

Artikel 31

Alexander Dobraczynski, Die Heimatarmee (AK) im Kampf um die Erlangung des Geheimnisses der Waffen V1 und V2

Das Fehlen einer strategischen Luftwaffe des Dritten Reiches, die zur Zerstörung weit entfernter alliierter Ziele geeignet gewesen ist, veranlasste Hitler zur Suche nach anderen Waffen als die Luftwaffe. Sie wurden allgemein als „Vergeltungswaffen“, bezeichnet, was etwas zynischer nach der Bombardierung von Warschau im Jahre 1939 und London 1940/41 klingt. Von dieser Bezeichnung leitet sich die Abkürzung „V1, V2, V3“ usw. her.

Diese Aufgabe wurde den Luft- und Landstreitkräften, genauer gesagt der Artilleriewaffe übertragen.

Streng geheim wurde dazu die Anfang der 30-er Jahre entstandene militärische Versuchsanstalt genutzt, die auf der Insel Usedom, in Peenemünde, westlich von Stettin (Szczecin) versteckt gelegen war.

Dieses Gebiet wurde von den an der Ostsee gelegenen Kiefernwäldern bedeckt, und es war schwierig, sowohl von Land (der Insel) als auch vom Meer zu beobachten. Es war jedoch nur ein Teil des Truppenübungsplatzes, denn die Versuchsflugkörper wurden auf die Ostsee gerichtet, wo sich in einer Entfernung von etwa 100 km das schwedische Bornholm befand. Der Flug und der Niedergang der Geschosse konnte eventuell nur vom Meer aus beobachtet werden, auf dem Handelsschiffe verkehrten.

Nach dem Sommer 1941 wurde die Ostsee praktisch zu einem abgeriegelten Meer, nur von Osten in minimalem Maße von der sowjetischen Flotte bedroht und im Norden begrenzt vom neutralen Schweden.

In Peenemünde befanden sich gleichzeitig zwei Versuchszentren: das der Luftwaffe und das des Heeres, die in bestimmten Sinne miteinander konkurrierten. Der Bereich der Luftwaffe, von Göring geleitet, brachte als Projekt die neue Flugbombe mit großer Reichweite hervor.

Das Konzept des Projektes war die Zusammenstellung eines pulsierenden Reaktionsmotors, der auf einem französischen Patent aus dem Jahre 1908 beruhte. Der Konstrukteur dieses Motors war der deutsche Spezialist Ingenieur Paul Schmidt, der mit der IRMA ARGUS MOTORENGESELLSCHAFT und dem Flugzeugwerk Fieseler zusammenarbeitete. Diese fliegende Bombe war eine Art Flugzeug, das eine explosive Ladung von ca. 700 kg über eine Reichweite von 250 – 300 km und mit einer Geschwindigkeit von ca. 700 km/h getragen hat. Das Flugziel wurde von einem „automatischen Kreiselpiloten“ programmiert und kontrolliert. Die große Errungenschaft dieses Projektes war das erwähnte Pulsstrahltriebwerk, welches in der Herstellung sehr billig war. Dagegen stellte die Inbetriebnahme dieser Antriebsart ein grundlegendes Problem dar. Damit der Motor kontinuierlich arbeiten konnte, musste man ihm komprimiert Luft zuführen. Diese Anforderung gewährleistete die Geschwindigkeit der Flugbombe von über 250 km/h, die ihr verliehen werden musste, um die in ihre Brennkammer einströmende Luft ausreichend zu verdichten.

Diese Geschwindigkeit wurde der Flügelbombe dadurch verliehen, dass sie von einer Betonabschussrampe von ungefähr 50m Länge mit Hilfe einer komplizierten pneumatischen Anlage katapultiert wurde. Die Beschleunigung beim Start erfolgte mit 17 g (Erdbeschleunigung), das konnte kein menschlicher Organismus aushalten.

Man konnte die Flügelbombe auch unter die Flügel eines Flugzeugs (Heinkel 111) einhängen und nach dem Erreichen einer Geschwindigkeit von 250 km/h das Pulsstrahltriebwerk in Gang setzen und die Bombe zum selbständigen Flug ausklinken. Diese Art und Weise gestattete keine genaue Ausrichtung der Bombe auf das Ziel. Ungeachtet dessen wurde die Möglichkeit geprüft, in der Bombe einen mittfliegenden Piloten unterzubringen, der sich dann vor dem Erreichen des Ziels herauskatapultieren würde.

Es wurde sogar eine Schulung solcher Piloten organisiert, bei der die berühmte deutsche Pilotin Hanna Reitsch eine Hauptrolle spielte. Die Flügelbombe mit Pilot wurde mit Kamikazecharakter erwogen, was später die Japaner anwandten, im deutschen Heer aber verworfen wurde.

Ein Vorzug der fliegenden Bombe, d.h. der V1-Waffe waren ihre geringe Produktionskosten - 5.000 Reichsmark (RM), ein Nachteil dagegen stellten die Abschussrampen dar, die die Alliierten bombardierten sowie die Möglichkeit des Abschießens durch Flak und Jagdflieger.

Anders stellt sich die Entstehungsgeschichte des Baues von Raketen dar, die mit dem Symbol V2 bezeichnet wurden. Das Verbot der Entwicklung von großkalibriger Artillerie und großer Reichweite im Versailler Vertrag führte die Deutschen noch im Jahre 1929 auf die Suche nach anderen, weit reichenden Waffen. So waren bereits ab Ende des 19. JH theoretische Überlegungen zum Raketenantrieb bekannt.

In Frankreich beschäftigte sich mit diesen Aufgabenstellungen Robert Esnault-Paltrie, in Russland Konstantin Ziolkowski und in Deutschland Hermann Oberth und bereits im 20. JH der junge enthusiastische Physiker Werner von Braun, dessen Arbeiten den Chef der Abteilung Ballistische Forschungen und künftigen General Dr. Walter Dornberger interessierten. Dieser ermöglichte die Realisierung der Konzeption einer ballistischen Rakete (A-4) mit Flüssigtreibstoff auf der Basis Peenemünde.

Die Person von Braun ist heute nur allzu gut bekannt, um darüber Ausführungen zu machen. Natürlich lässt sich nicht verschweigen, dass die Geburtsstunden der ballistischen Rakete mit einer Reihe von verbrecherischen Tatsachen in Zusammenhang stehen (Tausende Opfer – Häftlinge der Konzentrationslager mussten unter unmenschlichen Bedingungen Zwangsarbeit verrichten und später dann die Verwendung dieser Waffe gegen die Zivilbevölkerung).

Im Grunde genommen rief die V2-Raketenwaffe deutscher Bauart keine größeren Zerstörungen als die fliegenden Bomben V1 hervor, kosteten aber 24 mal so viel wie die V1 /120.000 Reichsmark (RM)/, was den Preis von 6 Jagdflugzeugen darstellte. Sie besaß jedoch auch Vorteile. Sie wurde serienmäßig hergestellt und startete von jedem beliebigen Gelände, wohin man sie mit Fahrzeugen transportieren konnte. In ihrem ballistischen Flug mit mehr als der Schallgeschwindigkeit in einer Höhe bis 90 km war sie seinerzeit von keiner anderen bekannten Waffe der Flugabwehr bedroht.

Wie wir schon erwähnten, wurden die technischen Geheimnisse dieser Waffe eifrig sowohl von den Alliierten wie auch der UdSSR unter möglichst strenger Geheimhaltung genutzt. Eines der Gebiete der Heimatarmee (AK) im Kampf mit dem Okkupanten war die Aufklärung. Die erlangten Nachrichten wurden entweder über Funk oder von Kurieren der polnischen Hauptkommandantur in London und anschließend den Engländern überbracht, die sie gern verwendeten und zum Fortsetzen der Aktionen ermunterten.

Mit Luftfahrtangelegenheiten beschäftigte sich die Abteilung II Information und Aufklärung der Hauptkommandantur der Heimatarmee. Die Thematik geheimer Waffen, die mit der Luftfahrt verbunden waren, bearbeitete das Luftfahrtreferat, das sie je nach Stand der Dinge an das Büro für Militärische Forschungen oder an das Büro für Industrie- und Wirtschaftsstudien übergab.

Informationen über die Aufklärung aus dem Gebiet des Reiches (OLt. St. Ignaszak „Cichociemny“), die man aus der Versuchsanstalt in Peenemünde bekam, gelangten zum Luftfahrtreferat des Büros für Industriestudien, geleitet von Ing. Anton Kocjan.

Diese Informationen stützten sich auf Meldungen, die unter großen Schwierigkeiten von den bei der Zwangsarbeit im Lager Peenemünde eingesetzten polnischen Häftlingen weitergegeben wurden, und die von Versuchen mit neuen Flugwaffen V1 und V2 berichteten, wobei sie natürlich noch nicht diese Bezeichnungen verwendeten.

Ingenieur Kocjan übermittelte diese Informationen umgehend auf entsprechenden Wegen nach London. Nach einigen Angaben war das im Mai 1943, nach einer aktuellen französischen Pressemeldung aber zu Beginn des Jahres 1943. Die wichtigste Information dieser Meldung war die Angabe des Ortes der Montage und der Versuche mit der neuen Waffe in Peenemünde. Die Alliierten waren schon seit 1942 über den Bau irgendwelcher Abschussrampen am Ufer des Ärmelkanals auf der französischen, belgischen und niederländischen Seite informiert. Dieses bestätigten der französische Geheimdienst und auch die Luftaufklärung, dagegen waren der Ort der Produktion und Erprobung dieser unbekanntenen Waffen nicht bekannt. Es ist heute ohne den Zugang zu den Archiven der RAF schwer festzustellen, ab wann die englische Luftwaffe begann, systematisch die Ostseeküste vom Osten bis zur Halbinsel Jütland, eben in Richtung Rügen zu fotografieren.

Und da erfolgte eine unerwartete Entdeckung; Mrs. Smith-Babington vom Hilfsdienst der Frauen in der RAF entdeckte bei der Durchsicht der Aufnahmen, die aus großer Höhe von „Moskito-Aufklärungsflugzeugen“ gemacht wurden, unbekannte Umrisse von Flugzeugen mit kurzen rechteckigen Flügeln auf dem Gelände des Stützpunktes. Das waren die dort getesteten Flügelbomben V1. Diese Tatsache in Verbindung mit der Nachricht, dass ein solches „Flugzeug“ an einem der Strände von Bornholm gelandet war, entschied über den Angriff von fast 600 viermotorigen Bombern auf Peenemünde in der Nacht vom 17. zum 18. August 1943. Dieser Angriff zog den Start von 41 Bombenflugzeuge nach sich, die fast 2000 Bomben abwarfen, die die Zerstörung der Stützpunkte, zum Tod von 735 Deutschen, darunter 130 Ingenieuren und Wissenschaftler und gleichzeitig einer großen Anzahl von Kriegsgefangenen führten, die als Zwangsarbeiter dort arbeiteten. Unter diesen befanden sich Polen, deren Namen wir nicht einmal kennen, aber ihnen ist es zu danken, dass solche wichtigen Informationen zum polnischen Geheimdienst gelangten.

Unter diesen Umständen waren die weitere Produktion, Montage und Tests von V1 und V2 unmöglich geworden, und das umso mehr, als die Überreste der Stützpunkte weiter beobachtet und bombardiert wurden. Es wurde also die Entscheidung getroffen, den Truppenübungsplatz nach Osten auf polnisches Gebiet zu verlegen und die Produktion in eine unterirdische Fabrik bei Nordhausen – „Dora“ im Harz zu verlagern, diese Fabrik wurde zur Todesstätte vieler Tausender Häftlinge, darunter auch polnischer Zivilisten, die aus Warschau während des Aufstandes abtransportiert worden waren. Die Tatsache der Verlagerung der Versuchsstätte aus Peenemünde verspätete den Einsatz der Waffen V1 und V2 um ein halbes Jahr. In seinen Erinnerungen schrieb General D. Eisenhower, dass man ohne diese Verzögerung von einer Landung in der Normandie im Juni 1944 hätte absehen müssen. Damit kann man weiter ausholend feststellen, dass der Verlauf dieser folgenreichen Ereignisse durch die Aufklärungsflüge an der Ostsee hervorgerufen wurde, und diese wiederum erfolgte im Ergebnis von Meldungen, die vom Ing. Kocjan nach London gesandt wurden. Die ersten V1 fielen am 12.06.1944 auf England, und die V2 erst am 9.9. des gleichen Jahres. Das war der erste Sieg des Ing. Kocjan, aber nicht der letzte.

Seit Herbst 1943 begannen die Deutschen eine neue Versuchsanstalt in der Ortschaft Blizna-Pustkow zu errichten, gelegen in den Wäldern zwischen Debica und Kolbuszow - auf dem früheren Gelände des Zentralen Arbeitslagers (COP), das mit der Eisenbahnnebenstrecke Mielec-Debica verbunden war. In das abgezaunte und bewachte Gebiet begannen Eisenbahntransporte mit schwerem Gerät einzutreffen, sorgsam getarnt vor „unerwünschten Beobachtern“. Dieses Gelände wurde durch die Abteilung Rzeszow der Heimatarmee kontrolliert. In Kürze gingen Meldungen ein, dass außer der Gerätschaft zahlreiche Tankwagen einzutreffen begannen, von denen einige mit Reif bedeckt waren, was auf das Vorhandensein von flüssigem Sauerstoff hindeutete.

Gleichzeitig begannen Ende April Meldungen einzutreffen, dass in einem Gebiet, ca. 250 km von Blizna entfernt, gelegen im Viereck Sarnaki, Siemiatycze, Drohiczyn und Platerow beiderseits des Bugs irgendwelche sehr schweren Flugkörper herunterzufallen und zu explodieren begannen. Die erste Explosion wurde am 22. April in der Gegend von Sarnaki beobachtet. Es wurde gemeldet, dass manchmal vor dem Niedergang des Flugkörpers ein ähnliches Brummen wie bei der Arbeit eines Motorradmotors zu hören war und nach dem Aufhören desselben, in einigen Sekunden eine Explosion erfolgte. Die zweite Art von Detonation erfolgte ohne jegliche akustische Vorwarnung, wonach eine Art Pfiff zu hören war. Eines der Geschosse zerplatze über der Erde und schleuderte Splitter in das Gelände, andere schlugen auf die Erde auf und hinterließen tiefe Trichter mit einem Durchmesser von mehreren Metern. Es wurde beobachtet, dass auf den Wegen, die von Süden heranzführten, die Deutschen Autopatrouillen durchführten, die mit Funkantennen ausgerüstet waren. Auf Fragen der Bevölkerung bezüglich der Explosionen antworteten sie übereinstimmend, dass das irgendeine neue sowjetische Waffe sei.

Nach dem Niedergang eines jeden Geschosses kamen deutsche Spezialkommandos, die alle Teile einsammelten, die um den Explosionsort verstreut lagen. Die Ufer des Bugs waren umgeben von Überschwemmungsgebieten, die dicht mit Schilf bewachsen waren, dass oft die Absturzstellen verbarg. Festgestellt wurde, dass die Deutschen dort hauptsächlich die V2-Raketen testen und dass nicht alle Sprengstoffe enthielten, was zur Reduzierung der Verluste an Mechanismen beitrug. Der Raketenkopf beinhaltete ein Kreiselsteuerungssystem und eine elektrische Relaisanlage, die immer vollständig zerstört war. Der mittlere Teil beinhaltete Behälter mit Methylalkohol und flüssigem Sauerstoff und hinterließ außer Blechresten keine deutlichen Brennstoffspuren. Der hintere Teil enthielt eine Turbopumpe, die Brennkammer und Ausströmdüsen mit Graphitflügeln des Deflektors, die sich nach dem Niedergang in einem besseren Zustand befanden. All dieses gestattete jedoch eine bessere Entzifferung der Funktionalität des Ganzen.

Das Erlangen eines dieser Teile, das von den Deutschen nicht gefunden wurde, gestattete den Ingenieuren Kocjan und Waciorski die Demontage und Erarbeitung einer technischen Dokumentation sowie die

Vorbereitung einer Sendung der Gesamtheit der Konstruktion nach Großbritannien unter Nutzung der Aktion „Brücke III“ (Most 3).

Die Informationen, die von den Ingenieuren Kocjan und Waciorski gesammelt und ausgearbeitet und an die Alliierten geliefert wurden, hatten erhebliche Bedeutung. Sie warnten, dass in Kürze die V2-Raketen eingesetzt werden, sie informierten über ihre Stärken und Reichweite. In gewissem Sinne beruhigten sie die Alliierten, dass sie sich nicht wesentlich von der V1 unterscheiden, jedoch neue sehr wichtige Einzelheiten bezüglich Start und Landung der Rakete enthalten. Die neue Waffe V2 erforderte keine speziellen Einrichtungen für ihren Abschuss, jedoch die große Höhe (ca. 90 km), in der sie sich erhob und ihre mehr als Schallgeschwindigkeit, schlossen seinerzeit irgendwelche bekannten Methoden der Luftverteidigung aus.

Darüber hinaus signalisierte die angefertigte Liste mit den Stempeln auf den eingesammelten Teilen der V2 die deutschen Firmen, die sie produzierten. Wichtig waren auch Mengenangaben, die die Brennstoffe betrafen, was in den Plan zur Zerstörung der Industrie des Feindes einfließen konnte.

Die V2-Raketen wurden zum ersten Mal am 9. September auf London - und das von Holland aus der Umgebung von Wasseenar und Haag mit einer Entfernung von 310 km abgeschossen. Später setzten die Deutschen die Bombardierung von Antwerpen aus Darfeld und Mack fort. Auf Antwerpen fielen mehr V2 als auf London.

Empfohlene Literatur

1. S. Kordaczuk, Spod znaku orla – Armia Krajowa, Muz. Okr. Siedlce
(Unter dem Zeichen des Adlers - die Heimatarmee, Museum des Gebietes Siedlce)
2. S. Kordaczuk, Proby niemieckiej broni V-1 i V-2 na Podlasiu wiosna 1944, Siedlce 2005
(Versuche der deutschen Waffe V1 und V2 in Podlasien im Frühling 1944, Siedlce 2005)
3. H. Szoldarska, Lotnictwo Armii Krajowej, Poznan 1998
(Das Flugwesen der Heimatarmee (AK) , Poznan 1998)