diskussion. DAS können wir uns nicht mehr leisten, ausserdem müssten wir die amerikanische Bevölkerung entscheiden lassen, ob sie bereit ist, den Kampf fortzusetzen und die für diese Zwecke notwendigen Divisionen aufstellen zu lassen oder nicht.» Wenige Tage später schrieb der erfolgreichste amerikanische General des Zweiten Weltkrieges, George Patton, damals Oberbefehlshaber der Dritten US-Armee, am 4. Januar 1945 in sein Kriegstagebuch: «Wir können diesen Krieg immer noch verlieren. Diese Eintragung ist umso bemerkenswerter, als ich zu KEINEM anderen Zeitpunkt des Krieges ähnliches geschrieben habe.»

Die angebliche überoptimistische Lageeinschätzung von SS-Obergruppenführer Dr. Kammler beruhte, wie die eben genannten Beispiele zeigen, auch nach Ansicht massgeblicher alliierter Quellen auf *reellen* Wahrscheinlichkeiten. Dennoch sollte aber alles ganz anders kommen, als die Alliierten befürchteten und die Deutschen hofften.

Die Rohstoffbevorratung des Dritten Reiches hätte Ende 1944 noch ein weiteres volles Jahr Kriegführung zugelassen.⁽¹⁵³⁾ Dies nützte aber nichts, denn die ausgebluteten und erschöpften deutschen Heere waren am Ende und konnten nur noch während der Hälfte der Zeit der von Dr. Kammler benötigten Galgenfrist Widerstand leisten.

Besonders im Westen gab es ab Ende März 1945 deutliche Auflösungserscheinungen unter den deutschen Truppen. So verblieb Hitler auch keine Zeit mehr, den von ihm viel zu spät doch noch befohlenen Ausbau der Alpenfestung wenigstens in seinen Grundzügen fertigzustellen.

Es ist unklar, ob die Wehrmachtsführung im Frühjahr 1945 überhaupt noch die feste Absicht hatte, ihre Siegeswaffen gegen die Westalliierten einzusetzen, selbst wenn diese noch «1 Minute vor 12» zur Verfügung gestanden hätten. Es muss wohl eher davon ausgegangen werden, dass man die Waffen absichtlich zurückhielt, wie entsprechende Hinweise zeigen: So erhielten die alliierten Oberbefehlshaber General Eisenhower und Feldmarschall Montgomery im Januar 1945 ein Telegramm Feldmarschall Keitel.⁽¹⁵⁴⁾ Er schlug darin vor, an der Westfront eine Art Waffen-

SECRET

HEADQUARTERS
UNITED STATES STRATEGIC AIR FORCES IN EUROPE (REAR)
Office of the Director of Intelligence

Part 7 Approved

AAF Sta 390
APO 633, U.S. Army
5 January 1945

MEMORANDUM:

SECRET

TO: Brigadier General George C. McDonald, D. of I., Hq. USSTAF.

- (10/14/44)*
1. You will recollect that the SHAEF forecast, arrived at after D-day in 1944, placed the capitulation of Germany at the end of December of that year. It is believed that this SHAEF forecast strongly influenced the planning in Washington and in this theater. Predicated upon this date, questions of type U.S. Air Force equipment, weapons, tactics, training and supplies were decided.
 2. Hitler's Germany did not place the termination date of this war at the end of 1944. Hitler's Germany had indicated with determination and virility that it expects this war to continue for a long and indefinite period of time, and that it is struggling to gain supremacy in weapons as well as generalship.
 3. With the exception of a few modifications and improvements the U.S. Air Forces in this theater are fighting with substantially the same weapons as they used in 1942. From 1942 through 1944 the aircraft and equipment of the U.S. Army Air Forces were superior in practically every detail to anything the enemy had in this theater. Indeed, weapons and equipment in general, whether belonging to the Ground Troops or to the Air, enjoyed for the U.S. superiority during this first period. This period ended December 31, 1944 with Germany still fighting, but Germany is not fighting with the weapons of 1942. She is leading the world in tested jet propelled airplanes, long range missiles, new type submarines and, in certain classes, better tanks. A large part of her manufacturing facilities have gone underground and she is bending every sinew for the last stand on the Vaterland frontiers.
 4. Our Ground Armies, despite superiority in manpower and quantity of equipment, are presently engaged more in defensive than offensive fighting and, unless this state of affairs is quickly changed or the Russians actually drive through to Berlin and victory, we must face the grim expectation of fighting Germany and her new capabilities through greater 1945.
 5. The new submarine threat is mounting and we may expect that the Admiralty and our Navy will soon bring pressure to bear on the United States Strategic Air Forces to go after submarine yards, pens and components manufacture. The tank and armored vehicle industry is proving a fresh and considerable menace in the present Western campaign, so pressure might be expected from the Ground Armies to devote a part of our bombardment weight to these production centers. A special report has been prepared by Lt. Col. Haines dealing with the growing menace of jet aircraft. Oil, viewed from the standpoint of your Directorate of Intelligence, is still the

SECRET

6. CONCLUSION:

- a. The war has not terminated in accordance with SHAEF Plans.
- b. SHAEF timing has dominated the development of equipment, training programs and establishment of manpower and supply for this theater.
- c. The first cycle and period of the war has ended without the capitulation of Germany and with Germany leading in the development of principal new weapons and methods, which will be included in her capabilities during 1945.

7. RECOMMENDATION:

That this Directorate of Intelligence prepare a careful analysis of over-all German capabilities for 1945 as they may effect our flying formations and our target systems; that this analysis be submitted to the Deputy Commanding General for Operations with a request that it be forwarded to the proper authorities, including the Assistant Chief of the Air Staff, Intelligence, Washington, D.C., along with appropriate requests prepared by the Director of Operations for equipment and training methods capable of equaling and surpassing the enemy's offensive and defensive capabilities.



LOWELL P. WEICKER
Colonel, A.C.

Deputy Director of Intelligence.

SECRET

Nicht nur Dr. Kammler hatte sich fatal verkalkuliert! Auch ein amerikanisches Dokument vom 5. Januar 1945 rechnete wegen eigener Fehlplanung und technischer Unterlegenheit (!) – trotz alliierter Überlegenheit an Menschen und Material – mit einer längeren Dauer des Krieges.

stillstand für 100 Tage zu schliessen, damit die Wehrmacht die Möglichkeit hätte, in dieser Zeit ein Maximum an Kräften gegen die Rote Armee zu konzentrieren und dieser «zwischen Weichsel und Oder eine vernichtende Niederlage zuzufügen». Die westalliierte Antwort war nun, man höre und staune, keine bruske Zurückweisung des deutschen Vorschlags, wie man aus heutiger Sicht erwarten würde. Stattdessen tauschten Keitel, Eisenhower und Montgomery in der Folge sieben Telegramme aus! Montgomery war geneigt, die Deutschen nicht daran zu hindern, ihre Truppen vom Westen nach Osten zu verlegen, insofern die «Demokratien» Frankreich, Belgien, Niederlande und Luxemburg besetzten und an den deutschen Westgrenzen eine «Sicherheitslinie» einnehmen konnten. Daraufhin antwortete das OKW mit der Gegenforderung, im Westen solle zunächst der Status Quo erhalten bleiben. Wenn es der Wehrmacht allerdings nicht gelingen würde, innerhalb eines bestimmten Zeitraums einen Erfolg gegen die UdSSR zu erringen, erhielten die Truppen der USA und Grossbritanniens die Möglichkeit, durch Deutschland so weit wie möglich nach Osten zu marschieren ... Angeblich wurde der «Telegrammwechsel» eingestellt, als er den Russen bekannt wurde.

Sah es dann im Frühjahr 1945 aber nicht genau nach dieser Lösung aus?

Als ab Mitte Januar 1945 das ganze Ausmass der sowjetischen Winteroffensive an der Ostfront klar geworden war, wurden von der Westfront laufend deutsche Truppen abgezogen, um mit ihnen die sich im Osten entwickelnde Katastrophe aufzuhalten. So wurden die gesamte 6. SS-Panzerarmee und weitere zehn Panzerdivisionen, sechs Infanteriedivisionen, zehn Artilleriekorps, acht Werferbrigaden sowie wesentliche Teile der Luftwaffe von der Westfront binnen Monatsfrist zur Verwendung im Osten abgezogen. Die verbliebenen schwachen und ausgebluteten Divisionen hielten gegen die nun total überlegene westalliierte Übermacht noch bis in den März 1945 hinein stand. Nach dem erfolgreichen Übergang US-amerikanischer Truppen über den Rhein bei Remagen und der englischen Luftlandung bei Wesel lösten sich die deutschen Kampfverbände beinahe auffällig schnell auf, während im Osten von deutschen Soldaten bis zum letzten Tag erbittert um jeden Quadratmeter Boden gekämpft wurde. Hatten die deutschen Westfront-Soldaten einfach genug – was nach so langem Widerstand verständlich gewesen wäre – oder steckte mehr hinter diesen Auflösungserscheinungen, als sich der einfache Soldat an der Front denken konnte?

Vergleicht man den Ablauf der Ereignisse an der Westfront und ihre zeitliche Abfolge, könnte der Eindruck entstehen, dass dies ziemlich genau dem Szenario des – nach russischen Quellen zitierten – Telegrammwechsels zwischen dem OKH und den Westalliierten entsprach. Wieder nur ein Zufall?

Bei der Erörterung des Themas darf nicht vergessen werden, dass den Deutschen bereits während der Ardennenoffensive ein alliiertes Geheimdokument aus dem Hauptquartier der 21. englischen Heeresgruppe in die Hände gefallen war, das die Codebezeichnung «Eclipse» trug. Dabei handelte es sich um ein Memorandum, in dem die nach einem Sieg beabsichtigte Aufteilung des Deutschen Reiches in alliierte Besatzungszonen der Amerikaner, Engländer und Russen eingezeichnet worden war. Hitler erhielt dieses Dokument Ende Januar 1945. Obwohl wir nicht wissen, wie gross der Kreis der von ihm über «Eclipse» informierten Partei-, Wirtschafts- und Wehrmachtsleute war, so bleibt doch festzustellen, dass wichtige Teile der deutschen Führung genau darüber informiert waren, welches Kriegsziel die alliierte Koalition anstrebte. Man muss sich angesichts dieser Tatsache wundern, dass das OKH die Alliierten trotzdem durch das Reich hindurchmarschieren lassen wollte, obwohl längst feststand, dass die westalliierten Besatzungszonen entlang der Elbe aufhören würden. Hätten nicht nach dem Bekanntwerden von «Eclipse» sämtliche auf deutscher Seite vielleicht noch bestehenden Illusionen über Verhandlungen mit dem Westen beendet sein müssen? Da dies scheinbar nicht der Fall war, steht zu vermuten, dass es möglicherweise über «Eclipse» hinausgehende Pläne der Westalliierten gab (die heute verschwunden sind), um Seite an Seite mit den Deutschen gegen den neuen Feind Russland zu kämpfen. Einige Äusserungen und merkwürdige Handlungen sowohl von Feldmarschall Montgomery als auch von General Patton nach Kriegsende deuten auf eine solche Option hin. Auch die Sowjets warnten im April 1945 lautstark vor «dem grössten Verrat der Weltgeschichte» und trafen entsprechende defensive (!) Vorkehrungen (siehe Band 1).

Ob wir jemals erfahren werden, was hier wirklich am Ende des Zweiten Weltkrieges abgelaufen ist?

Abschliessend bleibt festzustellen, dass es gleich mehrere Gründe gab – von denen uns allerdings nicht alle bekannt sind –, warum Dr. Kammlers Sechs-Monats-Zeitplan bis zum Einsatz der Siegeswaffen sich nicht mehr bewahrheitete.

AMERIKAS KAMPF GEGEN DIE «V-3-GEFAHR»

Wie reagierten die USA auf die Bedrohung gegen ihr Heimatland?

Anlässlich eines von ihm gehaltenen Vortrags im Jahr 2001 zum Thema der «deutschen Atombombe» meldete sich nach dem offiziellen Teil der Veranstaltung eine Dame beim Referenten Thomas Mehner.⁽¹⁵⁵⁾ Sie erzählte ihm, dass sie mit ihrer Mutter in der Nachkriegszeit während der «schlechten Zeit» ein Tanzlokal führte, das sich lebhaften Zuspruchs seitens der GI's erfreute. Dabei bildete sich im Laufe der Zeit eine langandauernde Bekanntschaft zu zwei amerikanischen Offizieren heraus. Eines Tages stellte die Zeugin den Offizieren die Frage, warum die amerikanische Luftwaffe in den letzten Kriegsmonaten noch so viele deutsche Klein- und Mittelstädte (beispielsweise Würzburg) scheinbar sinnlos in Schutt und Asche legte. Einer der US-Offiziere hätte ihr darauf nachdenklich geantwortet, dass die Amerikaner ab einem bestimmten Zeitpunkt genau gewusst hätten, dass Hitler Atombomben besass und sie gegen Amerika einsetzen wollte. Es sei sogar bekannt gewesen, welches Hochhaus in Manhattan bereits der anvisierte Zielpunkt der Deutschen war. In dem verzweifelten Bemühen, diese unheimliche Gefahr für das Heimatland abzuwenden, hätte man amerikanischerseits wegen der Unkenntnis über den genauen Herstellungs- und Verbringungsort der deutschen Atombomben versucht, alles zu treffen und zu zerstören, was auch nur im Entferntesten damit zu tun haben konnte. Dazu hätten auch viele bisher verschonte kleinere Städte gehört. Natürlich ist diese Nachkriegsäusserung eines amerikanischen Offiziers kein Beweis, so lange nicht geklärt ist, ob dieser Mann überhaupt das entsprechende Wissen über diese Vorgänge gehabt haben konnte.

Dennoch stellt sich die Frage: Wussten die Amerikaner über die Gefahr Bescheid, die ihren Städten an der Ostküste drohte?

Schon am 30. Oktober 1944 hatte das alliierte Hauptquartier in Europa (SHAEF) vor der Gefahr gewarnt, dass deutsche U-Boote mit V-1-Flugkörpern an Bord aus europäischen Häfen zum Angriff auf New York binnen weniger Tage auslaufen würden. Bis zum 18. November 1944 sandte das SHAEF mindestens sieben weitere warnende Telegramme in dieser Sache aus, die von General Eisenhower unterzeichnet wurden. In einem davon wurden die Flugkörper als «V-13» bezeichnet, womit V-1/3 oder V-3 gemeint gewesen sein dürften.⁽¹⁵⁶⁾

Die Bezeichnung «3» im SHAEF-Telegramm ist, wie wir weiter unten sehen werden, nicht unwichtig. Am 9. Dezember 1944 taucht sie während der CCS-Konferenz nochmals in einem Geheimdokument der Stockholm / Tokio-Reihe auf. Das Dokument berichtet in «Part 4», dass die amerikanischen Militärbehörden – ebenso wie vorher die Briten – mit einem deutschen Nuklearwaffenangriff rechneten. Dabei sei die amerikanische Ostküste, so heisst es, als Ziel einer Flugbombe vorgesehen, die einen nuklearen Sprengkopf trage. Ihre Bezeichnung laute «V-3».⁽¹⁵⁷⁾

Damit wird der Sinn der SHAEF-Meldungen von Ende Oktober 1944 eindeutig nachvollziehbar. Es ging darin um nichts anderes, als um die Warnung vor einem deutschen Nuklearangriff!

Dies wird auch von anderen hochrangigen US-Offizieren bestätigt. Am 5. Dezember 1944 hatte George Earle aufgrund von Informationen von der in der Vergangenheit stets extrem zuverlässigen deutschen Verräterquellen, die sich in der Türkei befanden, an Präsident Roosevelt gemeldet, dass die Deutschen im Begriff seien, eine V-3 genannte neue Geheimwaffe gegen die US-Ostküste einzusetzen.

⁽¹⁵⁸⁾ In der folgenden Nacht erzählte Roosevelt dann sorgenvoll seiner Cousine Daisy, dass die Deutschen eine Waffe namens V-3 besäßen, die mit einem einzigen Einschlag alles im Umkreis von einem Kilometer zerstören könne. Die Deutschen planten, diese Waffe gegen New York einzusetzen. Roosevelt fürchtete, dass diejenige Seite, die diesen neuen Sprengstoff zuerst einsetze, den Krieg zweifellos gewinnen würde.

Schon vorher hatte der Präsident am 16. November 1944 vom FBI-Chef J.E. Hoover erfahren, dass ein in den USA unter Kontrolle des FBI arbeitender deutscher Agent (Alfred Meiler?, Anm. d. A.) aus Berlin Instruktionen erhalten hatte, u.a. Nachforschungen anzustellen über die wahrscheinliche Reaktion des amerikanischen Volkes im Falle eines deutschen Einsatzes von «aus Uranzertrümmerung gewonnenen Sprengstoffes» gegen die USA.

Dabei ängstigten sich die Amerikaner aber nicht nur wegen der deutschen U-Boot-Flugkörper mit ihrer Reichweite von 300 km, denn gleichzeitig wurde am 9. Dezember 1944 beraten, was man im Falle von deutschen Angriffen mit «V-3 Interkontinentalraketen» unternehmen könne. Die führenden US-Militärs schienen demnach also recht gut darüber informiert gewesen zu sein, was Wernher von Brauns Mannschaft gegen die USA im Schilde führte.

Die U-Boot-V-1 und die Interkontinentalraketen waren für die Amerikaner nur die

Transportmittel, um die befürchteten «V-3 Nuklearwaffen» gegen die Vereinigten Staaten einzusetzen. Dieser Bedrohung konnte man nicht tatenlos zusehen, wenn man sich nicht noch den Sieg im Weltkrieg im letzten Moment entreissen lassen wollte.

Über diese drohenden Gefahren informiert – auch die alliierte und neutrale Presse hatte in den Tagen zuvor entsprechende Informationen publiziert –, erklärte der damalige New Yorker Bürgermeister La Guardia bereits einen Tag später, am 10. Dezember 1944, während einer Radiosendung, dass für den Fall, die Deutschen würden eine wehrlose Stadt beschliessen, die Bürger der Stadt New York in den kommenden hundert Jahren keinen Handel mehr mit dem Naziland treiben würden. (159) Um panikartige Reaktionen vor allem in der New Yorker Öffentlichkeit zu vermeiden, hatte Bürgermeister La Guardia am Tag seiner Radioansprache den amerikanischen Raketenexperten Alfred Africano (Präsident der «American Rocket Society») zu Wort kommen lassen, der beruhigend verkündete, dass es technisch unmöglich sei, solche weitreichenden Raketen zu bauen ...

Am 13. Dezember 1944 reagierte ein deutscher Sprecher von «Radio Berlin» mit – wie es in einem «New York Times»-Artikel wörtlich hiess – «beissender Ironie» auf die Drohung La Guardias, man werde im Falle eines V-3-Beschusses keinen Handel mehr mit Deutschland treiben. Der deutsche Sprecher erklärte, dass die Amerikaner nie irgendwelche Rücksichten genommen hätten, als beispielsweise Turin, Mailand, Ravenna, Köln, Wien oder München bombardiert worden seien, während sie es offenbar als Todsünde ansehen würden, wenn New York Schaden zugefügt werde. Das amerikanische Statement sei grotesk. Der Vertreter von «Radio Berlin» fügte abschliessend amüsiert hinzu, dass die amerikanische Reaktion zeige, dass La Guardia mit der Tatsache rechne, dass die Nationalsozialisten Deutschland mindestens die nächsten hundert Jahre weiterregieren würden ...

In seiner Erwiderung auf diese deutsche Stellungnahme teilte La Guardia einen Tag später – am 14. Dezember 1944 – mit, dass die NSDAP Deutschland nicht länger als weitere hundert Wochen regieren werde und dass es Sache des deutschen Volkes sei, sie möglichst schnell zu vertreiben, bevor Schlimmeres geschehe. Anschliessend fügte er einen merkwürdigen Satz hinzu: «Ich denke, die Nazis verstanden, was ich sagte, deshalb ihre Betroffenheit darüber.»

Aus all dem geht eindeutig hervor, dass die US-Verantwortlichen mit einem deut-

schen Nuklearwaffenangriff gegen die Ostküste rechneten und ihre Bevölkerung warnen wollten, jedoch aber gleichzeitig die deutschen Machthaber unter Druck setzen wollten, derartige Massnahmen gefälligst zu unterlassen.

Als für einen Angriff in Frage kommende Waffen sahen die Amerikaner zuerst nuklear bestückte V-1 an. Im Frühjahr 1945 kamen jedoch weitere Sorgen hinzu, da die Deutschen im Begriff waren auch V-2-Raketen von U-Booten aus, die weit draussen im Atlantik lagen, gegen Amerika zu starten. Die Gefahr durch Fernbomber wurde nach dem Verlust der deutschen Absprungsflughäfen an der französischen Atlantikküste anscheinend nicht mehr recht ernstgenommen (oder es fehlen uns heute die entsprechenden Geheimberichte darüber), während man spätestens ab Dezember 1944 mit Angriffen durch Interkontinentalraketen rechnete.

Immerhin waren die Alliierten schon 1943 sehr beunruhigt über die Tatsache, dass der Raketenbunker von Wizernes in Frankreich mit hoher Wahrscheinlichkeit für die Beschiessung New Yorks vorgesehen sein könnte. Nach dem Krieg berichteten die Generale Arnold und Spaatz ⁽¹⁶⁰⁾, dass es den Alliierten auch nach der Eroberung der Bunker im Sommer 1944 nicht möglich gewesen sei herauszufinden, was von den Deutschen in Wizernes und Watten genau geplant war. Das war ein enttäuschendes Ergebnis, denn man hatte seinerzeit keine Mühen gescheut, um der ominösen Gefahr zu begegnen, die diese V-Waffen-Bunker für die Amerikaner darstellten. Um die besten Bekämpfungsmöglichkeiten gegen die deutschen Bunkermonster zu erproben, baute man sie aufwendig an einem unbekanntem Ort in den USA nach. General Arnold erhielt diesbezüglich am 23. Dezember 1944 einen Bericht, der ihn darüber informierte, dass bis dahin 100'000 Cubic-Yards Beton verbaut worden seien – eine Menge, die der des Boulder-Damms entsprach! Trotz dieses Aufwandes glaubte man, dass der Nachbau nicht richtig gelungen sei. Man kopierte zusätzlich die zwischenzeitlich auf der Normandie-Halbinsel erbeutete Bunkerstruktur nach, war aber selbst jetzt nicht in der Lage, das Geheimnis seiner inneren Aufteilung zu lösen.

General Arnold wurde deshalb mitgeteilt, dass dieses Projekt im Gegensatz zum Projekt «Crossbow» nicht überstürzt werden solle, da man immer noch hoffe, ausreichende Informationen bezüglich seiner Fertigstellung zu bekommen. Weiterhin zweifelte man daran, dass die Deutschen die zwischenzeitlich bereits von den Alliierten erbeuteten Installationen nochmals in gleicher Form nachbauen würden.

Countermeasures Against V-2 Installations

Arnold had some discussions with Vannevar Bush in July 1944, about the best way to burn out the heavy concrete V-2 launching installations. Bush apparently suggested that a fire be started around one of the two openings that would create such a draft from within that a fire started around the other opening would be drawn within the cavity. Arnold sent this information to Gardner, July 24, 1944, suggesting that a technique be used of dropping belly tanks of gasoline around one opening to start the draft. Then after an interval of about 1 minute, a load of belly tanks be dropped near the other opening.

Gardner replied July 28, saying that it did appear that fire might offer the best immediate possibilities of destroying the V-2 bunkers since explosives did not seem to work. Gardner said Arnold's suggestion of using two fires at either end of the concrete structure was tried out and tested at Eglin Field. He mentioned that in tests, this technique had proved very effective, although he did not know how to get the pilots in Europe to come down low enough to get the gasoline in the right place. In any event, he was going to conduct additional tests, as soon as he got the right specifications for simulating the German structures. Arnold thought this interesting enough to send to Marshall for his attention. Marshall's initials are recorded on it.

2

Actually, the V-2 *relica construction* because not enough information about the internal structure of the V-2 launching site was received. Gardner wrote Arnold, Sept 23, 1944, saying they had gone ahead to pour about 100,000 cubic *yards* of concrete, "about the size of Boulder Dam" but he didn't think that was right. He said they were copying a structure captured on the Normandy Peninsula, but had never been able to determine what the interior arrangement would have been. Since then, Gardner said they had information that convinced him the building that was captured in Normandy was nothing more than a bombproof machine shop and that the Germans were actually launching the V-2 from a plain horizontal block of concrete, very much like the 4th of July fireworks rocket launch.

In any event, he said the building that was going up, could be used for bomb testing. He said he was not hurrying this project as they did the CROSSBOW project, but was hoping to get sufficient information to complete it. Moreover, he doubted that the Germans would ever duplicate this particular installation that was captured.

Arnold read this letter and sent it to Giles in apparent agreement that nothing should be done at that time.

Dokument Arnolds über die misslungenen US-Versuche, die deutschen Raketengrossbunker in der Normandie nachzubauen.

General Arnold stimmte notgedrungen ermassen der Einschätzung des Berichtes zu, dass man mit den vorhandenen Mitteln nicht weiterkommen würde und daher im Prinzip nichts tun könne. Die Amerikaner wollten deshalb ihre missratenen Bunkerkopien für Bombentests verwenden.

Es musste deshalb ein anderer Weg gesucht werden, wollte man etwas gegen die deutschen Interkontinentalraketen unternehmen.

Die Amerikaner schienen genau zu wissen, dass ihre früheren Bombenangriffe auf Peenemünde im Sommer 1944 das deutsche Interkontinentalraketen-Projekt nicht wesentlich verzögern konnten. Daher musste man zu anderen Mitteln greifen.

Ist es ein Zufall, dass die US-Verantwortlichen ausgerechnet ab Herbst 1944 begannen, Deutschland mit Geheimagenten zu überschwemmen, obwohl die britischen Verbündeten, die über mehr Agentenerfahrung auf dem europäischen Kontinent verfügen, extrem pessimistisch in Bezug auf die geplanten Operationen ihrer Verbündeten waren?⁽¹⁶¹⁾ Die Briten führten an, dass sie massive Zweifel hätten, ob die amerikanischen Agenten mehr als nur eine nominelle Überlebenschance aufweisen würden. Es erscheint jedenfalls auffällig, dass die grosse amerikanische Spionageoperation gegen das Dritte Reich, die im Herbst 1944 begann, gerade in dem Moment anlief, als sich die militärische Niederlage Hitlers immer deutlicher abzeichnete. Hatte es also eine besondere Dringlichkeit für diese Agenten-Selbstmordmissionen gegen Deutschland gegeben?

Auch ein anderer Fakt ist merkwürdig: Während der letzten Kriegsmonate waren in England eine Anzahl von schwarz gestrichenen Douglas A-26 «Invader» stationiert, die nachts Fallschirmagenten für den OSS in grosser Zahl nach Deutschland transportierten. Seltsamerweise scheint es bis heute noch ein allgemeines Still-schweigen über die Details dieser nächtlichen A-26-Einsätze zu geben. Nicht ein einziges Foto über die «Agenten Invader» wurde jemals freigegeben.⁽¹⁶²⁾

Bei Kriegsende gab es US-Agenten in fast allen für die Amerikaner militärisch interessanten Städten.⁽¹⁶¹⁾ Die Verluste der ursprünglich als «Wegwerfagenten» angesehenen Spione, bei denen es sich meist um «umgedrehte» deutsche Kriegsgefangene, Juden und Kommunisten handelte, waren erwartungsgemäss hoch. Nach dem wenigen, das bisher über ihre Einsätze in den letzten Monaten des Zweiten Weltkrieges bekannt geworden ist, waren diese neben der deutschen Öl-Industrie

vor allem gegen deutsche V-Waffen und Düsenjäger gerichtet. Joseph E. Persico schreibt in seiner Auswertung über die amerikanischen Agenteneinsätze gegen das Dritte Reich, dass amerikanische Bombenangriffe, Artilleriebeschuss oder Truppenvorstöße oft gegen Ziele erfolgten, die amerikanische Spione vorher ausgekundschaftet und verraten hatten. Speziell hätten sie entscheidende Angriffe gegen V-Waffen-Stellungen ermöglicht.

Leider wird in der soeben genannten Aufstellung nicht näher erläutert, wo genau V-Waffen durch Agentenmeldungen vernichtet werden konnten. Bekannt ist, dass Peenemünde bis zur Räumung (und eventuell noch später?) unter intensiver alliierter Agentenkontrolle stand und dass auch im Umkreis von SS-Obergruppenführer Dr. Kammler ein amerikanischer «Maulwurf» vermutet wurde, über dessen Identität die ehemaligen Mitstreiter Kammlers noch in der Nachkriegszeit lange rätselten.

Allem Anschein nach gab es auch direkte alliierte Sabotageunternehmungen gegen die «V-3». Colonel Keck gab auf seiner berühmten Pressekonferenz im Sommer 1945 zu, dass es in den letzten zwei Kriegsjahren in den von den Deutschen besetzten Gebieten zu geradezu phantastisch anmutenden Sabotage- und Spionagemissionen alliierter Geheimkommandos gekommen sei, die sämtliche Romandartstellungen übertreffen würden. Bei diesen Aktionen sei es gelungen, von Strassburg bis Hillersleben existierende geheime Labors des Dritten Reiches zu identifizieren, die an dem neuen apokalyptischen Sprengstoff arbeiteten. Diese Labors sowie von anderen Agenten (siehe weiter unten) entdeckten Testgelände seien dann plötzlich von der 8. Air Force und der RAF aus der Luft wirksam bombardiert worden. So hätte man die Atomarbeiten der Deutschen definitiv zerstört!

In der ehemaligen DDR berichtete Dieter Wolf im Jahre 1966 über einen möglicherweise dazu passenden Fall. Wolf zufolge sprang kurz vor dem amerikanischen Vernichtungsangriff auf die Auer-Uran- und Thoriumfabrik in Oranienburg, der am 15. März 1945 durchgeführt wurde, ein amerikanischer Fallschirmagent über dem Lehnitzsee ab. Er hatte die Aufgabe, die Auer-Werke zu erkunden, wurde aber schon beim Absprung von der SS entdeckt. Die Auer-Werke wurden kurz darauf bekanntermassen von ca. 1'700 Tonnen Bomben, die die Amerikaner auf sie abwarfen, vernichtet. Langzeit-Verzögerungszünder sorgten noch Jahre später für Bombenexplosionen auf dem betroffenen Gelände und erschwerten damit die Aufräumungsarbeiten.

Wollte man seitens des US-Establishments so «ein für alle mal» eine spätere sowjetische Nutzung oder einen Wiederaufbau verhindern?

Die amerikanische Vorgehensweise in Bezug auf die Auer-Werke und viele andere interessante Standorte ist schon grotesk, vor allem, wenn man bedenkt, dass es seit Juni 1942 kein deutsches Atombombenprojekt mehr gab und dass die Alliierten dies spätestens nach der Einnahme Strassburgs im November 1944 wussten ...

Colonel Keck sprach in seinem Bericht weiterhin von Kommandos, die von Land, über die Küste oder durch die kämpfenden Fronten hindurch in das Dritte Reich eindringen. Leider sind auch in diesen Fällen bis heute fast keine Details über diese möglicherweise kriegsentscheidenden Geheimmissionen mitgeteilt worden.

Über die weiteren offiziellen Reaktionen führender US-Politiker und -Militärs in Hinblick auf die Bedrohung New Yorks nach dem 14. Dezember 1944 liegen nur vereinzelte Verlautbarungen vor.

Soweit diese bekannt wurden, beziehen sie sich hauptsächlich auf die durch deutsche U-Boote drohende Gefahr. So erklärte am 8. Januar 1945 US-Admiral Jonas Ingram, der Oberbefehlshaber der Atlantik-Flotte der US Navy, dass innerhalb der nächsten 30 bis 60 Tage die Deutschen einige V-1-Angriffe (Buzz-Bomb-Attempts) gegen New York und Washington unternehmen würden.⁽¹⁶⁴⁾ Die V-1 könnten von Flugzeugen, U-Booten oder Überwasserschiffen abgeschossen werden, die sich bis auf 200 Meilen New York nähern würden und versuchten, das Empire State Building (100 Stockwerke hoch) als Zielpunkt zu nehmen ... Ingram nahm hier wohl auf die zwischenzeitlich gescheiterte Mission der Agenten Gimpel und Colepaugh Bezug, die dort Peilsender aufstellen sollten. Er erklärte weiter, dass die US Navy und USAAF auf diesen Fall durch Anwendung eines Geheimplans umfassend vorbereitet seien («Operation Bumblebee», später «Teardrop» genannt), um jeden deutschen U-Boot-Raketenangriff auf die Küste der Vereinigten Staaten abzuwehren. Dazu sollten massive amerikanische Luft- und Marinestreitkräfte mobilisiert werden.^(163, 165, 166)

Als dann überraschenderweise Reichsrüstungsminister Albert Speer im Berliner Rundfunk unverhohlen ankündigte, dass am 1. Februar 1945 V-1-Flugkörper und V-2-Raketen in New York einschlagen würden, führte dies zu erneuter Panik in den höchsten militärischen Kreisen der USA. Dafür hatte man allen Grund, denn schliesslich waren nach der ersten offiziellen Drohung gegen New York im De-

zember 1944 kurz darauf deutsche Agenten verhaftet worden, die auf dem Empire State Building Peilsender anbringen wollten. Bei den US-Militärs mussten nunmehr also erneut die Alarmglocken klingen. Während man insgeheim noch hoffte, mit «Teardrop» und «Bumblebee» deutsche U-Boot-(und Flugzeug?-)Angriffe auf die Küsten der Vereinigten Staaten abzuwehren, war die Gefahr einer deutschen Interkontinentalrakete ungleich schwieriger zu beherrschen.

An dieser Stelle gelangen auch die schon erwähnten Äusserungen des amerikanischen Offiziers, der mit einer deutschen Zeitzeugin sprach, ins Spiel. Möglicherweise wusste man zwischenzeitlich auch aufgrund der eigenen Spionageergebnisse, dass mitten im Herzen Deutschlands eine ungeheuerliche Bedrohung im Entstehen war: Hitlers «Amerika-Rakete» näherte sich ihrer Vollendung!

Wollte man alliiertenseits den Einsatz von deutschen Interkontinentalraketen verhindern, standen nur drei Möglichkeiten zur Verfügung: Den Krieg möglichst schnell durch die Eroberung des deutschen Reiches zu beenden, mit Bombenangriffen und Kommandomissionen die militärische Ausschaltung der V-Waffen-Basen zu erreichen oder dem Deutschen Reich durch Verhandlungen seine Waffen «abzukaufen».

Wie es aussieht, wurden alle Wege gleichzeitig beschritten.

Obwohl bis heute keine offiziellen Akten darüber aufgetaucht sind, ist auffällig, dass in den letzten sieben Kriegsmonaten von den Alliierten 75% der während des gesamten Zweiten Weltkrieges abgeworfenen Bombentonnage über deutschem Gebiet abgeladen wurde. Unstrittig ist, dass gerade in dieser Zeit eine Reihe von bisher verschont gebliebenen deutschen Mittel- und Kleinstädten die volle Wucht des «taktischen Bombardements» der Alliierten erleiden musste. War man seitens der US-Verantwortlichen davon ausgegangen, dass sich dort am ehesten die Labors der gefürchteten deutschen Atombomben- und Raketenforscher befanden?

In Unkenntnis der genauen Umstände der Einsatzpläne von Hitlers Siegeswaffen gingen die USA in diesen letzten Monaten des Krieges auch sonst möglichst kein Risiko mehr ein. Dies führte zu heute teilweise grotesk erscheinenden «Kräfteverschwendungen» – insofern man nicht die wahren Hintergründe kennt: So verstärkte man 1945 allein die U-Boot-Abwehr im Nordatlantik derart massiv, dass gegen einzelne U-Boote ganze Flugzeugträgergruppen ausgesandt wurden!

Unklar ist bis heute, was durch die alliierten Massnahmen gegen die «V-3-Gefahr» letztlich erreicht wurde.

Im November 1945 lieferte der Oberkommandierende der «Army Air Forces», General H. H. Arnold, seinen dritten Formalreport an den US-Kriegsminister ab.⁽¹⁶⁷⁾

Sein Bericht war nicht nur eine Geschichte der Luftwaffenaktivitäten am Ende des Zweiten Weltkrieges, sondern auch eine Warnung vor zukünftigen Kriegen. Er sagte darin einen «36 Stunden Krieg» voraus, der mit einem atomaren Raketen-schlag gegen die wichtigen Schlüsselstädte der USA beginnen würde. «Mit der derzeit verfügbaren Ausrüstung könnte eine feindliche Luftstreitmacht jederzeit ohne Vorwarnungsmöglichkeit vernichtende Schläge gegen unsere Bevölkerungszentren und unser industrielles, wirtschaftliches oder verwaltungsmässiges Herz führen (...). Radargeräte mit enormer Reichweite könnten der USA gerade eine Reaktionszeit von 30 Minuten geben (...). Tieffliegende Marschflugkörper wie die deutsche V-1 könnten diese kurze Spanne noch weiter reduzieren und Radar wäre keinerlei Schutz gegen atomare Sprengkörper, die von Agenten ins Land gebracht werden könnten (durch U-Boote?, siehe Band 1; Anmerkung des Verfassers). (...) Obwohl die Schwierigkeiten derzeit unlösbar erscheinen, eine aktive Verteidigung gegen zukünftige atomare Projektile, ähnlich der deutschen V-2, bewaffnet mit Atomsprengstoff, durchzuführen, sollte diese Situation nur unsere Anstrengungen intensivieren, eine effektive Verteidigungsmassnahme dagegen zu entdecken (...)» Der Report vom November 1945 empfahl als geeignetes Mittel zur Abwehr möglicher zukünftiger Gefahren geschützte unterirdische Raketenstützpunkte mit eigenen Produktionsanlagen für Atomsprengköpfe. Diese Untergrundbasen sollten durch unterirdische Eisenbahnverbindungen verkehrstechnisch erreichbar sein.

Der Verfasser ist der Überzeugung, dass General Arnolds Report auf ehemaligen deutschen Kriegsplänen vom März/April 1945 zum Start atomarer A-9/ A-10 (und anderer Grossraketen?) basierte.

Unmissverständlich sprach Arnold in seinem Formalbericht vom November 1945 von atomaren Langstreckenraketen als «gegenwärtig verfügbarer Ausrüstung» (present equipment). Wie ist das möglich? Die entsprechenden Raketen der Amerikaner und Russen existierten damals doch angeblich noch nicht einmal auf dem Reissbrett...

FAZIT: SIEGESWAFFENZIEL NEW YORK

Der amerikanische Generalstabschef Georg C. Marshall schrieb in seinem Bericht an den Kriegsminister vom 10. Oktober 1945, dass sich Amerika am Ende des «Deutschen Krieges» in Europa gerade am äusseren Rand des feindlichen Feuerbereiches befunden hätte.⁽¹⁶⁸⁾

Göring hätte nach seiner Gefangennahme, so heisst es, ausgesagt, dass «es sicher gewesen sei, dass die Städte an der amerikanischen Ostküste unter Raketenbombardement geraten wären, wenn Deutschland nochmals zwei Jahre unbesiegt geblieben wäre. Die ersten Angriffe hätten aber schon wesentlich früher begonnen.» Was er damit meinte, ist aus heutiger Sicht klar: 1947 sollte die neue «echte» Interkontinentalrakete A-11 vom Band laufen, die das Raketenbombardement sämtlicher US-Metropolen erlaubt hätte. Mit der bei Kriegsende in ersten Vorserienexemplaren verfügbaren A-10 konnte man gerade die äussersten amerikanischen Ostküstenstädte (wie z.B. New York) erreichen. Das wären dann die «schon wesentlich früher begonnenen ersten Angriffe» gewesen, die Göring erwähnt hatte. Sie sollten entweder im Zeitraum Ende März/Anfang April 1945 als verzweifelte Probeattacken oder ab November 1945 mit der regulären Indienstellung der A-10 aus der Grossserienfertigung beginnen.

Der hohe US-Beamte Leo T. Crowley sprach daher auch in der Nachkriegszeit davon, dass ab diesem Zeitpunkt New York von «verbesserten V-2» zertrümmert worden wäre⁽¹⁶⁹⁾. Das für die US-Militärs bestimmte «Intelligence Bulletin» schwächte weiter ab und legte in seiner April-Ausgabe des Jahres 1946 den regulären Einsatzbeginn der «New York Rakete» auf Februar 1946 fest. Man liess wissen, dass diese Entdeckung ein Schock gewesen sei.⁽¹⁷⁰⁾

Ob die Interkontinentalraketenangriffe, wie von Hitler geplant, mit nuklearen Sprengköpfen und Isotopenladungen oder zuerst noch mit den alten konventionellen Sprengköpfen (als Warnung?) erfolgen sollten, ist derzeit noch unklar. Alle Anhaltspunkte sprechen aber dafür, dass letzten Endes mit nuklearen Sprengköpfen auf Manhattan gezielt werden sollte.

Während der Rudislebener Grossraketen schuss am 16. März 1945 Richtung Norden erfolgt sein soll, gab es von Peenemünde aus drei Langstreckenschüsse in den Atlantik, die bis heute rätselhaft geblieben sind. Wann diese erfolgten, ist bis heute nicht offengelegt worden.

Vielleicht war darunter sogar noch ein «Probeschuss» in Richtung USA: Die englische Zeitung «The Daily Mail» berichtete am 5. Mai 1945 aus New York über ein merkwürdiges Ereignis, das sich kurz vor Kriegsende über der amerikanischen Atlantikküste ereignet hatte.⁽¹⁷¹⁾ Dem Zeitungsbericht zufolge wurde die amerikanische Atlantikküste am frühen Freitagmorgen von einem sogenannten «V-Bomberschreck» (V-bomb Scare) ereilt, als ein grosses Band blauen Lichts entlang des Wolkenhimmels blitzte und in einer dumpfen Explosion Betten wackeln liess sowie Gebäude erschütterte. Armee, Marine, Polizei und G-Leute seien stundenlang mit der Prüfung von über das Ereignis eingehenden Berichte beschäftigt gewesen, die bis weit ins Inland nach Chicago gereicht hätten. Meteorologen hätten dann als Lösung vorgeschlagen, dass der Blitz ein «Bolide» gewesen sein könnte. Dies sei



die grösste Art eines Meteors. Er hätte Tausende von Meilen Durchmesser gehabt und sich mit einer Geschwindigkeit von 20 Meilen pro Sekunde fortbewegt. Die Frage, die Wissenschaftler in diesem Zusammenhang beschäftigte, war, wo dieser kosmische Körper niedergegangen sei. Sie glaubten, so die Zeitung, dass er entweder ins Meer gestürzt sei oder sich in der Atmosphäre aufgelöst hatte, weil keinerlei Berichte über seinen Einschlag eingingen.

*Was war wirklich geschehen?
Meldung der «The Daily Mail»
vom 5. Mai 1945 über den
frühmorgendlichen «V-Bomb
Scare» an der amerikanischen
Atlantikküste.*

Ist unsere Zivilisation am Freitag, dem 4. Mai 1945, um ein Haar einem Weltuntergang entgangen, als ein riesiger Meteor über der Atlantikküste der USA in die Atmosphäre eintrat und dabei (spurlos!) zerplatzte oder handelte es sich stattdessen um ein von Menschen verursachtes Ereignis, das seinen Ursprung im untergehenden Dritten Reich hatte? Letzteres ist nicht ganz auszuschliessen, denn immerhin liefen damals bereits die Verhandlungen zur totalen Kapitulation des Deutschen Reiches. Peenemünde war an diesem Tag aber noch in deutscher Hand ... Auch ein Schuss einer U-Boot-V-2 (Laffferenz-Behälter) wäre in Frage gekommen.

Falls das beschriebene Ereignis ein (missglückter?) V-Angriff gegen die USA war, hätte die Tageszeit zum üblichen Muster der deutschen V-Waffenattacken gepasst. Was aber – wenn man die Theorie vom von Menschenhand verursachten Ereignis zu Ende führt – nachdenklich macht, ist das Ausmass von Licht und Knall, welches kaum zur Explosion von einer Tonne Sprengstoff und ein paar Kilo verbleibenden Raketentreibstoffs in der Atmosphäre zu passen scheint...

3. KAPITEL

ZUKUNFTSMUSIK: DIE EROBERUNG DES WELTRAUMS

**1) SPÄTERE WEITERENTWICKLUNGEN DER A-10:
GRIFF NACH DEN STERNEN ... ODER NACH DER
WELTHERRSCHAFT?**

«PEENEMÜNDES SPACE ROCKETS»: EMW A-12 BIS A-15

Beinahe alle Autoren haben in der Vergangenheit erwähnt, dass nach der A-10 noch weitere Raketen mit den Bezeichnungen A-11 und A-12 folgen sollten. Mehr wird allerdings nicht berichtet bzw. offenbart.

Es gibt jedoch Hinweise, die nicht nur den Charakter von Gerüchten haben, wonach die EMW-Entwicklungsreihe über die Projektnummer A-12 hinausging.

Welche revolutionären Pläne für Raketen, Raketenflugzeuge, Raumtransporter und Orbitalstationen lagen also in den Panzerschränken der EMW? Das englische PRO (Public Record Office) gab zwischenzeitlich den CIOS-Report XXXII-125 «German Guided Missile Research» frei, der hierüber geradezu explosive Aussagen macht: «A-11, -12, -13, -14 – Weiterentwicklungsmodelle der A-9/10-Serie mit 3'500 Meilen Reichweite. Langstreckenraketen zum Angriff auf die Vereinigten Staaten. A-15: Dieses Projekt kam wahrscheinlich nie über das Zeichenbrettstadium hinaus.»

Im Anhang I des CIOS-Berichts werden die vorgenannten Aussagen nochmals in Tabellenform bestätigt. Dort heisst es: Nur die A-15 wurde «never constructed» (niemals konstruiert).

Die anderen Raketen waren nach diesem offiziellen Bericht über das reine Planungs- und Zeichnungsstadium bereits hinausgelangt!

Existierten nun von diesen A-10-Nachfolgesystemen bei Kriegsende Windkanalmodelle und erste Versuchsteile oder wurde schon an ihren Antrieben gearbeitet? Russische Nachkriegsberichte sprechen jedenfalls von in Peenemünde vorgefundenen Testständen für die Triebwerke der «A-9, A-10, A-11 und A-12 Interkontinentalraketen/Satellitenträger».⁽¹⁷³⁾ Eine veröffentlichte Darstellung in der «Encyclopedia Astronautica» legt diese Teststände in den Umkreis des «Prüfstandes XI».⁽¹⁷²⁾ Das Ganze könnte sicherlich einwandfrei bewiesen werden, wenn endlich die unretouchierten englischen Luftaufnahmen Peenemündes aus dem Frühjahr 1945 freigegeben würden.

~~CONFIDENTIAL~~

GERMAN GUIDED MISSILE RESEARCH

Reported by

Mr. N. COLES. MAP

Mr. R.J. LEES. MAP

Mr. P.R. OWEN. MAP

Mr. J.H. WHITAKER. MAP

Mr. E.H. COOKE-YARBOROUGH. MAP

Maj. R.A. FELL. MAP

Lt. (JG) ROBERTS. USNR.

Lt. KOHLENBERG. Sig.C., Paris

Capt. J.W. GILES. A-2, HQ, USAFE

GIGS Target Numbers 4/238 & 6/144
Rockets & Rocket Fuels.
Jet Propulsion.

COMBINED INTELLIGENCE OBJECTIVES SUB-COMMITTEE
G-2 Division, SHAEF (Rear) APO 413.

~~CONFIDENTIAL~~

Diese und nächste Seite: Der CIOS-Report-XXXII-125 offenbart den Stand der deutschen Raketentechnik. In ihm heisst es, dass lediglich die A-15 nicht konstruiert wurde ...

- when the fuel was completely burned the unit was released, at the same time starting the normal thrust unit in the A4 (V-2) or A9.

A-11, A12, A13 & A14 -- Were development models of the A9 - A10 series attempted to produce a long range rocket projectile for attacks on the North American continent. The range strived for in these and the A15 model was 3500 miles.

A15

- Was to have been a 3500 mile range projectile using the A9 and A10 developments. This project probably never progressed beyond the drawing board stage.

B. V-Series of Missiles.

The V-series of missiles, four known types, two being used by the end of the war in Europe, have been covered by large numbers of technical investigation teams whose reports are available; therefore, it was decided that CIOS Team 367 would not make a complete Technical Investigation of them. However, all guided missile work in Germany was related to the developments of these and the A-Series weapons since they were projects which required much research work, the results, in many cases, being applicable to all jet and rocket propulsion problems. Further, the testing of most Guided-missiles was the responsibility of the scientific group at Peenemünde, and their evaluation and ideas were circulated through most of the scientific and development personnel of Germany.

V1

- Was a jet propelled ^{to} ground missile which was aerodynamically stabilized. It flew at sub-sonic speeds and could be overtaken by an airscrew propelled aircraft. It was launched either from the ground, or from a "mother-plane!" Its maximum range was about 350 km, although this depended on wind. The war-head was 830 kg for a range of 250 km but was later reduced to 500 kg for longer ranges up to 350 km. Maximum fuel load was 1000 liters. Speed between 620 and 650 km/hour. Maximum altitude 2500 meters but normal operating altitude was 1000 meters or lower, depending on cloud cover and wind conditions. Overall length 25-ft 4 1/2-ins, wing span 15-ft. The V-1 was gyro-stabilized and compass guided. Except in experimental launchings, no radio or other external control was used. The cut-off time was regulated by the turning of a small airscrew on the nose of the missile.

V2

- Was a rocket-propelled ground-to-ground missile which

Wernher von Brauns Truppentransport-Rakete (EMW A-?)

Zu den Geheimwaffen, über die selbst heute so gut wie nichts bekannt ist, gehört die sogenannte V-Waffe «Truppentransport-Rakete».

Sie wird erstmals in dem bekannten Artikel des «American Magazine» vom April 1946 erwähnt. Darin heisst es: «Über ein Dutzend anderer Waffen (V-Waffen) waren noch in der Entwicklung, darunter solche, die in Druckkabinen Truppen transportieren sollten.»⁽¹⁷⁴⁾

Im Jahre 1949 schlug der Sino-Amerikaner Dr. Tsiens Hsue-shen auf der Basis deutscher Vorentwicklungen eine geflügelte Einstufen-Transportrakete vor. Bei einer Länge von 24,1 m, einem Durchmesser von 4,9 m und einer Masse von 44'000 kg wäre sie nur unwesentlich kleiner als die A-10 gewesen. Dr. Tsiens «Spaceplane 1949» sah wie eine vergrösserte Kombination aus A-6 und A-9 aus und sollte zehn Passagiere in 45 Minuten 5'000 km weit transportieren – genau wie die EMW A-10. Dr. Tsiens, der als führender amerikanischer Aerodynamiker im Rahmen von US-Technogietransfer-Missionen nachweisbar in Deutschland war, hat uns damit dankenswerterweise verraten, wie das deutsche V-Waffenprojekt «Transportrakete» in etwa ausgesehen haben dürfte.⁽¹⁷⁵⁾

Später tauchte die Idee einer Truppentransport-Rakete noch einmal Ende der 1950er/Anfang der 1960er Jahre als Vorschlag Wernher von Brauns für die amerikanische Armee auf.⁽¹⁷⁶⁾ Sie wurde aber ebenso wenig realisiert, wie zuvor das ehemalige Peenemünder Projekt und Dr. Tsiens «Spaceplane 1949»-Kopie.

Es ist unklar, warum die Truppentransport-Rakete unter der Rubrik «V-Waffen» eingeordnet wurde. Sollten mit ihrer Hilfe Sabotagetrupps, Kommandoeinheiten oder Agenten unerkannt und schnell über Tausende von Kilometern Entfernung transportiert werden oder waren ganz andere Dinge von den Planern des Dritten Reiches mit diesem Raketensystem beabsichtigt?

Leider sind uns auch in diesem Falle die Archive bis heute eine Antwort zu dieser interessanten Geheimwaffenentwicklung schuldig geblieben.

EMW A-12

Bei dieser dreistufigen Grossrakete wurde die A-11 mit einer neuen Endstufe versehen, die den gigantischen Schub von nicht weniger als 12'800 t haben sollte. Nach dem Baukastensystem aus der A-11 aufgebaut, stellte sie das Peenemünder Gegenstück zum Sängerbomber der Luftwaffe dar.

Zwei verschiedene Versionen der A-12 wurden bekannt.

In alliierten Nachkriegsberichten wurde dann auch bereits über Teststände in Peenemünde für die Triebwerke dieser Riesenrakete gesprochen. Für ihre Realisierung wären aber sicherlich noch einige Jahre Entwicklungszeit nötig gewesen.

EMW A-12/I

War die A-11 schon gross, so wurde in Peenemünde und Bad Sachsa sogar an Raketen gearbeitet, die diese sogar noch klein erscheinen lassen sollten!

Nach Erich Bergaust hat Wernher von Braun zu den ihn vernehmenden Offizieren über ein derartiges geplantes Projekt, die A-12, gesprochen.

Zwei verschiedene Raketenentwürfe liegen heute unter dieser Bezeichnung vor, die vom Autor für dieses Buch provisorisch als A-12/I und A-12/11 bezeichnet wurden.

Die A-12/I sollte die zweite Stufe einer dreistufigen Raumrakete sein, deren Erststufe den gigantischen Schub von nicht weniger als 12'800 t leisten sollte.⁽¹⁷⁷⁾

Diese Riesenrakete hätte nach damaligen Angaben eine Nutzlast von über 30'000 kg tragen sollen. Echte Flüge in den Orbit wären mit dieser Rakete für das Dritte Reich damit in greifbare Nähe gerückt – von den militärischen Möglichkeiten eines solchen Systems ganz zu schweigen. Eine alternative Nutzlast zu militärischen Sprengköpfen und Satelliten war eine bemannte wiederverwendbare Flügelrakete für einen Astronauten, die sich von den späteren «Vostok»- und «Mercury»-Raumkapseln nur in der Form und durch die volle Lenkbarkeit durch den Piloten beim deutschen Kriegsprojekt unterschied.⁽¹⁷⁸⁾

Der Status der A-12-Entwicklung bei Kriegsende ist unbekannt. Nach CIOS-Angaben hatte er aber bis dahin – ebenso wie die A-11, A-13 und A-14 – das Reissbrettstadium bereits überschritten.

Von diesem Raketenprojekt, das schon allein von seiner Grösse her bis heute noch nicht realisiert werden konnte, haben sich ausser einer Zeichnung leider keine weiteren Angaben erhalten.

EMW A-12/11 «Sänger»-Raumbomber und -Aufklärer

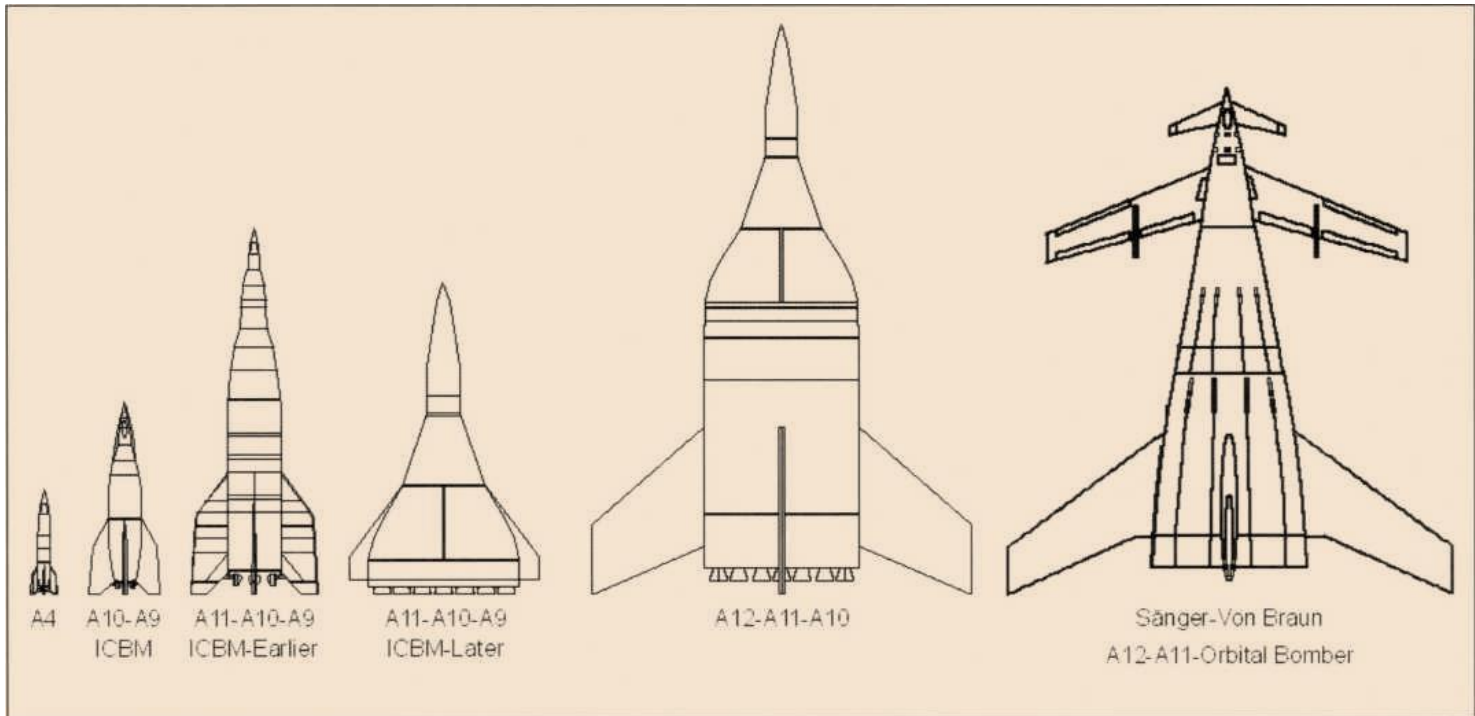
Die über dieses bemannte Dreistufen-Raketenprojekt vorliegenden Daten legen den Schluss nahe, dass es sich hierbei um eine völlige Neuentwicklung gehandelt hat, die mit der unbemannten A-12/I-Rakete nicht viel gemeinsam hatte.

Bei einem Startschub der ersten Stufe von 12'800 t waren bei dem 80 m hohen und 20 m breiten Aggregat alle drei Stufen mit Gleitflächen konzipiert worden, um nach dem Start ihre Bergung und Wiederverwendung zu ermöglichen. Ohne die Rakete, die äusserlich nichts mit den bisherigen Konstruktionen zu tun hatte, betrug das Nutzlastvermögen der Endstufe etwas über 30 t.

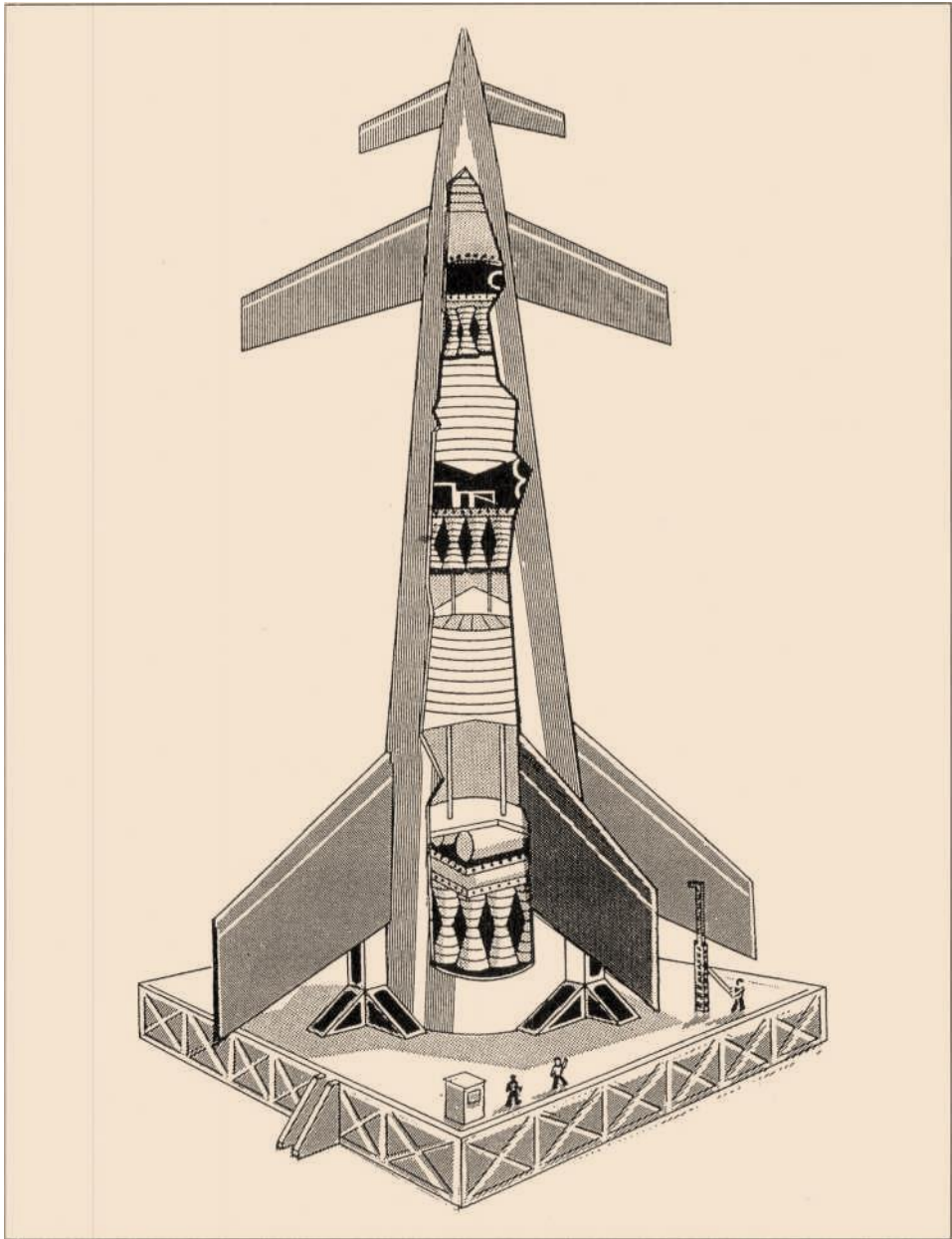
Ihre Aufgabe war es, die wie ein Raketenflugzeug mit Hilfsflügel und Stabilisierungsflächen ausgerüstete bemannte Endstufe in einen erdumkreisenden Orbit zu schiessen. Dort sollte der Astronaut mit dem voll lenkbaren Raketenschiff strategische Orbitalaufklärung ganzer Kontinente oder den Transport von Siegeswaffen zu jedem beliebigen Punkt auf der Erdoberfläche vornehmen. Anschliessend wäre die Endstufe im Wellengleitflug wieder zu ihrem Ausgangspunkt zurückgekehrt. Somit war die A-12/II gewissermassen eine Art senkrechtstartender «Sänger»-Orbitalbomber (siehe entsprechendes Kapitel).

Wohl im Krieg nicht mehr verwirklicht, taucht dieses deutsche Projekt in der Nachkriegszeit bei Amerikanern und Russen in fast unveränderter Form wieder auf.

Wernher von Braun schlug einen leicht modifizierten Entwurf dieses deutschen Systems im Jahre 1952 im «Collier's Magazin» als dreistufiges geflügeltes Trägeraggregat zum Aufbau einer Raumstation vor, während russische Veröffentlichungen aus dem Jahr 1957 einer geplanten sowjetischen Dreistufenrakete genauso verdächtige, wenn nicht gar identische Züge wie das ehemalige Peenemünder Kriegsprojekt zeigen.



Die Weiterentwicklungen der A-4-Reihe – ein Grössenvergleich. (Quelle: Herminio Pimentei)



Sowjetische Dreistufen-Mondrakete, wie sie 1957 in einem in Moskau erschienenen Buch dargestellt wurde. Auch hier dürfte die EMW A-12/II Pate gestanden haben.

EMW A-13

Diese grosse Vierstufenrakete bestand aus der EMW A-10/A-11/A-12 mit einer neuen Startstufe, die A-13 genannt wurde. Ihre Nutzlast sollte 30 t betragen.⁽¹⁸¹⁾ Die Hauptaufgabe dieser Rakete war die Errichtung und Versorgung einer permanenten Orbitalstation. Weitere Daten zu diesem interessanten Projekt sind derzeit noch nicht bekannt.

EMW A-14

Diese Rakete war das letzte Projekt von von Brauns, das bis zur deutschen Kapitulation noch über das Stadium eines reinen Reissbrettentwurfs hinauskam.

Bei der A-14 handelte es sich um eine Fünfstufenrakete, die aus der A-10/ A-11/A-12/A-13/A-14 bestand. Ihre Aufgabe war es, mit drei Astronauten den Mond zu umkreisen und danach zur Ausgangsbasis zurückzukehren, wobei die letzte Flugphase im Gleitflug nach dem «Sänger»-Prinzip zurückgelegt werden sollte.⁽¹⁷⁹⁾

Die Existenz der A-14 wurde im August 1946 von einem hohen englischen Beamten des «War Office» bekanntgegeben, der unter der Bezeichnung A-14 ironisch bemerkte: «Hitler wollte den Mond!»⁽¹⁸⁰⁾

EMW A-15

Diese selbst für das 21. Jahrhundert gigantische Rakete sollte sechs Stufen enthalten und bestand aus der A-10/A-11/A-12/A-13/A-14/A-15. Sie sollte das deutsche Konzept zur Mondlandung realisieren.⁽¹⁸²⁾

Glaut man alliierten Nachkriegsunterlagen, war sie aus der A-10- bis A-15-Entwicklungsreihe die einzige Rakete, die bis Mai 1945 nicht mehr über das Reissbrettstadium hinauskam.

Zeichnungen und Pläne der A-15 sind bis jetzt noch nicht veröffentlicht worden.

Wie sollten die A-13 bis A-15 aussehen?

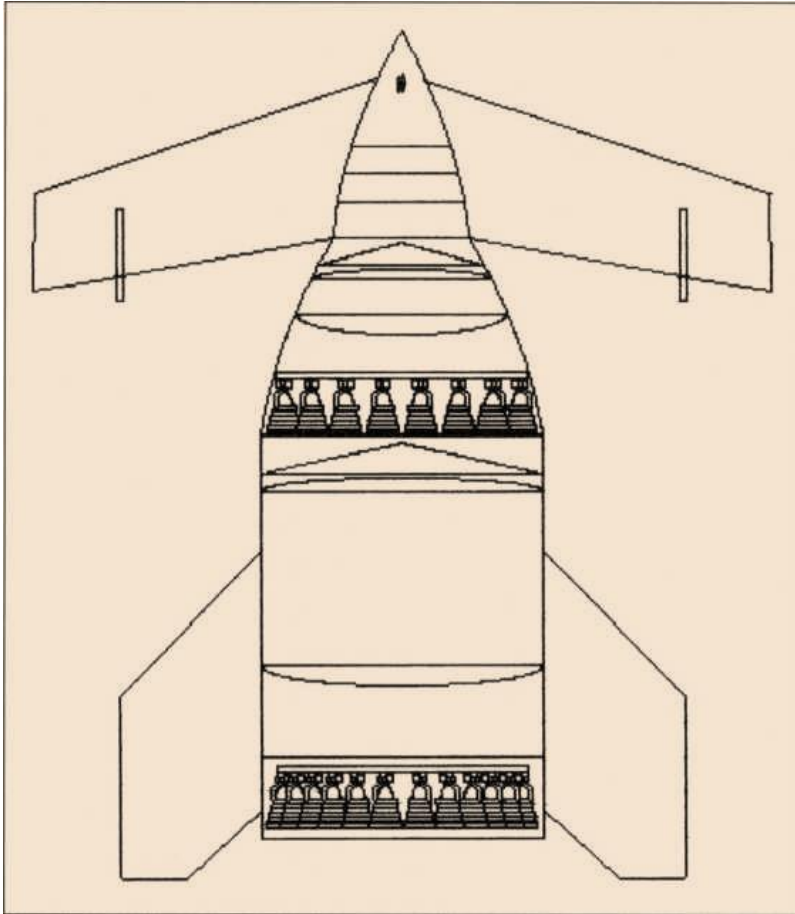
Bis heute sind nirgendwo die Pläne der geplanten A-13 bis A-15 aufgetaucht. Dennoch kann auch hier provisorisch dargestellt werden, in welche Richtung die Entwürfe der Peenemünder verlaufen wären – insofern man ihnen genug Zeit zur Verwirklichung ihrer Ideen gelassen hätte.

Als Wernher von Braun 1953 in der deutschen Raumfahrt-Zeitschrift «Weltraumfahrt» seine Studie über das «Marsprojekt» veröffentlichte, verwendete er darin den Entwurf einer Raumfähre. In Wirklichkeit hatte von Braun seinen angeblichen «Marslander» aber bereits in Fort Bliss und White Sands im Jahr 1948 auf Papier gezeichnet, und zwar auf Basis seiner letzten Entwürfe aus der Kriegszeit.^(184, 185)

EMW A 10 «Weltraum»-Transportversion

Für die weiterentwickelten Orbitalraketen der Typen EMW A-12 bis A-15 war eine einstufige Sonderversion der EMW A-10 zum Transport von schweren Nutzlasten vorgesehen. Der durch den Wegfall der EMW A-9 freiwerdende Raum sollte es der A-10-Transportrakete ermöglichen, eine Nutzlast von 30 t (z.B. Raumfahrzeuge, Satelliten, Bestandteile einer Raumstation, Versorgungsgüter) in den Orbit zu transportieren.

Bei einer anderen Version versah man die A-10 mit Gleitflügeln, die ihre Wiederverwendung ermöglichen sollte.⁽¹⁸³⁾



*Wernher von Brauns angeblicher Nachkriegs-«Marslander» aus dem Jahr 1948.
(Quelle: www.astronautix.com)*

**11) ERFOLGTE BEREITS 1945 DIE «STAR WARS»-PLANUNG
FÜR DEN ÜBERNÄCHSTEN KRIEG?
«FLIEGENDE ARTILLERIE HITLER»: DEUTSCHLANDS
RAUMINSEL – DIE SONNENKANONE ZUR KONTROLLE DER WELT**

«For reasons unknown, this space mirror was portrayed in some quarters as the ultimate goal of the men in Peenemünde.» (Aus unbekanntenen Gründen hielten manche Kreise diesen Weltraum-Spiegel für das endgültige Ziel der Peenemünder)

aus: Ernst Stuhlinger, Frederick L Ordway III:
«Wernher von Braun – Crusader for Space»,
Krieger (1994), S. 34.

Befand sich die Errichtung einer Orbitalstation unter der wahrscheinlichen Bezeichnung «Fliegende Artillerie Hitler» schon in Planung?

Deutsche Wissenschaftler erklärten dem amerikanischen Colonel Keck, dass das Dritte Reich zusätzlich zum Zehn-Punkte-Programm an viel schrecklicheren Projekten und Plänen arbeitete, wie z.B. an der Einrichtung einer sogenannten «Rauminsel», auf der ein riesiger Auffangspiegel angebracht werden sollte. Man wollte damit die Sonnenstrahlen sammeln und auf die Erde gebündelt weiterleiten. Die Wissenschaftler hofften, damit eine Möglichkeit zu erschaffen, um in wenigen Sekunden eine feindliche Stadt zu Asche zu verbrennen und sogar den Teil eines Ozeans zum Kochen bringen zu können.

Der Spiegel basierte auf einer Idee von Hermann Oberth, welche dieser noch zu Zeiten der Weimarer Republik im Jahr 1929 veröffentlicht hatte. ^(186, 187) Nach den Vorstellungen des Erfinders sollte es sich dabei um ein im Weltraum zu errichtendes Leichtmetallgerüst handeln, in das zahlreiche spiegelnde Facetten eingesetzt waren.

Oberth rechnete mit einer Bauzeit von 15 Jahren bei Gesamtkosten des Projekts von 15 Milliarden Reichsmark. Mit dem Sonnenspiegel hoffte Oberth allerhand nützliche Zwecke umsetzen zu können. So sollten die normalen Anteile der Sonneneinstrahlung auf der Erdoberfläche erhöht sowie Klima und Wetter günstig beeinflusst werden. Andererseits hielt Oberth auch strategische Anwendungsmög-

lichkeiten für denkbar, und zwar durch Konzentration von Sonnenstrahlen auf engbegrenzte irdische Bereiche.

Schon relativ bald nach Kriegsbeginn nahm das Peenemünder Planungsbüro diese alte Idee wieder auf. Man hatte deutscherseits sogar bereits die zum Funktionieren eines solchen Sonnenspiegels notwendigen Dimensionen errechnet: 3 km² Fläche wären vonnöten gewesen ...

Die Grundidee für das Rauminself-Projekt war, dass man damit rechnete, dass die Erdanziehungskraft in einer Höhe von 5'100 Meilen auf Null schrumpfen würde, so dass es möglich erschien, einen permanent im Orbit verweilenden Weltraumstützpunkt zu bauen.

Obwohl beim damaligen Stand der Technik ein so futuristisches Projekt noch nicht machbar war, vertraten die deutschen Wissenschaftler die Überzeugung, dass genügend methodische Arbeiten über Jahrzehnte eine erfolgreiche Antwort hervorbringen würden. Man hatte dazu bereits ein festes Programm von im Laufe der Jahre nacheinander zu erreichenden Zielen formuliert. Diese langfristige Planung erfolgte übrigens zu einer Zeit, in der Deutschland immer schneller in Schutt und Asche fiel!

Das erste Ziel war, einen Reflektor zu bauen – möglicherweise aus metallischem Natrium in einer Umgebung frei von Luft und anderen korrosionsverursachenden Stoffen –, um die Sonnenstrahlen zu bündeln und in Richtung einer Empfangsstation zu schicken.

Nach diesem Prinzip arbeitende kleinere «Sonnenkanonen» wurden noch versuchsweise auf Berggipfeln im Bereich der Alpenfestung aufgebaut, worüber bei späterer Gelegenheit noch zu berichten sein wird.

Später sollte dann eine grosse Landversion folgen. Diese wäre z.B. am Küstenstreifen eines Kontinents aufgebaut worden, um dort Dampf und elektrische Energie zu erzeugen. Die Wärme-Konzentration einer solchen Anlage sollte nach diesen Berechnungen ausreichen, um einen Ozean zum Kochen zu bringen bzw. grosse Landflächen im Blitz zu verbrennen.

Nach erfolgreicher Realisierung dieses Vorhabens wäre dann das nächste Ziel die Schaffung einer Weltraum-«Blitzkanone» gewesen.

Die damit verbundene Vorstellung ging davon aus, dass es so beliebig möglich sein würde, Nationen zu vernichten und die Welt vom Orbit aus zu beherrschen.

Von der Rauminself sollten später auch «Projektilfahrzeuge» (nach dem heutigen Sprachgebrauch «Weltraumfahrzeuge») ins All starten.

Man hatte sich in Peenemünde sogar schon konkrete Gedanken gemacht, wie die Station in die Umlaufbahn gebracht werden konnte:

Die grosse Spiegelwaffe sollte errichtet werden, indem man vorfabrizierte Sektoren Stück für Stück mit mehrstufigen Raketen des Typs EMW A-13 in den Weltraum transportierte und dort zusammenbaute. In dem kreisrunden Natriumspiegel waren 30-Fuss-grosse Öffnungen vorgesehen, in denen die ankommenden Transportraketen andocken konnten. Neben diesen Öffnungen sollten sich Luftschleusen für Besatzungsmitglieder und Nachschubgüter befinden. Unter fluoreszierendem Licht wollte man Kürbiskulturen wachsen lassen, die den Sauerstoff für die Raumstation liefern sollten. Die notwendige Elektrizität sollte durch Dynamos gewährleistet werden, die solarerzeugter Quecksilberdampf antreiben sollte. Die genaue Ausrichtung des Spiegels wollte man mittels kleiner Lenkraketen koordinieren.

Die Planung sah vor, dass sich die Station im Orbit in 5'100 Meilen Höhe aufhalten und in einer Umlaufbahn um die Erde kreisen sollte.

Bei Kriegsende war das «Fliegende Artillerie Hitler» genannte Orbitalstationsprojekt nur bis zum Reissbrettstadium fortgeschritten.^(188, 189)

War die Errichtung dieser Raumstation eines der ultimativen Ziele der Peenemünder? Wahrscheinlich ja, auch wenn sich Wernher von Brauns Biographen in der Nachkriegszeit stets empört bemühen, diesen ungeheuerlichen Verdacht ins Reich der Phantasie zurückzuweisen.

Wernher von Braun selbst beschrieb in einem für die Amerikaner bestimmten Bericht vom 15. Mai 1945 eine angebliche zivile Version dieser Orbitalstation. Dabei soll es sich um eine Abwandlung des Vorschlags von Prof. Oberth für eine erdumkreisende «Beobachtungsstation» gehandelt haben. Diese sollte aber – Welch ein Zufall – ebenfalls mit einem gigantischen Spiegel ausgerüstet werden. Er sollte aus einem übergrossen Netz aus Eisenstangen bestehen, auf die man Metallfolien spannen wollte. Der Zweck des Gesamtsystems bestand nach von Brauns Darstellung darin, Städte auch bei Nacht mit Sonnenlicht und Energie zu versorgen.

Interessant zu wissen ist übrigens, dass US-Wissenschaftler, als sie erstmals nach dem Krieg von dieser neuen deutschen Waffe der Zukunft hörten, das ganze Projekt ins Lächerliche gezogen.

B.J. Spence, ein Physikprofessor an der North Western University, nannte das Unternehmen einen «Jules-Verne-Traum». Ein anderer Fachmann, Prof. Dr. Bergen Davis, ein Physiker an der Columbia-Universität, erklärte, dass es seiner Meinung

Spies Traced Germans' Work

Colonel Keck indicated that there was a regular traffic of Allied spies in and out of Germany, and said that through undercover activities the Allies had been able to keep virtually day-to-day information on the work at the Germans' main rocket-development base at Peenemuende on the Baltic, making possible the famous Royal Air Force bombing attack there during a conclave of scientists, which inflicted hundreds of casualties and is believed to have set rocket development back a fatal six months.

The sky-platform project was based on a belief that 5,000 miles above the earth's surface the force of gravity dwindles to zero and that it would be possible to construct a "space station." The scientists had not figured out how the platform could be put there, but were so certain that enough methodical research over decades would yield an answer that they had formulated a definite program of successive objectives.

The first was to build a reflector—possibly of metallic sodium in the absence of air and other corrosives—to focus the sun's rays on a receiving station off the shores of the Continent to produce steam and electric energy. The concentration of heat, it was calculated, would be sufficient to set the ocean boiling and to burn large land areas in a flash.

This led to the next objective, acknowledged by the scientists to be "a terrible thing"—to use a "heat gun" to subjugate the world.

The final contemplated objective was to launch projectile vehicles from the sky platform into interstellar space.

Despite the weird nature of these notions, the scientists were described by the Allied examiners as "men of extremely practical and keen minds," Colonel Keck said.

Scientists Talkative on Ideas

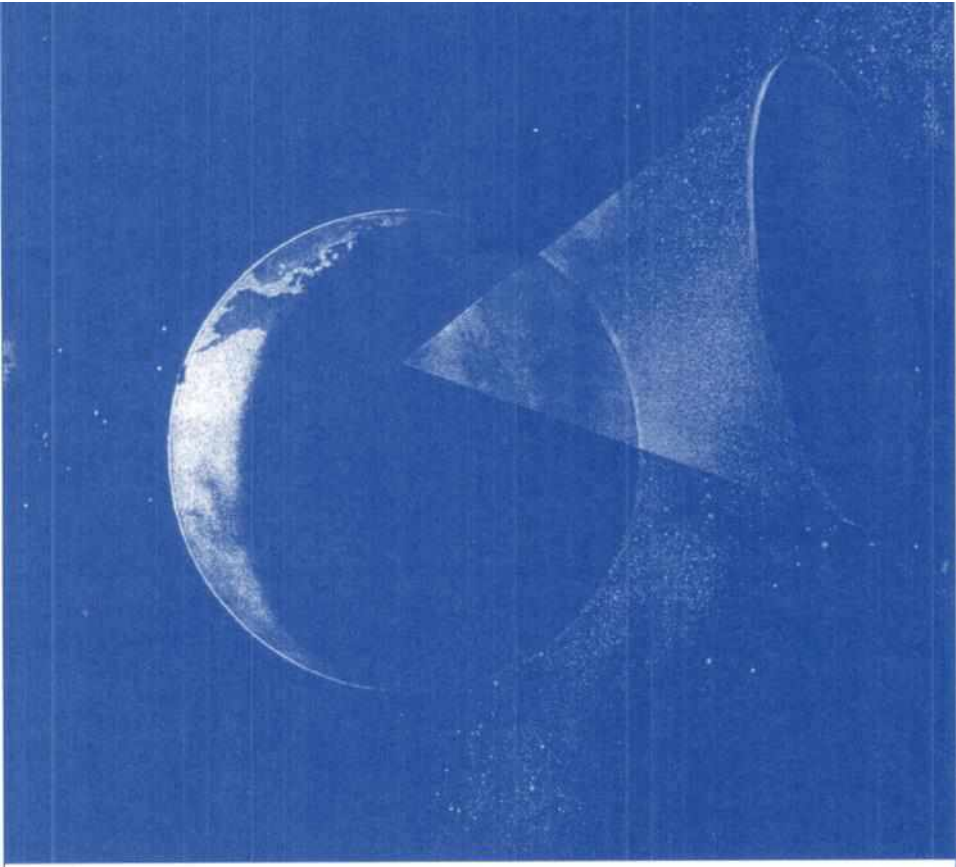
One hundred and fifty rocket and other scientists were found by

nach keinen Ort «weit oben» gebe, an dem die Erdanziehungskraft «neutralisiert» würde, und ein Kollege seiner Fakultät pflichtete ihm bei, dass die ganze Aussage über eine Neutralisierung der Erdanziehungskraft keinerlei Bedeutung habe. Die amerikanischen Fachleute waren aber wenigstens der Meinung, dass in 5'000 Meilen Höhe für praktische Zwecke keine Luft mehr existiere ...

Diese Beurteilungen zeigen überdeutlich, dass bei Kriegsende Welten zwischen dem Entwicklungsstand beider Länder auf dem Gebiet der Raumfahrt lagen!

Zum Glück für die Alliierten waren die Pläne der deutschen Wissenschaftler dieses Mal der Realisierbarkeit dieses Vorhabens um Jahrzehnte voraus. Für die Weltöffentlichkeit mag es in der Nachkriegszeit wirklich wie eine dumme Phantasterei geklungen haben, was da die deutschen Wissenschaftler und Ingenieure einst geplant hatten! Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich bei diesen Planungen um das berühmte «Sonnenkanonen»-Projekt handelte, eine Waffe also, von der Hitler glaubte, sie werde ihn

Ausschnitt eines Zeitungsberichts über Colonel Kecks berühmte Pressekonferenz vom 28. Juni 1945 mit Angaben über das Orbitalstationprojekt Hitlers. Zur damaligen Zeit eine geradezu unglaublich anmutende Feststellung!



The space mirror, revolving around the earth 28,320 miles above the equator, might be a slightly concave disk one mile in diameter. The Germans apparently thought they could focus

the rays of the sun (far left) to a hot point on a city such as Pittsburgh. At 28,320 miles the speed necessary to keep it from falling to earth is 24,300 miles an hour.

around the earth once in 84 hours, i.e., it would stay over the same place as the earth turned. The Germans, overlooking the problem, planned to build their mirror of 2,500 miles.

THE GERMAN SPACE MIRROR

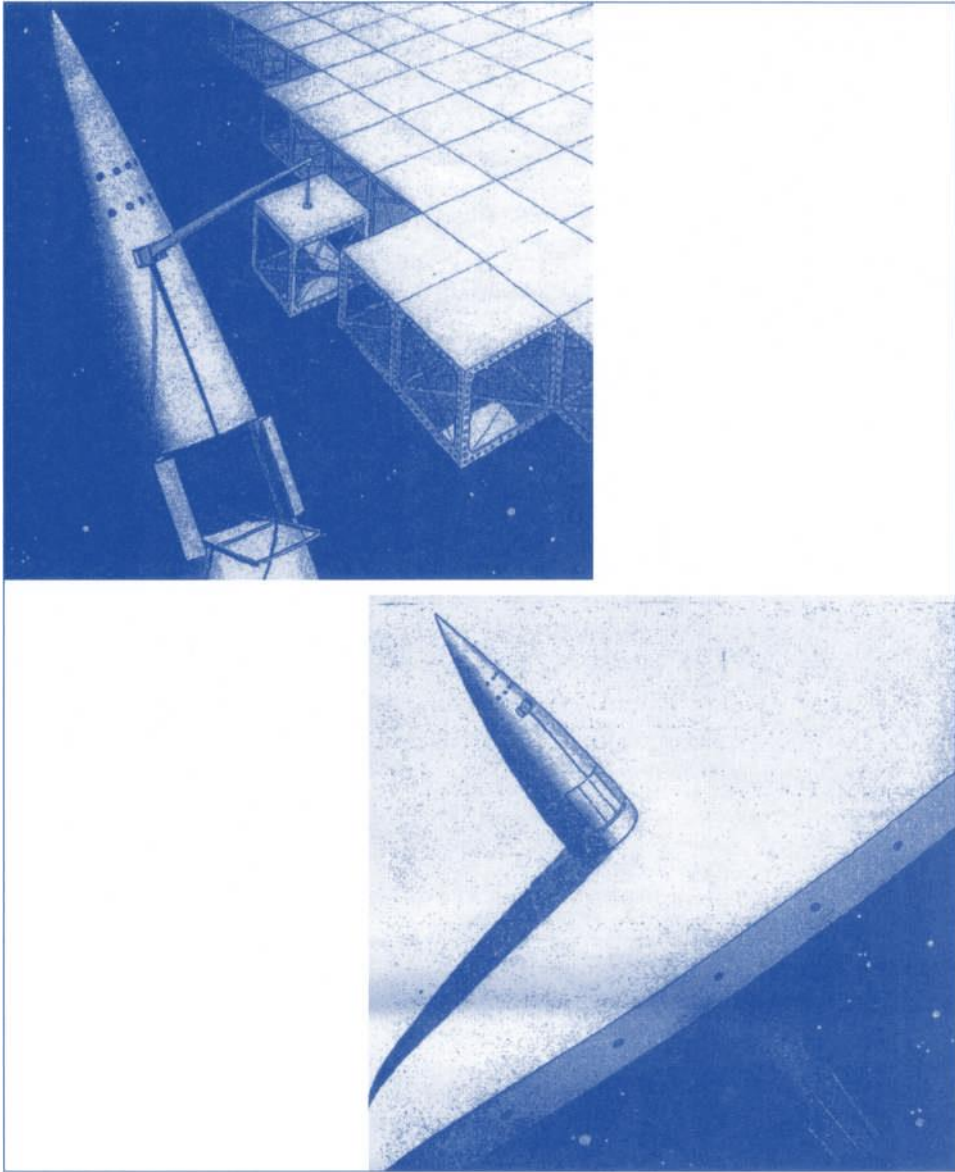
NAZI MEN OF SCIENCE SERIOUSLY PLANNED TO USE A MAN-MADE SATELLITE AS A WEAPON FOR CONQUEST

In Germany last month U. S. Army technical experts came up with the astonishing fact that German scientists had seriously planned to build a "sun gun," a big mirror in space which would focus the sun's rays in a scorching point at the earth's surface. The Germans, the Army reported, hoped to use such a mirror to burn an enemy city to ashes or to boil part of an ocean. Many U. S. newspaper readers, remembering the scorching success of V-1 and V-2, recalled nervously

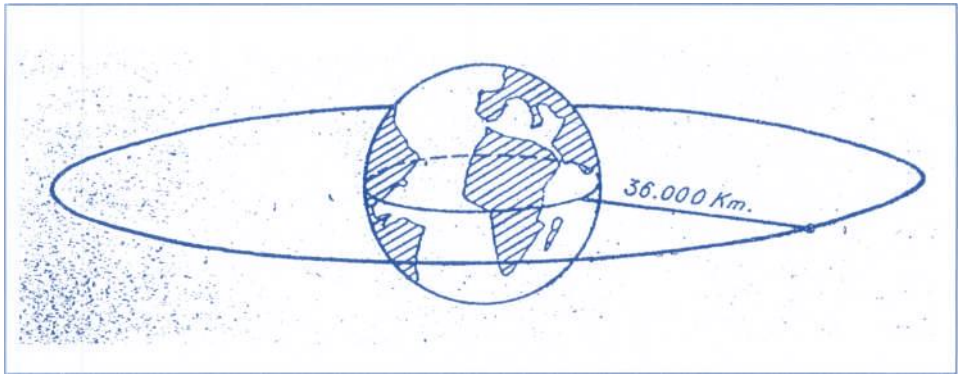
Plausibly schemes to build a station in space were engendered on paper long before the war. European rocket enthusiasts, including Dr. Hermann Oberth, who may have been the designer of V-2, had planned to use the space station not as a weapon but as a refueling point for rockets starting off on journeys into space. The station would revolve around the earth like a tiny man-made moon, obeying the gravitational laws of all heavenly bodies. The centrifugal force of its motion

would exactly balance the earth's gravitational pull. Men would live inside the station, breathing an artificial atmosphere. The only major obstacle: constructing a rocket powerful enough to reach a point where a space station could be built. If the modern German scientists had been able to make such a rocket, they might have been able to set up their sun gun. Whether the sun gun would have accomplished what they expected, however, is another matter (see page 28).

Kurze Zeit nach Colonel Kecks Enthüllung veröffentlichte die US-Illustrierte «Life» am 23. Juli 1945 genauere Details des deutschen Orbital-Vorhabens. Der Bericht war offensichtlich so «heiss», dass er später nie mehr wiederholt oder näher ausgeführt wurde.



Um den amerikanischen Lesern eine Vorstellung von dem deutschen orbitalen Sonnenspiegel-Vorhaben zu geben, wurden Details in bildlicher Form dargestellt. Zwei Beispiele, die für andere im «Life»-Artikel vom 23. Juli 1945 stehen mögen: Errichtung des Komplexes in Segmentbauweise (oben); Andocken einer Versorgungsrakete (unten).



Geplante Orbitalflugbahn der deutschen Raumstation über dem Erdäquator (nach Albert Ducrocq, 1947).

zum Herrn der Welt machen. Dieses Beispiel zeigt, dass es in Deutschland sogar Planungen für den übernächsten Krieg gegeben hatte!

Bis zur Verwirklichung der Orbitalstation wurde seitens der deutschen Wissenschaftler ein Zeitraum von etwa 50 Jahren angesetzt. Damit bewegen wir uns im gleichen Zeitrahmen, in dem heute die internationale Weltraumstation «ISS» verwirklicht wurde!

Bei Kriegsende wurden die noch nicht vollendeten Projektunterlagen zu Hitlers «Superwaffe» von den Amerikanern in Westösterreich erbeutet.

Im Jahre 1966 wurde dem US-Militär während des Vietnam-Krieges eine Abwandlung des ehemaligen deutschen Projekts vorgeschlagen. Prof. Edgar Everheart von der Universität Connecticut entwickelte daraus das Projekt «Abie».

Bei dieser vereinfachten Lösung war vorgesehen, mit Raketen einen riesigen aufblasbaren Plastikballon in den Orbit zu schießen, der eine Linse mit 600 m Durchmesser bilden sollte. Die Planer errechneten für dieses Gerät eine Leistung, die ausreichte, um ein Gebiet von 350 km Durchmesser bei Nacht mit einer Lichtstärke von zweifacher Vollmondstärke beleuchtet zu können. Dies wiederum sollte dem Zweck dienen, die natürliche Bewegungsfreiheit der Vietcong-Guerillas auf ein Minimum zu beschränken.

Allerdings zeigten sich sehr bald Schwierigkeiten, da die nötige Präzision des gigantischen Gerätes via Funkkommando vom Boden aus nicht zu erreichen war. Schliesslich stellte man das Projekt ein.

Neuer Spiegelmond soll Licht nach Sibirien bringen

Der neue Mond am Himmel – ein sensationelles Experiment russischer Weltraum-Wissenschaftler.

So soll es sein:

9. November 1998: Auf einer Abschussrampe in der russischen Steppe steht eine Rakete, die Außenhaut glitzert in der Sonne. Stickstoff tritt durch Düsen nach außen, bildet kräuselnde Wölkchen.

Knopfdruck – und START!

Miniaturrakete wird

abges
Kopf
liegt
reicht

Panne bei Experiment mit Sonnenspiegel

Dauerhafte Beleuchtung von Städten wäre ohnehin nicht möglich

rechn Moskau - Beim russischen Welt-
bahn raumexperiment zur Erhellung der
Erde gab es Probleme, da der Spie-
gel sich nicht entfaltete. Das teilte
am Donnerstag das „Mir“-Kont-
rollzentrum mit. Der am Vortag
von den Kosmonauten der Raum-
station zusammengebaute Rund-
spiegel war zuvor auf eine Progreß-
stüc Raumfahre montiert worden. Um
12.34 Uhr MEZ sollte der Spiegel
entfalten mit dem Namen „Snamja“ (Ban-
ner), der einen Durchmesser von 25
Metern hat, entfaltet werden.

Das Experiment soll zeigen, ob
ein Sonnenspiegel im All in Zu-
kunft als Lichtquelle für ganze Re-
gionen - Länder mit langem Win-
ter, große Baustellen oder Kata-
strophengebiete - dienen könnte.
Britische Astronomen haben das
Sonnenspiegelexperiment ihrer
russischen Kollegen jedoch kriti-
siert. Es sei „eine alpträumhafte
Vorstellung“, daß die Werbeindu-
strie die künstlichen Monde für
sich entdecken könnte.

Als einen riesigen Werbegag be-
zeichnete hingegen Andrew Chater
vom Mail...

gekoppelt (Durchmesser: mindestens 200 Meter).

Was soll das Experiment?

Die Russen wollen mit dem Riesenmond ihre Städte in Sibirien auch nachts taghell anstrahlen. Das spart Strom. Auftraggeber ist der russische Konzern **Energia**, die Zentrale für Energieverwaltung. Sie sitzt in der Stadt Korolew nahe Moskau. Das Raumschiff heißt „Znamya“ (Banner). Wissenschaftler in aller Welt sind von



Idee, um Städte zu beleuchten. Das Vielversprechende an dem...

Die «Bild»-Zeitung kündigte am 23. Juli 1998 das russische «Weltraumspiegel»-Projekt an, das eine Miniaturvariante des deutschen Kriegsprojekt darstellt. Das unter dem Projektnamen «SNAMJA» laufende Vorhaben missglückte allerdings 1999 (Quelle: «Die Welt» vom 5. Februar 1999)

Die Idee des «Sonnenspiegels» wurde nochmals im Jahre 1999 von den Russen wiederbelebt. Kosmonauten der Raumstation «Mir» bauten im Februar 1999 einen Reflektorspiegel, genannt «SNAMJA», zusammen, der zuvor auf die «Progress»-Raumfähre «M-40» montiert wurde. Das Experiment sollte zeigen, ob ein Sonnenspiegel im All in Zukunft als Lichtquelle für ganze Regionen – Länder mit langem Winter, grosse Baustellen oder Katastrophengebiete – dienen könnte. Der Lichtkegel sollte einen Durchmesser von fünf bis acht Quadratkilometer haben und die Beleuchtungsstärke die fünf- bis zehnfache Stärke des hellen Mondlichtes erreichen.

Leider gab es bei der Durchführung des Experiments jedoch Probleme, da sich der Spiegel der Sonde nicht entfaltetete, so dass das Vorhaben letztlich scheiterte.

SCHLUSSBETRACHTUNG:
**«GIVEN A LITTLE MORE TIME ...» –
FAZIT ZU DEN DEUTSCHEN RAKETEN UND FLUG-
KÖRPERN ALS SIEGESWAFFEN AUS
SICHT DER SIEGER**

Kaum zehn Jahre nachdem Wernher von Braun mit dem Chef des Heereswaffenamtes über die Möglichkeit der Weltraumfahrt gesprochen hatte, war es Deutschland gelungen, die technischen und organisatorischen Mittel zum Angriff mit Interkontinentalraketen gegen die USA bereitzustellen.

Wie sah nun das ungeschminkte Urteil zu diesem Thema in der Nachkriegszeit aus? Nach einem Bericht des amerikanischen Generalstabschefs Georgs Marshall vom 10. Oktober 1945 in der «New York Times» lagen die amerikanischen Fabriken am Ende des «German War in Europe» gerade am äussersten Feuerbereich eines Feindbeschusses aus Europa. Diese Einschätzung ist unverstänlich angesichts einer Geschichtsschreibung, die behauptet, die deutsche Rakete V-2 sei das Non-Plus-Ultra deutscher Ingenieurskunst gewesen! Marshall meinte denn auch, dass die Amerikaner noch einmal Glück gehabt hätten!⁽¹⁹⁰⁾

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die amerikanischen Militärs und zivilen Raketenfachleute jedenfalls völlig erstaunt über die deutschen Fortschritte bei der Herstellung und Lenkung der V-Waffen.

Oberst Holgar Toftoy war bei Kriegsende zum Kommandeur der neuen Raketen-division ernannt worden. Ihm verdanken die Vereinigten Staaten von Amerika die fast perfekte Übernahme des deutschen Raketen- und Flugkörperprogramms. Für seine Verdienste beim Transfer der deutschen Raketenspezialisten, vieler Tonnen schriftlicher Unterlagen und von mindestens 100 fertigen V-2-Geschossen, wurde er kurz danach zum Generalmajor befördert. Toftoy erklärte später: «Wir waren blutige Anfänger, als mein Stab die V-2-Raketen aus Deutschland herübergebracht hatte. Diese vermittelten uns derart grundlegende Kenntnisse, dass wir mehr als fünf Milliarden US-Dollar und zehn Jahre Forschungs- und Entwicklungsarbeit sparten.»⁽¹⁹¹⁾

Major Robert B. Staver äusserte sich ebenso eindeutig, nachdem er das Hitlersche Weltraumprogramm aufgedeckt hatte: «Wenn ein vernünftiges Programm zur Nutzung der deutschen Wissenschaftler entwickelt wird und wenn ein grossangelegtes Forschungs- und Entwicklungsprogramm veranlasst würde, wird dieses Land (die USA; Anmerkung des Autors) dem Rest der Welt um ungefähr 25 Jahre voraus sein. In den nächsten 100 Jahren wird das Programm, das in Bälde angeregt werden wird, zu einem der aufregendsten wissenschaftlichen Unternehmen der Geschichte führen.»⁽¹⁹²⁾

Neben der wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Raketen- und Flugkörperbeute existieren auch klare amerikanische Aussagen zum militärischen Aspekt.

So erschien bereits ein Jahr nach Kriegsende, also 1946, in der US-Zeitschrift «American Magazine» ein kritischer Artikel, in dem auf Tatsachen hingewiesen wurde, die heute nach beinahe 60 Jahren wieder abgestritten werden:

«LUFTSIEG ÜBER DIE DEUTSCHEN – Wir siegten in der Luft gegen die Deutschen mit Kraft, nicht mit Verstand; unser Luftwaffenoberkommando hielt eindeutig an den Ideen und Waffen von gestern fest. Die Deutschen jedoch entwickelten die Waffen von heute – und morgen und setzten sie sie ein. Nach dem Sieg besuchten alliierte Wissenschaftler und Ingenieure deutsche Luftwaffenlaboratorien und Versuchsstationen. Sie entdeckten nicht nur eine augenblickliche Überlegenheit neuer deutscher Waffen, sondern sie fanden auch Zukunftspläne, die zur Ausführung noch Jahre gebraucht hätten. Das ist ein Zeichen für den Weitblick der Deutschen und ihren Drang, alle Ideen zu versuchen. Aber wie hätten wir über diese neuen Waffen siegen können? Liber ein Dutzend anderer V-Waffen waren noch in der Entwicklung. Darunter solche, die in Druckkabinen Truppen transportierten oder die in 90 m unter dem Wasserspiegel von einem U-Boot starten sollten. Eine weitere sollte mit 27 750 km/h Geschwindigkeit und 800 km Gipfelhöhe den Atlantik überqueren. Es waren Angriffe auf New York geplant. Das war keine Utopie. In spätestens einem Jahr wäre es ausgeführt worden. Hätte sich unsere Invasion nur um sechs Monate verzögert, wären die Deutschen im Besitz der vollständigen Luft-herrschaft, nicht nur auf dem Kontinent, sondern auch auf dem Kanal und in Süd-England gewesen. Wir hätten nur noch die weniger wirksamen Nachtangriffe ausführen können, sie hätten dagegen ununterbrochen England bombardiert. Ihre Bomben wären auf Flugplätzen, in Truppenansammlungen gefallen, hätten Häfen

zerstört und Schiffe versenkt. Die Verluste wären ungeheuer, die Invasion vielleicht unmöglich gewesen. Ihre besseren Flugzeuge hätten unsere am Boden zerstört, so wie wir es vorher (mit ihnen) getan hatten. Dazwischen sollten V-Waffen Salven schlagen. Sie wollten 1'000 V-1 an einem Tag nach England schicken. Wirksamere Raketen als die V-2 wären in allen wichtigen Städten eingeschlagen. England wäre vollkommen blockiert gewesen. Auch wenn Deutschland nicht in England gelandet wäre, hätte es, um einer völligen Vernichtung zu entgehen, Frieden schliessen müssen. Nach der Eroberung (Deutschlands) besuchte ich Abschussstellen für V-Waffen. Ich kann nur sagen und es immer wieder wiederholen: Es war höchste Zeit! Sie waren noch nicht ganz fertig und nur deshalb erhielten wir keine Niederlage.»

Dies ist keine Einzelstimme: Auch andere amerikanische Autoritäten bestätigten, dass Deutschlands Überlegenheit auf den der Raketen- und Flugkörpertechnik einen Sieg verbürgt hätte, insofern nur mehr Zeit geblieben wäre, die in Entwicklung und Erprobung befindlichen neuen Waffensysteme auch einzusetzen.

Angesichts solch ungeschminkter Äusserungen von wissenden US-Verantwortlichen ist man verblüfft, dass heutige Historiker nichts von all dem zur Kenntnis nehmen wollen. Unisono behaupten sie stattdessen seit Jahrzehnten, dass Deutschland nach der Niederlage in Stalingrad militärisch in der Defensive war und die Wunderwaffen in Bezug auf das Ende des Krieges keine Rolle mehr spielten. Dies provoziert – bei aller Zurückhaltung – die Frage, ob die Geschichtswissenschaftler überhaupt die Tatsachen – und damit die Wahrheit – zur Kenntnis nehmen wollen oder ob sie lieber irgendwelchen vorgegebenen (politischen?) Leitbildern und Rahmenbedingungen folgen? Angesichts der in diesem Buch aufgezeigten Zusammenhänge auf der einen Seite und der bisherigen veröffentlichten Geschichtsschreibung auf der anderen Seite staunt der interessierte Beobachter, dass es massive Widersprüche gibt und dass die Fachleute allerhand «vergessen» haben zu recherchieren und zu berichten. Oder war das beabsichtigt?

Ein weiterer Amerikaner liess die Wahrheit im Oktober 1946 durchblicken:

C. Lester, der in «Harper's Magazine» schrieb: «All such revelations naturally raise the question: Was Germany so far advanced in air, rocket, and missile research that, given a little more time, she might have won the war? Her war secrets, as now disclosed, would seem to indicate that possibility.» (Alle diese Enthüllungen füh-

ren natürlich zu der Frage hin: War Deutschland auf den Gebieten der Luftfahrt-, Raketen- und Flugkörperforschung schon so weit fortgeschritten, dass es – wenn man ihm noch ein wenig mehr Zeit gegeben hätte – den Krieg hätte gewinnen können? Der jetzt aufgedeckte Stand der deutschen Kriegsgeheimnisse würde auf diese Möglichkeit hindeuten.)

C. Lester war nicht irgendwer. Er hatte vorher mit hohen Offizieren des TIIC (Technical Industrial Intelligence Comitee) gesprochen. Lester hatte von ihnen sicherlich längst nicht alles erfahren, aber das, was er in seinem Artikel berichtete, lässt sich heute unschwer anhand von BIOS-, CIOS- und FIAT-Berichten bestätigen.

Es wird sich wahrscheinlich nie ganz klären lassen, wie nahe die Deutschen wirklich daran waren, New York mit Raketen zu vernichten oder es zumindest in ihrer Verzweiflung zu versuchen.

Während der hohe US-Beamte Leo T. Crowley am 27. Juni 1945 in der «New York Times» schrieb, dass es nur noch sechs Monate gedauert hätte, bevor verbesserte «V-2» New York City zertrümmert hätten, berichtete der US-Astronaut Gordon Cooper, dass bei Kriegsende nur noch eine Woche New York von einem möglichen grossflächigen «Ground Zero» trennten ... Waren die Vereinigten Staaten um Haarsbreite einer Katastrophe entgangen?

NACHWORT

Bereits gegen Ende des Nürnberger Tribunals sagten Hermann Göring und Albert Speer übereinstimmend aus, dass die Gefahren für die Menschheit nicht auszudenken wären, wenn irgendjemand all die neuen Geheimwaffenentwicklungen jemals einsetzen würde, die das Dritte Reich geplant hatte. Mit Ausnahme von Dr. Kammler wussten diese beiden Männer sicherlich am besten unter den ehemaligen Führern des Dritten Reiches über die «Waffen, die es gar nicht geben durfte», Bescheid.

Vor seinem Selbstmord am 16. Oktober 1946 wies Göring in seinen Abschiedsaufzeichnungen erneut auf einen künftigen «Krieg der Sterne» hin. Seine letzten Mitteilungen wurden vom Kommandanten des Gefängnisses beim Nürnberger Tribunal, Oberst Burton C. Andrus, unter Verschluss genommen. Sie sind bis heute nur teilweise freigegeben. Der Inhalt der warnenden Botschaft des ehemaligen Reichsmarschalls, die an Winston Churchill, den britischen Premierminister, gerichtet gewesen sein soll und auf einen zerknüllten Zettel geschrieben war, wurde zwischenzeitlich dennoch bekannt.

Wie bestimmte Experten des Dritten Reiches in den 1940er Jahren, betrachten heutige Militärstrategen den Weltraum als «hochgelegenes Gelände» von entscheidender Bedeutung. Ballistische Langstreckenraketen, bemannte Raketenflugzeuge und Weltraumstationen sind heute ebenso in den Arsenalen der Grossmächte existent, wie Laser- und Partikelstrahlwaffen, an denen auf deutscher Seite bereits im Zweiten Weltkrieg herumexperimentiert wurde. Ein «Krieg im Weltraum» klingt zu Beginn des 21. Jahrhunderts immer noch nach Science Fiction. Tatsächlich fanden bisher (angeblich) noch keine Kämpfe ausserhalb unserer Atmosphäre statt.

Amerikanische Kreise berichten aber, dass von russischer Seite während des Kalten Krieges versucht wurde, Spionagesatelliten der USA zu «blenden», und im Jahr 2001 enthüllte der deutschstämmige Ingenieur Günter Wendt, dass der russische Geheimdienst KGB plante, die Mondrakete «Saturn-V» mit «Apollo-11» durch den Einsatz von Radiowellen abstürzen zu lassen. Wendt, der als NASA-Direktor für die Sicherheit auf der Abschussrampe in Cap Caneveral zuständig war, arbeitete von 1967-1989 für die amerikanische Weltraumbehörde. Er berichtete in sei-

nem Buch «The unbroken chain» (Die ungebrochene Kette), dass am 16. Juli 1969 vor der Küste Floridas harmlos wirkende Fischkutter des KGB operierten, die die «Apollo»-Elektronik mit Radiowellen lahmlegen wollten, um so einen Absturz herbeizuführen. Doch der Plan der Russen misslang, da der amerikanische CIA von der Aktion rechtzeitig vorher Wind bekommen hatte und die Amerikaner so in der Lage waren, ein Gerät zu entwickeln, das die gefährlichen Wellen zerstreute. Es hätte, so Wendt weiter, noch ein zweiter Plan des KGB existiert, bei dem die Russen die «Apollo»-Kapsel nach der Wasserung samt Besatzung entführen wollten. Doch auch hier seien die Amerikaner schneller als die Russen gewesen: sie trafen als erste an der im Pazifischen Ozean schwimmenden Kapsel ein. Ob die Amerikaner ähnliche Aktionen gegen die russische Weltraumfahrt versuchten, ist unbekannt. Wer aber die Geschichte des Kalten Krieges kennt, dürfte nicht überrascht sein, wenn eines Tages herauskäme, dass solche Aktionen ebenfalls durchgeführt worden sind.

Selbst nach dem Ende des Kalten Krieges ist abseh- und bemerkbar, dass die führenden Grossmächte weiter zum Krieg in der «Dimension Weltraum» rüsten. Damit sind aber nicht nur die USA und das angeschlagene Russland gemeint. Auch die Chinesen haben heute ihr eigenes «Star Wars»-Programm, so dass Militärexperten, wie der amerikanische Verteidigungsminister Rumsfeld, bereits von der Gefahr eines «Space Pearl Harbours» sprechen, also der drohenden Gefahr eines Überraschungsangriffs aus dem Weltraum.

Wer könnte dann noch daran zweifeln, dass der erdnahe Raum bzw. der Weltraum einmal der Kriegsschauplatz werden könnte, auf dem sich ein zukünftiger bewaffneter Konflikt entscheidet?

Es liegt an uns allen, ob Hermann Görings schreckliche Prophezeiung eines Tages Wahrheit wird oder ob sie nur eine Mahnung an die Nachwelt bleibt.

DANKSAGUNG

Am Ende dieses Buches ist es mir eine freudige Pflicht, all denen zu danken, ohne die dieses Werk nie hätte fertiggestellt werden können.

Es vor allem die Personen, die mir in selbstloser Weise mit Rat, Tat und Material zur Seite gestanden sind. Dabei handelt es sich um Herren Antonio Chover, Pat Flannery, Phil Henshall, Kurt Grasser (IBA), Kristian Knaack, Jak P. Malmann-Showell, Renaud Mangallon, Thomas Mehner, David Monaghan, Richard Lewis Mendes, Herminio Pimentei, Henry Stevens (GRP), Nigel Wylde und Daniel Velasco.

Ein besonders herzliches Dankeschön geht an all die Personen, die es vorzogen, ungenannt zu bleiben, aber dennoch entscheidendes Material zur Veröffentlichung freigaben.

Zum Schluss möchte ich die Arbeiten von Herrn Igor Shestakov (Illustrationen) und meiner Sekretärin Uschi würdigen. Ohne diese beiden Personen wäre dieses Buch nie zu dem geworden, was es ist. Vor allem aber darf ich mich bei meiner Familie für den Rückhalt, die Geduld und die Unterstützung danken, die ich auch bei diesem Werk durch sie erfahren durfte.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS, BEMERKUNGEN

- (1) Olaf Przybinski, «Spurensuche, Band 10 – Das Geheimnis der deutschen raketengetriebenen Fluggeräte», S. 7, Podzun-Pallas, 2002
- (2) Peter P. Wegener, «The Peenemünde Wind Tunnels», S. 31-33, 67/68, 77, 89, 177, Yale University, 1996
- (3) Leslie E. Simon, «Secret Weapons of the Third Reich – German Research in World War II», S. 11, 13, 76, 84, 85, 130, 132-133, 140-154, WE, 1971
- (4) Friedrich Georg, «Hitlers Siegeswaffen», Band 1, S. 22-26, Amun, 2000
- (5) Ernst Stuhlinger, Frederick I. Ordway III., «Wernher von Braun – Crusader for Space», S. 33, Krieger, 1996
- (6) Michael J. Neufeld, «The Rocket and the Reich», S. 283, The Free Press, 1995
- (7) Dieter Hölsken, «V-Missiles of the Third Reich», S. 265, Monogramm, 1994
- (8) Julius Mader, «Geheimnis von Huntsville», S. 330-331, Deutscher Militärverlag, 1963
- (9) Dr. Walter Dornberger, «V2 – Der Schuss ins Weltall», S. 155-156, Bechtle, 1952
- (10) Michael Neufeld, «The Rocket and the Reich», S. 283, The Free Press, 1995
- (11) Kammlers Telegramm an Dr. Brandt zur Information Himmlers, 20. Oktober 1943, 20:15 Uhr, C BA NS 10/Old 273
- (12) Albert Speer, «Infiltration – How Heinrich Himmler Schemer to build an SS-Industrial Empire», S 354, Macmillan 1981
- (13) Henry Picker, «Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier», S. 683, 2. Aufl., Propyläen TB, 1997
- (14) Heinz J. Nowarra, «Die Deutsche Luftrüstung 1933-1945, Band 4, S. 63-64, Bernard & Graefe, 1968
- (15) J.R. Smith, Antony Kay, «German Aircraft of the second World War», S. 654, Patnam, 1978
- (16) J. Miranda, P. Mercado, «Die geheimen Wunderwaffen des III. Reiches, S. 75-77, Flugzeuge, 1995
- (17) Heinz Magenheimer, «Die Militärstrategie Deutschlands», S. 33-36, 136, 2. Aufl., Herbig, 1997
- (18) PMP AESCALA, Cat. No. 5073, «ENW A-10/A-4», S. 3
- (19) Franz Kurowski, «Raketenspionier Arthur Rudolph. Geehrt – verfehmt – rehabilitiert», S. 59, Vorwinckel, 2001

- (20) Ebenda, S. 61
- (21) Brett Davis, «V-2 plant survivors publicize their story», via David Monaghan
- (22) Dieter Hölsken, «V-Missiles of the Third Reich», S. 265, Monogramm
- (23) Kurt Grasser, «Projekt Zement», in: «IBA-Informationen», S. 39-52, Heft 19, 1991
- (24) Kurt Grasser, «Projekt Zement», in: «IBA-Informationen», S. 37-42, Heft 20, Juli 1992
- (25) OSS-b-1626. F-0.8.2.45
- (26) Manuel Castillo, Luis de Caralt, «Himmler et son Empire», S. 345, Graficas Diamante, 1969
- (27) Unveröffentlicht, Dokument Dr. X vom 8. Juli 2001, Archiv d. Verf.
- (28) Dr.-X-Akte – Mitteilung vom 22. November 2001
- (29) Henry Stevens, «Hitlers flying Saucers, A guide to German Flying discs of the second world war», S. 91/92, Manuskript, 2002
- (30) Ralf Blank, «Energie für die ‚Vergeltung‘ – Akkumulatoren-Fabrik A6 Hagen und das Deutsche Raketenprogramm 1942-1945», in: «Hagener Jahrbuch 3» (1997), S. 141-151, Lesezeichen-Verlag, 1997
- (31) Jay Miller, «The X-Planes, X-1 to X-45», S. 136-141, 3. Aufl., Midland, 2001
- (32) Mark Wade, «NAVAHO/X-15», www.astronautix.com (Internet)
- (33) Bill Gunston, «Die illustrierte Enzyklopädie der Raketen-Lenk Waffen», Buch und Zeit, 1981
- (34) General Arnold sprach bereits 1946 in dem Buch «Air force in the Atomic Age» der Autoren Dexter Masters und Katherine Wax (S. 26-32), Mc Graw-Hill, über die deutschen Huckepack- («pig a back»-)-Raketenversuche. Danach müssen zumindest mit V-2-Huckepack-Raketen Experimente stattgefunden haben.
- (35) Walter Dornberger, «V2 – Der Schuss ins Weltall», S. 155, Bechtle, 1952
- (36) G. Ward Price, «Fly-bombs were meant for US-Huge Ramp found», «The Daily Mail» vom 30. Oktober 1944, in: Edgar Mayer und Thomas Mehner, «Hitler und die ‚Bombe‘», S. 181, Kopp, 2002
- (37) Jay Miller, «The X-Planes: X-1 to X-45», S. 137, 3. Aufl., Midland, 2001
- (38) David Myrha, «Sänger – Germany’s Orbital Rocket bomber in World War II», S. 49, Schiffer, 2002
- (39) Horst Lommel, «Vom Höhengklärer bis zum Raumgleiter», S. 219-229, Motorbuch, 2000
- (40) Kurt W. Streit/John W. R. Taylor, «Geschichte der Luftfahrt», S. 428-431, – Faunas, 1976
- (41) Patrick Flannery, Mitteilung an den Verfasser vom 1. Juni 2001

- (42) Scott Lowther, «Manned A-9», Description, Part Time Models, Lakewood
- (43) Fritz Hahn, «Waffen und Geheimwaffen des deutschen Heeres 1933-1945», Band 2, S. 137-141, Bernard & Graefe, 1987
- (44) Antony L. Kay, «German Jet Energy and Gas Turbine Development, 1930-1945», S. 273-275, Airline, 2002
- (45) Matthias Uhl, «Stalins V-2», S. 95, Bernard & Graefe, 2001
- (46) Jaen Cuny, «Les Avions de Combat Français», 1944-1960, Vol. II, S. 116-118, Docavia No. 30, Larivière
- (47) Bill Gunston, «Die illustrierte Enzyklopädie der Raketen und Lenkwaffen», S. 42/51, Buch und Zeit, 2001
- (48) Mark Wade «G-5» – Groettrup –, www.astronautics.com, 2001
- (49) Werner Buedeler, «Geschichte der Raumfahrt», S. 326, Sigloch Edition
- (50) Antonio Chover, Mitteilung an den Verfasser vom 2. August 2002
- (51) Mark Wades Internet-Weltraum-Enzyklopädie ist eine geradezu einmalige Quelle des Wissens zu allen Aspekten der Weltraumfahrt, www.astronautics.com, 2001
- (52) Edgar Mayer und Thomas Mehner, «Das Geheimnis der deutschen Atombombe – Gewannen Hitlers Wissenschaftler den nuklearen Wettlauf doch?», S. 54, Kopp, 2001
- (53) Julius Mader, «Geheimnis von Huntsville», S. 331-333, 338, Deutscher Militärverlag, 1963
- (54) Walter Dornberger, «V2 – Der Schuss ins Weltall», S. 263, Bechtle, 1952
- (55) Otto Skorzeny, «Meine Kommando-Unternehmen», S. 156, Universitas, 1993
- (56) «Dr. X», unveröffentlichtes Dokument vom 24. Januar 2001, Dornberger, 7 A-10 und Schier
- (57) Howard A. Buechner, Wilhelm Bernhart, «Hitler's Ashes», S. 163, Thunderbird, 1989
- (58) «V2's with a range of 3'000 miles would have been ready by VE-Day», in: «The Daily Mail», Thursday, June 14th, 1945, S. 1
- (59) Antonio Chover, Mitteilung an den Verfasser vom 2. November 2002
- (60) Albert Speer, «Infiltration – How Heinrich Himmler Schemed to build an SS-Industrial Empire», S. 210/354, Mac William, 1981
- (61) Kammler's telegram to Dr. Brandt to inform Himmler, October 1945, 8:15 p.m., BANS 19/old 273
- (62) Botho Stüwe, «Peenemünde West», S. 783-785, Bechtle, 1995
- (63) Michael J. Neufeld, «The Rocket and the Reich», S. 257, The Free Press, 1995

- (64) Michael J. Neufeld, «The Rocket and the Reich», The Free Press, 1995
- (65) Jürgen Michels, «Peenemünde und seine Erben in Ost und West – Entwicklung und Weg deutscher Geheimwaffen», S. 114, Bernard & Graefe, 1997
- (66) John Foreman, S. E. Harry, «The Messerschmitt ME 262 Combat diary», S. 170, Air Research, 1995
- (67) Volkhardt Bode, Gerhard Kaiser, «Raketenspuren – Peenemünde 1936/1996, S.127-128, Bechtermünz, 1997
- (68) «Dr.-X-Akte», Mitteilungen vom 20. November 2000, 21. Januar 2001, 24. Januar 2001 und 4. Februar 2001
- (69) Howard A. Büchner, Wilhelm Bernhardt, «Hitler's Akte», S. 162-163, Thunderbird, 1989
- (70) Die Zeugenaussagen über die «merkwürdigen» deutschen Terrorangriffe gegen Waffenfabriken im Ural vom März 1945 stammen aus einer *spanischsprachigen* Ausgabe des sowjetischen Digest «Sputnik». Bei der Überprüfung aller in der «Deutschen Bibliothek» in Leipzig lagernden *deutschsprachigen* «Sputnik»-Ausgaben liess sich das deutsche Pendant zu dem spanischen «Sputnik»-Bericht nicht finden. Fehlte die betreffende Ausgabe in der Bibliothek (Bestand dort nicht komplett) oder wurde dieser Artikel in der deutschsprachigen Ausgabe des «Sputnik» nicht publiziert?
- (71) «Dr.-X-Akte», Information vom 4. November 2002
- (72) Werner Büdeler, «Geschichte der Raumfahrt», Sigloch Edition
- (73) Mark Wade, «Encyclopedia Astronautica», www.astronautics.com (Internet), 2002
- (74) Renato Vesco, «Operazione Plenilunio», S. 171, Mursia, 1971
- (75) «Flaggalleer i Oslo pa de allierades day», in: «Dagens Nyheter», Stockholm, 1. Juli 1945, S. ID
- (76) «V2's with a range of 3'000 miles would have been ready by VE-Day», in: «The Daily Mail», Thursday, June 14th, 1945, S. 1
- (77) Gordon Cooper, «Leap of faith – An Astronauts Journey into the unknown», S. 154, Harper Collins, 2000
- (78) Luigi Romersa, «Wernher von Braun y la America del Futuro, parte II: Las V2 y la base secreta alemania de Peenemünde», in: «Las Provincias», S. 18, 10. März 1959
- (79) Antonio Chover, Mitteilung an den Verfasser vom 2. August 2002
- (80) J. Richard Smith, Eddie J. Creek, «Arado 234 Blitz», S. 165, Monogram, 1992
- (81) Wilhelm Helmold, «Die VI», S. 153, 154, 221-227, Bechtle, 1988

- (82) Myrone N. Cuich, «Armes secrets et ouvrages mysterieux de Dunkerque a Cherbourg», S. 134, Jean-Bernard, 1996
- (83) Fritz Trenkle, «Die deutschen Funkmessverfahren bis 1945», S. 86, 98-102, Hüthig, 1986
- (84) David Pritchard, «The radar war», S. 120-122, Patrick Stephens, 1989
- (85) Davis Hobbs, «Die Waffen im Weltraum», S. 20-21, Podzum Pallas, 1988
- (86) Karsten Porezag, «Geheime Kommandosache», S. 155, Wetzlardruck, 1996
- (87) Roland Hautefenille, «Constructions spéciales», S. 301, Jean-Bernard, 1995
- (88) Benjamin King, Timothy Kutta, «Impact – the history of germanys V-weapons in World War II», S. 272 (HE III), Sarpedon, 1998
- (89) Fritz Trenkle, «Die deutschen Funkmessverfahren bis 1945», S. 98/99, Hüthig, 1986
- (90) Manfred Griehl, «Heinkel HE III», S. 272, Motorbuch, 1997
- (91) Botho Stüwe, «Peenemünde West – die Erprobungsstelle der Luftwaffe für geheime Fernlenk-
waffen und deren Entwicklungsgeschichte», S. 679-681, Bechtle, 1995
- (92) Renato Vesco, David Hatcher Childres, «Man made Ufo's 1944-1994», S. 146-147, Adventures
unlimited, 1994
- (93) David Irving, «Die Geheimwaffen des Dritten Reiches», S. 337-338, Reinhard Mohn, 1967
- (94) Fritz Trenkle, «Die deutschen Funklenkverfahren», S. 117/118, 2. Aufl., Hüthig, 1982
- (95) Roland Hautefenille, «Constructions Speciales», S. 297, Jaen-Bernard, 1995
- (96) Roland Hautefenille, «Constructions spéciales», S. 297, Jean Bernard, 1995
- (97) William R. Lyne, «Space Aliens from the Pentagon», S. 72-78, ereatopia, 1993
- (98) Bill Gunston, «Die Illustrierte Encyklopädie der Raketen und Lenkwaffen», S. 17, 58, Buch und
Zeit, 1981
- (99) Renato Vesco, David Hatcher Childres, «Man made Ufo's 1944-1994», S. 148-149, Adventures
unlimited, 1994
- (100) John Gimbel, «Science, technology entreparations, exploitation and plunder in Partwar
Germany», S. 54, Stanford University, 1990
- (101) «Arnold urges single defense department», in: «Washington Post», 20. Oktober 1945: S. 1-2
- (102) Fritz Trenkle, «Die deutschen Funklenkverfahren bis 1945», S. 22-23, 145-153, 2. Aufl., Hüthig,
1987
- (103) Renato Vesco, «Operazione Plenilunio», S. 82, Mursia, 1972

- (104) Herr Frode Silent war eine dieser Ausnahmen, wie er in seinem Brief an Herrn Norberto Lahuerta vom 12. November 1997 schrieb.
- (105) J. Miranda and P. Merkado, «Die geheimen Wunderwaffen des Dritten Reiches», S. 83, Dörfler, 2002
- (106) Diese Informationen des Kammler-Forschers Tom Agoston an den Verfasser entsprechen technisch gesehen genau den Lösungen, die auch die Amerikaner in der Nachkriegszeit angewandt haben.
- (107) 107) «Der Spiegel», Nr. 42, 13. Oktober 1949, «3. russischer Atomversuch»,
<http://www.spiegel.de/spiegel/vor50>
- (108) 108) Der Verfasser dankt Herrn Antonio Chover für seine Ausarbeitungen zu diesem Kapitel.
- (109) Phil Henshall, «Hitler's V-weapons sites», S. 38, 122, 150, 166-169, Sutton, 2002
- (110) Roland Hautefenilles, «Constructions spéciales», Jean Bernard, 1995
- (111) Phil Henshall in «Vengeance», S. 105-106 (Sutton, 1995) zitiert dazu die ehemaligen Museumsführer von Wattens aus den 1950 Jahren. Aus den neuen Museumsführern verschwanden sämtliche Hinweise darauf plötzlich wieder.
- (112) Roland Hautefenilles, «Constuctions Speciales», S. 280-285, Jean Bernard, 1995
- (113) Phil Henshall, «Hitler's V-weapons sites», S. 125-133, 132-141, Sutton, 2002
- (114) 114) GD-639.2.8 FE. 1741, «Permanent launching sites», Projekt Z «Salamander» HVP, 1944, Deutsches Museum München
- (115) Phil Henshall, Mitteilung an den Verfasser vom 7. Mai 2002
- (116) David Irving, «Die Geheimwaffen des Dritten Reiches», S. 308-309, Mohn, 1967
- (117) Phil Henshall, Mitteilung an den Verfasser vom 20. März 2002
- (118) Phil Henshall, Mitteilung an den Verfasser vom 28. März 2002
- (119) Henry Picker, «Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier», S. 683, Propyläen Taschenbuch, Ullstein, 1997
- (120) Jak P. Mallman-Showell, «Deutsche U-Boote an feindlichen Küsten», S. 57-64, Motorbuch 2002
- (121) Günther W. Gellermann, «Geheime Reichssache – geheime Kommandosache – rätselhafte Fälle aus der Zeit des 2. Weltkriegs», S. 18-24, E. S. Mittler, 2002
- (122) Clay Blair, «Der U-Boot-Krieg 1942-1945 – die Gejagten», S. 919-920, Bechtermünz, 1998
- (123) Edgar Mayer, Thomas Mehner, «Das Geheimnis der deutschen Atombombe», S. 118, Kopp, 2001

- (124) «ABC» (Madrid, 15. Dezember 1944, S. 14)
- (125) Erich Kröner, «Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945», Band 5, S. 207, Bernard und Gaefe, 1988
- (126) Nach Joachim H. Rudek, «U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges», Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V. (1999), S. 40, soll sich der Untergang von WBS 1 am 6. Januar 1945 zugetragen haben. Gingen vielleicht zwei verschiedene Schiffe an der Polarküste verloren?
- (127) Joachim H. Rudek, «U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges», S. 34/35, 42/43, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V., 1995
- (128) Adam R.A. Claasen, «Hitler's Northern War – The Luftwaffe's III. failed Campaign 1949-45», S. 226, University Press of Kansas, 2001
- (129) Joint Intelligence Staff, Memorandum of Request «Enemy Activity in Greenland», National Archives RG 457/622
- (130) Deutsche Kampfgruppe noch auf Grönland? In: «Wiener Montag», 29.12.1947, S. 2
- (131) German Research Projekt (GRP), Brief an den Verfasser vom 2. Mai 2002
- (132) Rudolf Lusar, «Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung», S. 417, 6. Auflage, J. K. Lebermann, 1997
- (133) Joachim H. Rudek, «U-Boote der Wetterfront des 2. Weltkrieges», S. 19, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee e.V, 1999
- (134) Julius Mader, «Geheimnis von Huntsville», S. 326-337, Deutscher Militärverlag, 1963
- (135) Friedrich Georg, «Hitlers Siegeswaffen», Band 1, S. 198-199, Amun, 2000
- (136) Jak P. Mallmann-Showell, «U-Boote an feindlichen Küsten 1939-45, S. 15, Motorbuch 2002
- (137) Luigi Romersa, «Wernher von Braun y la America del Futuro», Teil II: «Las V2 y la base secreta alemann dee Peenemünde», in «Las Provincias», 10. März 1959, S. 18
- (138) Clay Blair, «Der U-Boot-Krieg 1942-1945 – die Gejagten», S. 924, Weltbild 2001
- (139) Albert Baime, «In Shallow a psycho sub commander, a plot to level New York, a beach awash in the blood of American sailor's ... How close came the Nazis to a attacking the East Coast?», in: «Maxim», May 2002, S. 140-148
- (140) Erich Gröner, Dieter Jung, Martin Maas, «Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945», Band 3, S. 110, Bernard und Graefe, 1985
- (141) «Des Rätsels Lösung als Lohn – Die Entdeckung von U-869», S. 1-3, Spiegel Online vom 24. Mai 2001

- (142) Clay Blair, »Der U-Boot-Krieg 1942–1945 – die Gejagten«, S. 932–933, Bechtermünz, 1999
- (143) Joseph Mark Scabia, »Germans last Mission to Japan«, S. 148, Jetham, 2000
- (144) Gordan Cooper, Bruce Henderson, »Leap of Faith«, S. 154, Harper Collins, 2000
- (145) Antonio Chover, Mitteilung vom 23.11.2002
- (146) Hans-Joachim Polte, »Militärgeschichtlicher Reiseführer Peenemünde«, S. 64, Mittler, 1995
- (147) Der Verfasser bittet die Leserschaft um Verständnis, daß hier gegenwärtig aus Rücksicht auf die Quelle keine näheren Details genannt werden können.
- (148) Kurt Grasser, Mitteilung an den Verfasser vom 11.08.2002
- (149) Sir Roy Fedden, »German plans to revolutionise air warfare«, in: »The Daily Telegraph«,
 Teil 1: 1. Oktober 1945, S. 4
 Teil 2: 2. Oktober 1945, S. 4
 Teil 3: 5. Oktober 1945
 Teil 4: 9. Oktober 1945, S. 4
- (150) Dr. Walter Dornberger, »V-2 – Der Schuß ins Weltall«, S. 282–286, Bechtle, o. J.
- (151) Karl-Heinz Zunneck, »Geheimtechnologien 2«, S. 36–37, CTT, 1999
- (152) Headquarters United States Strategic Air Forces in Europe (REAR), Office of the Director of Intelligence AAF 390, 5. January 1945 – Memorandum to General George C. McDonald
- (153) Für diese Beurteilung wird Deutschlands Vorrat an Chromerz herangezogen. Aufgrund der ungünstigen Kriegsentwicklung waren alle ausländischen Zufuhren abgeschnitten – für die Kriegsführung war Chrom aber unerlässlich! Weiteres siehe bei: Werner Maser, »Adolf Hitler. Legende – Mythos – Wirklichkeit«, 16. Auflage, S. 518, Heyne, 1997
- (154) Valentin Falin »Die zweite Front – Die Interessenkonflikte der Anti-Hitler-Koalition«, S. 459/460, Knaur, 1997
- (155) Archiv Thomas Mehner, Zeitzeugenaussage vom 4. Oktober 2001
- (156) SHAEF-Telegramme vom 1. November 1944, 3. November 1944, 5. November 1944, 7. November 1944, 11. November 1944, 13. November 1944, 14. November 1944, 18. November 1944, Stockholm to Tokyo, Nr. 232, 9. Dezember 1944, NSA, NA, RG 457, SRA 14630
- (157) »Preparing the American public for a V-3 attack – Dec. 1944«, L/C Box 223, USAF Mic Film reel 43811

- (158) Joseph A. Persico, «Roosevelt' Secret War. FDR and World War II Espionage», S. 382/383, 411, Random House Trade, Paperback Edition, New York 2001
- (159) Edgar Mayer, Thomas Mehner, «Das Geheimnis der deutschen Atombombe», S. 54-56, Kopp, 2001
- (160) General Arnold: «Countermeasures against V-2 Installations», L/C Box 54 1,81, USAF Mic Film reel 43811
- (161) Joseph E. Persico, «Piercing the Reich», S. 12-14, 333-334, Barnes & Noble, 1997
- (162) Dan Hagedorn, Leif Hellström, «Foreign Invaders», S. 169, Midland, 1994
- (163) Mitteilung von Kristian Knaack an den Verfasser. Das Buch von Herrn Knaack mit vielen unbekannteten Tatsachen über den mächtigen Technologie-Zar der SS wird demnächst erscheinen.
- (164) Dieter Wolf in das «Neue Deutschland», zwölfteiliger «ND»-Tatsachenbericht ab 28. Juni 1966, zitiert bei: Günter Nagel, «Atomversuche in Deutschland», S. 284, Heinrich-Jung-Verlagsgesellschaft, 2002 (Der USAAF-Schlag gegen die Auer-Uran/Thorium-Fabrik in Oranienburg gilt bei einigen Fachleuten als die erste Kampfhandlung des «Kalten Krieges».)
- (165) Clay Blair, «Der U-Boot-Krieg 1942-1945 – die Gejagten», S. 972-973, Weltbild, 1998
- (166) David Monaghan: «V-bombs on New York inside 60 days» – Ingram and Dewey, E-Mail an den Verfasser vom 21. Januar 2002
- (167) David Monaghan, E-Mail an den Verfasser vom 19. Mai 2003 über einen Artikel in «Life» (Ausgabe vom November 1945)
- (168) George C. Marshall, «Biennial Report of the Chief of Staff of the United States Army, July 1, 1943 to June 30, 1945 to the Secretary of war», S. 118, Reprint HMS Stationary Office 1945
- (169) Der Mann, der diese in zahlreichen US-Zeitungen publizierten Äusserungen machte, war Leo Crowley, damals «Foreign Economic Administrator». Er zitierte vor einem Senatskomitee 29 Studien über das Nachkriegsdeutschland («Chicago Daily Tribune», 27. Juni 1945, S. 4)
- (170) «Guided Missiles – The Weapon of the Future» in: «Intelligence Bulletin», April 1946, S. 2, 18, War Department, Washington D.C.
- (171) «The Daily Mail», 5. Mai 1945, S. 1, «U.S. Coast has a V-Scare»
- (172) Mark Wade, «Peenemünde» in: «Encyclopedia astronautica», www.astronautix.com (Internet)
- (173) Wilhelm Hellmold, «Die V-1 – eine Dokumentation», S. 300, Bechtle, 1988

- (174) Mark Wade, «Tsien spaceplane 1949», in: «Encyclopedia astronautica», www.astronautix.com (Internet)
- (175) Scott Lowther, «Aerospace Projects Review», 4. Februar 2001
- (176) Reinhard Hauschild, Hellmut H. Führung, «Raketen – Die erregende Geschichte einer Erfindung», S. 177, Athenäum, 1958
- (177) Renato Vesco, «Operazione Plenilunio», S. 171, Mursia, 1972
- (178) Mark Wade, «A-12» in: «Encyclopedia astronautica», www.astronautix.com (Internet)
- (179) Renato Vesco, «Operazione Plenilunio», S.172, Mursia, 1972
- (180) «Extra-Atmospheric war», in «Time», Nr. 10, S. 30, September 1946
- (181) Renato Vesco, «Operazione Plenilunio», S. 171, Mursia, 1972
- (182) Ebenda, S. 172
- (183) Ebenda, S. 171
- (184) 184) Ron Miller, «The Dream Machines – A pictorial History of the spaceship in Art, Science and Literature», S. 327, Krieger, 1993
Auch andere Entwürfe für Raumfahrten der unmittelbaren Nachkriegszeit, wie die von Kenneth Gotland und der «British Interplanetary Society» aus dem Jahr 1946, sehen den ehemaligen Peenemünder Entwürfen verblüffend ähnlich!
- (185) Mark Wade, «Mars lander», in: «Encyclopedia astronautica», www.astronautix.com (Internet)
- (186) Ron Miller, «The Dream Machines – A pictorial History of the spaceship in Art, Science and Literature», S. 272, Krieger, 1994
- (187) James Me Govern, «Operazione Crossbow e Overcast», S. 171, Mursia, 1970
- (188) Renato Vesco, «Operazione Plenilunio», S. 70, Mursia, 1974
- (189) Edgar Mayer, Thomas Mehner, «Das Geheimnis der deutschen Atombombe», S. 39, 42, 45, Kopp, 2001
- (190) «Biennial Report of the Chief of Staff of the United States Army, July, 1 1943 to June 30 1945 to the Secretary of War» in: «The New York Times», 10. Oktober 1945, S.11
- (191) Johannes von Buttlar, «Projekt Aurora – Geheime Technologien des 3. Jahrtausends», S. 116/117, VGS, 1999
- (192) Wilhelm Helmold, «Die V-1 – Eine Dokumentation», S. 298-301, Bechtle, 1998