

Wolfgang Leonhardt



# „List, Vahrenwald, Vinnhorst“

*Drei hannoversche Stadtteile mit Geschichte(n)*

Arbeitskreis Stadtgeschichte List



Wolfgang Leonhardt

# *„List, Vahrenwald, Vinnhorst“*

*Drei hannoversche Stadtteile mit Geschichte(n)*

mit einem Grußwort von Oberbürgermeister Stephan Weil

**Bibliografische Information  
der Deutschen Bibliothek**

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

©Wolfgang Leonhardt

Alle Rechte liegen bei dem Autor.

Buchgestaltung: Nüsse Design, Hamburg

Herstellung und Verlag: Books on Demand GmbH, Norderstedt

1. Auflage 2011/2012

Umschlagbilder:

Vorderseite: Hannover. Listerturm.

Bildpostkarte mit Poststempel v. 31.7.1909

Hannover. Vahrenwalder Heide - Fliegerkaserne.

Bildpostkarte (Feldpost) mit Poststempel v. 27.6.1916

Rückseite: Brückenfest am 5.8.1995

Kanalbrücke Beneckeallee (Foto: Arnold Krüger)

ISBN 978-3-8448-7810-3

über die Schule für Feldjäger und Stabsdienst der Bundeswehr, Emmich-Cambrai-Kaserne, Kugelfangtrift 1, 30179 Hannover.

## 17. Mondrakete auf der Vahrenwalder Heide?

Bis 1932 war die Raketenentwicklung in Deutschland Angelegenheit privater Erfindergruppen: Johannes Winkler, Rudolf Nebel, Reinhold Tiling, Klaus Riedel sowie der Student Wernher von Braun auf dem „Raketenflugplatz Berlin“ (Areal eines einstigen Schießplatz in Berlin-Tegel) waren Pioniere jener Zeit. Und in Hannover startete Albert Püllenberg eine Flüssigkeitsrakete auf der Vahrenwalder Heide, die vielleicht die erste größere Flüssigkeitsrakete überhaupt gewesen ist. Der Flüssigkeitsantrieb hat den Vorteil, dass er effizienter funktioniert und die Treibstoffmenge geregelt werden kann.

### Albert Püllenberg

Albert Püllenberg – am 3.7.1913 in Ulm geboren – war ein deutscher Raketen-Pionier. 1927 begann der vierzehnjährige Schüler der Hindenburgschule mit den ersten Experimenten mit Pulver- und Flüssigkeitsraketen.

Die Nachbarn in der Gutenbergstraße 1111, dann zum Schrecken der Bewohner am Altenbekener Damm 191v, wurden in regelmäßigen Abständen Zeugen lautstarker Explosionen in dem Mansarden-Laboratorium. Püllenberg überlebt die Versuche – die Modelle aus Gardinenstangen, Bierflaschenverschlüssen und Überbleibseln von Autofriedhöfen nicht.

**Aufruf**

Die **Gesellschaft für Raketenforschung** wurde am 18. November 1931 in Hannover gegründet. Anlaß zur Gründung waren die sensationellen Versuche Fritz von Opel's und der Erfindertod Max Valiers.

Leitfaß der **Gesellschaft für Raketenforschung** wurde, fördernd dem Raketenproblem zu helfen, um so Deutschland auf diesem jüngsten Gebiet der Technik die Vormachtstellung in der Welt zu geben.

**Deutschland braucht die Rakete.**

Die **Rakete** wird den Stratosphärenflug ermöglichen.  
Die **Rakete** wird den Raumflug ermöglichen.  
Die **Rakete** ist die Maschine, die allein imstande ist, sich im luftleeren Raume zu bewegen. Sie eröffnet uns ungeahnte Möglichkeiten in volkswirtschaftlicher, wissenschaftlicher und technischer Hinsicht.  
Die **Rakete** wird siegen über Zeit und Raum.  
Die **Rakete** wird die Welt und das All erobern.

**Beißt das Raumschiff bauen!**

Der Raketenforschung stehen nicht die Mittel zur Verfügung, die erforderlich wären, das gewaltige Projekt allein auszuführen. Die Mitarbeit aller Volksschichten des ganzen Deutschlands ist hierzu erforderlich. Die Gesellschaft für Raketenforschung bildet für das gesamte Deutschland die Gemeinschaft derer, die sich berufen fühlen, in uneigennütziger Weise dem Projekt zu helfen.

Die **Gesellschaft für Raketenforschung** erhofft auch Ihre Mitwirkung und ruft Sie hiermit zur Tat:

**Werden Sie Mitglied.**

Am 18. November 1931, noch als Student, gründete er mit Konrad Dannenberg (\*5.8.1912 Weißenfels, †16.2.2009 Huntsville Alabama), der bei Kurt Neumann studierte und an der Dieseleinspritzung arbeitete, in der Gaststätte „Zur Rakete“ an der Artilleriestraße – wo sonst? die „Gesellschaft für Raketenforschung“ (GEFRA) Gruppe Hannover. Die Anschrift lautete „Hauptgeschäftsstelle: Raketenkonstrukteur W. A. Püllenberg, Hannover-S., Altenbekener Damm 19“. Anlass zur Gründung waren die sensationellen Versuche Fritz von Opels und der Erfindertod Max Valiers.

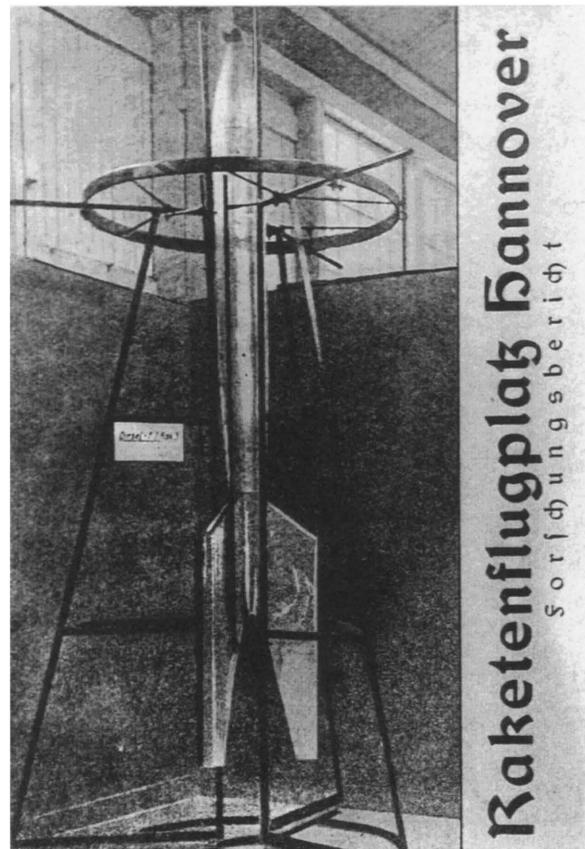
Püllenberg hatte sich vorgenommen, das Postproblem der Nordseeinseln – besonders für eilige Briefsendungen – endlich in den Griff zu bekommen. Wegen der Gezeiten (Ebbe und Flut) und wechselnder Witterungsverhältnisse waren diese oft nur unter Schwierigkeiten oder mitunter gar nicht erreichbar.

1933 konstruierte er die erste Flüssigkeits-Treibstoff-Rakete. Er nannte sie F.-T.-Rak I. Ein Folgemodell, die Diesel-F.T.-Rak III, mit einer Gesamtlänge von 3 Metern kam der späteren V 2 im inneren Aufbau und äußeren Gestalt bereits sehr nahe. Aus einwandfrei verlaufenen Prüfstandsversuchen wurde eine theoretische Steigleistung von 5 – 6 km. ermittelt. Sie wurde auf der Deutschen Luftfahrtausstellung Hannover in der Zeit vom 3. bis 18. März 1934 gezeigt und im Anschluss an die Ausstellung der „Dela“ in der Stadthalle beim nächtlichen Transport über unwegsames Heidegelände leicht beschädigt. Am 30 März 1934 kam die „Diesel“ auf der Vahrenwalder Heide an den Start. Nach einem Zündungsversager explodierte die Rakete bei der zweiten Zündung infolge Vereisung einer Einspritzdüse wie ein Knallfrosch. Später stellte sich heraus, dass die Rakete durch die vielen Transporte stark gelitten hatte und eine Packung undicht geworden war.

#### „Hannover vor einem Raketenabschuß“

In einem Bericht in der Beilage der Niedersächsischen Tageszeitung (NTZ) Nr. 195 vom 22. August 1933 wird der junge Püllenberg wie folgt vorgestellt:

„Draußen an der Podbielskistraße, wo das hannoversche SA-Heim errichtet wurde, gelangt man über einen zweiten Hof zu einer kleinen Werkstatt, an deren Tür zu lesen ist: ‘Gesellschaft für Raketenforschung’. Ein noch junger Mensch, Student im Maschinenbau, Püllenberg, empfängt uns und ist gern bereit, uns alles zu zeigen und zu erklären. Mitten im Raum steht die über drei Meter hohe dreiteilige Startbahn aus Stahlrohren und T-Eisen, daneben die fertige Diesel-Flüssigkeitsrakete. Und Püllenberg berichtet dazu:



‘Mit den ersten Versuchen haben wir (P. hat noch Helfer für die praktischen Arbeiten, während die Konstruktion von ihm selbst ausgeführt wird) mit der Pulverrakete begonnen, sind dann aber bald zur Flüssigkeitsrakete übergegangen. Die erste Rakete dieser Art hatte ich 1933 fertig, da ist mir aber bei den Prüfungen eine Explosion dazwischen gekommen. Aber man lernt ja immer dabei, auch bei den Explosionen!’

Der junge Forscher nimmt die fast drei Meter lange, mit einem Mantel aus Aluminiumblech versehene Rakete nach draußen in den Hof, um sie hier näher zu erklären.

‘Sehen Sie, der obere Teil klappt nach Beendigung des Höhenfluges bei einer Neigung von etwa 20 Grad automatisch auseinander. Der in diesem Raum untergebrachte Fallschirm soll dann die Rakete wieder heil herabbringen. Im mittleren Teil liegen die Tanks aus Stahl. Insgesamt werden 7 Liter Treibstoff getankt und zwar flüssiger Sauerstoff und daneben ein schwerer und ein leichter Betriebsstoff – natürlich unser besonderes Geheimnis. Es ist eine Mischung, die wir erst nach langen Vorversuchen als am besten geeignet feststellen konnten. Der eigentliche Motor liegt im unteren Teil, ist noch mit einer besonderen Kühlwasserhülle versehen. Das Startgewicht beträgt etwa 20, das Gewicht der Rakete ohne Füllung zirka 12 Kilogramm. Mit welcher

Die bereits 1933 fertiggestellte „Diesel-F.T.Rak. 3“.

Höhe wir rechnen? Nun, mit etwa 5000 Meter. Ich hoffe sogar, den bestehenden Rekord brechen zu können, d.h. wenn alles glückt. Eigentlich muss es ja in Ordnung gehen, denn es ist ja alles nicht ein-, sondern zehn- und zwanzigmal überprüft und durchprobiert worden. Nein – den Motor auch nur versuchsweise im Betrieb zeigen, das kann ich jetzt nicht – es gibt auf jeden Fall einen ganz gemeinen Krach. Die Tanks sind nämlich aus Stahl angefertigt, während die anderen Teile aus Kupfer gearbeitet wurden. Sie meinen, wenn sich der obere Teil nicht öffnen würde – wenn es nicht anders geht, wird einfach noch ein Schlagbolzen eingebaut, dann muß auch die Geschichte mit dem Fallschirm funktionieren. Wie gesagt, wir haben alles durchgedacht, berechnet und überprüft und ich hoffe zuversichtlich, daß auch der Start der Rakete, der Anfang September in der Nähe von Hannover auf einem Privatgrundstück erfolgen soll, glückt. Sehen Sie hier, das ist auch schon die elektrische Zündung, die wir wahrscheinlich in allernächster Nähe der Rakete in einen Unterstand unterbringen werden. Und wenn es wirklich schief gehen sollte, was ich aber kaum glaube, dann wird weiter gebaut, sobald wieder Mittel zur Verfügung stehen. Die ganze Rakete da – die Arbeit allerdings nicht gerechnet – haben wir mit 100 Mark hergestellt. Wenn es soweit ist, daß der Start vor sich gehen soll, dann gebe ich Ihnen gern Bescheid und dann wollen wir hoffen, daß es glückt!

Ein kräftiger Händedruck – ‘Hals- und Beinbruch’ – ‘Danke!’ so verabschiedeten wir uns von einem jungen Deutschen, der seine freie Zeit und seine spärlichen Mittel für eine Pionierarbeit auf einem Gebiete verwendet, dessen Zukunft noch verschlossen vor uns liegt; von dem wir aber ahnen, daß der Schleier der Unmöglichkeit bereits verschwunden ist. Rastlose Arbeit der gegenwärtigen und der kommenden Generation wird auch hier die Lösung finden und den Erfolg erringen.“

\*

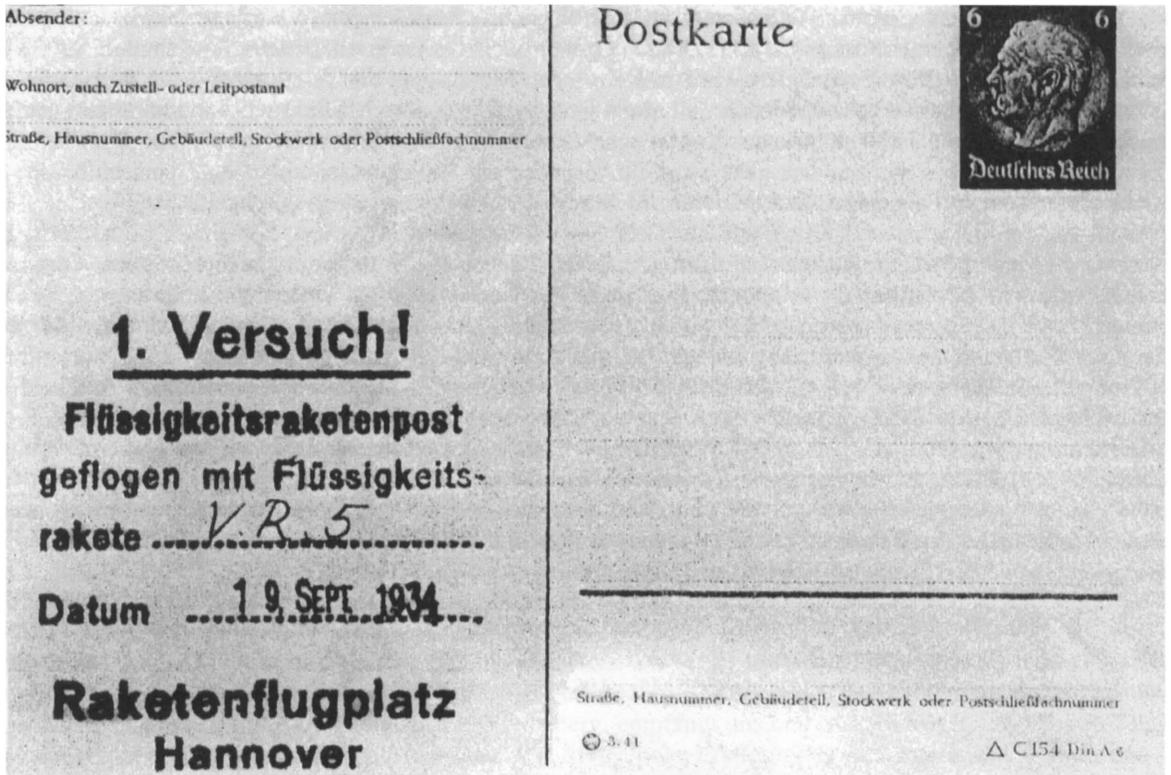
Am 17. März 1934 erhielt Püllenbergs für seine Experimente auf der Vahrenwalder Heide die offizielle Erlaubnis der Standortkommandantur, die auch einen Schuppen auf dem Gelände eines ehemaligen Munitionsdepots zur Verfügung stellte. Am 27. März 1934 eröffnete er hier den Raketenflugplatz Hannover.



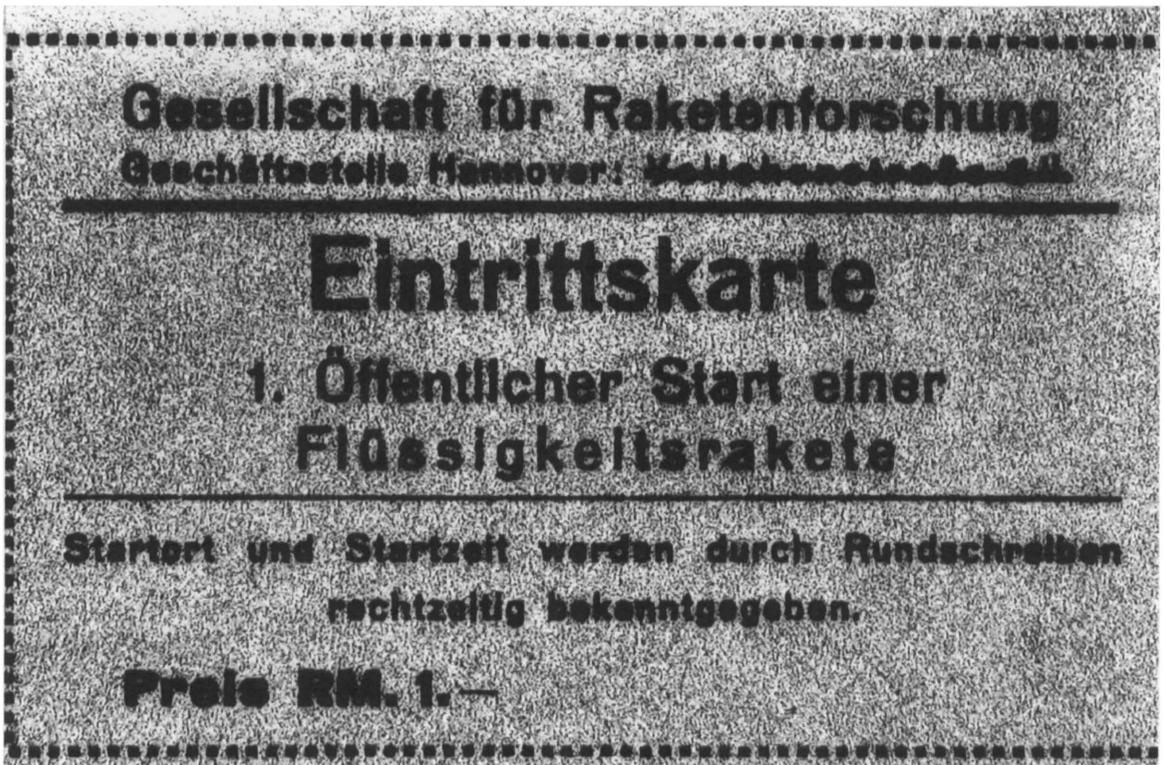
**Püllenbergs Raketenwerkstatt auf dem Raketenflugplatz Hannover mit Warnschild vorne auf der Vahrenwalder Heide „Gesellschaft für Raketenforschung“ Gruppe Hannover (1934).**

#### **Start der Püllenberg-Rakete am 19. September 1934**

„Es ist um den Raketenflug ein wenig still geworden. Mannigfache Versuche, die in den vergangenen Jahren unternommen wurden, schlugen zumeist fehl oder gediehen nicht zur Reife. Trotzdem ist keineswegs daran zu zweifeln, daß dem Raketenflug die Zukunft gehört. Daß die diesbezüglichen Versuche bislang nicht aus den Kinderschuhen herauskamen, liegt allem Anschein nach nicht an der technisch-konstruktiven Unzulänglichkeit der bislang angefertigten Modelle, sondern in der Hauptsache an dem Fehlen einer geeigneten Antriebskraft.“



Mit der V.R. 5 wurden 30 sondergestempelte Postkarten mit grüner Briefmarke (6 Reichspfennig) mit dem Hindenburg Medaillon (Kopf) versehen als Raketenpost nach dem Abschuss befördert.



Wenige wissen, daß Hannover im Brennpunkt einer unermüdlichen Arbeit um die Lösung gerade des letztgenannten Problems steht. Seit fünf Jahren beschäftigt sich der Raketenkonstrukteur Püllenberg auf der Vahrenwalder Heide mit der Durchbildung seiner Methode des Raketenfluges. Man hört nicht allzuviel von ihm und seiner Arbeit. Vielleicht ist das gut so, denn die Konstrukteure, um die es allzulaut war, sind immer am ehesten gescheitert. Und jeder große Plan will in der Stille reifen.

Groß waren die Erwartungen mit denen wir dem Start seiner Flüssigkeitsrakete VR 5, der am Mittwochnachmittag auf der Vahrenwalder Heide erfolgte, entgegensahen. Und wenn auch das Ergebnis dieses ersten Aufstieges der VR 5 noch nicht als überzeugender Erfolg gewertet werden kann, wir wissen jetzt, daß Püllenberg auf dem rechten Wege ist. Es scheint so, als ob der flüssige Sauerstoff, den er als Antriebsselement verwendet, sich besser bewährt als der Antrieb durch Pulverraketen.

Der Start der 25 Kilogramm schweren Rakete, die in einer Abschußvorrichtung aufgehängt war, ging nach einer Verzögerung glatt vonstatten. Mit lautem Zischen stieg sie empor. Der starke Wind machte sich nachteilig bemerkbar, und schon nach kurzem Höhenflug lag sie wieder im Sande der Heide. Infolge eines technischen Mangels konnte nur einer in der Rakete enthaltene Behälter mit dem Antriebsgemisch aus Benzin und Sauerstoff entzündet werden.



**Transport der Flüssigkeitsrakete V.R. 5 am 19.9.1934 zum Startplatz auf der Vahrenwalder Heide (v.l.n.r.: Ollmetzer, Lampe, Püllenberg).**

Die Püllenberg-Rakete ist geflogen! Das Werk ihres Konstrukteurs, das noch der Ausweitung bedarf, verdient Beachtung. Keinerlei Hilfsquellen stehen dem mutigen Pionier einstigen Weltenfluges offen. Kommende Erfolge werden seiner mutigen Zuversicht recht geben. Bald schon soll der Start einer neuen Rakete erfolgen. Das ist unser Wunsch: Exelsior! Höher hinauf!<sup>20</sup>

Aus dem Forschungsbericht von dem Raketenkonstrukteur W. A. Püllenberg – Leiter des Raketenflugplatzes Hannover – gehen u. a. die folgenden Aussagen hervor:

„Im Anschluß an diesen Versuch wurden sofort die bereits Ende 1933 begonnenen Untersuchungen am größten bislang gebauten Flüssigkeitsraketenmotor weitergeführt. Es gelang bei Verbrauch von etwa 10 l/s eine konstante Schubleistung von 5000 kg zu erzielen. Infolge Treibstoffmangel brannte der Motor nur 4 Sekunden.

Diese überaus befriedigend verlaufenen Versuche lieferten wertvolle Grundlagen für die hierauf begonnenen Neukonstruktionen von Flüssigkeitsraketen. Es wurde klar erkannt, dass nur im serienmäßig betriebenen Bau von Flüssigkeitsraketen die Basis für einen baldigen Aufstieg einer Stratosphärenrakete geschaffen werden kann.

Es war bei dieser Serie nicht darauf angelegt, größtmögliche Höhen zu erreichen, sondern die Betriebssicherheit derart zu steigern, daß man bei entsprechender Vergrößerung der Maschine ohne Bedenken als Nutzlast Menschen mitgeben kann. Aus diesem Grunde wurden für sämtliche Versuche die Stahlkonstruktion (Mannesmann-Stahlrohr) vorgezogen. Das Material eignet sich vom werkstattechnischen Standpunkt für die Versuche hervorragend.

Für die unterkühlten Tanks und Rohrleitungen des flüssigen Sauerstoffs wäre jedoch ein Material vorzuziehen, das wohl den Festigkeitseigenschaften des Stahles entspricht, an Elastizität jedoch dem Kupfer gleichkommt. Vor allem dürfte es eine dankbare Aufgabe für die zukünftige Materialforschung sein, genaue Daten über die Festigkeitseigenschaften stark unterkühlter (bis  $-252^{\circ}$  C. verfl. Wasserstoff) Konstruktionsmetalle des Stahl- und Leichtbaus in Tabellenform festzulegen. –

Es werden mehrere Versuchsmaschinen gebaut, die nach einwandfrei gelungenen Prüfstandsversuchen an den Start gingen. Bei den Prüfstandsversuchen wurden Wärmestauungen befürchtet, die ein Schmelzen des Tanks im Gefolge gehabt hätten. Zum Glück verlief in dieser Hinsicht alles glatt.

Aus einer kleinen Modellrakete wurden in der Zeit vom Mai bis September des Jahres 1934 eine  $\frac{1}{2}$  Zentner schwere Ganzmetallrakete entwickelt, die allerdings infolge ihres schlechten Maßenverhältnisses (15 kg Leergewicht) keine allzugroßen Höhen erreichen konnte, jedoch in den Fragen der Stabilisierung und Verbrennung voll befriedigte.

Die zunächst vom aerodynamischen Standpunkt stromlinienförmig entwickelten Maschinen waren zwangsweise mit Heckmotor ausgerüstet. Infolge zu geringer Anfangsgeschwindigkeit litt die Stabilität der Raketen und veranlaßte allzuoft einen vorzeitigen Absturz.

Der nächstliegende Schritt war der Übergang von der Heck- zur Frontrakete. Der Motor saß nunmehr an der Spitze der Maschine und was besonders zu beachten ist über dem Gesamtschwerpunkt. Dadurch wurde keine treibende, sondern eine ziehende Kraft verursacht. So wurden bei unzureichender Zugleistung Fälle beobachtet, bei denen sich die Rakete wenige Meter über dem Boden frei schwebend hielt. Dieser Fall dürfte bei einer Rakete mit Heckmotor kaum auftreten können, da trotz genauester Anordnung der Maschinenteile um die Längsachse ein Drehmoment auftritt, denn es wird wohl erreicht werden können, den Massenschwerpunkt in den Angriffspunkt der Kraft zu verlegen.

Aus diesem Grunde wird es wohl vorteilhaft sein, bei kleineren sowie größeren Versuchsmaschinen auf Formenschönheit zu verzichten, bis endlich der Flüssigkeitraketenmotor gebaut ist, der es gestattet, mit beliebig großer Anfangsgeschwindigkeit eine beliebig lange Startbahn zu verlassen und nicht sofort Gefahr läuft, vom Winde abgetrieben zu werden und abzustürzen.

Seit den sensationellen Versuchen Fritz von Opels und Max Valiers, die bereits damals den Laien glauben ließen, die Epoche kosmischer Fahrten sei angebrochen, ist es sehr still geworden um das Raketenproblem. Die Rakete schien eine Zeitlang tot zu sein. Und doch war es nur ein Scheintod. Die Flüssigkeitsrakete wurde geboren und bis heute zu einer Leistung entwickelt, die man im Jahre 1928 vielleicht noch als phantastisch bezeichnet hätte.“

#### **Der Forschungsbericht schließt mit den Worten:**

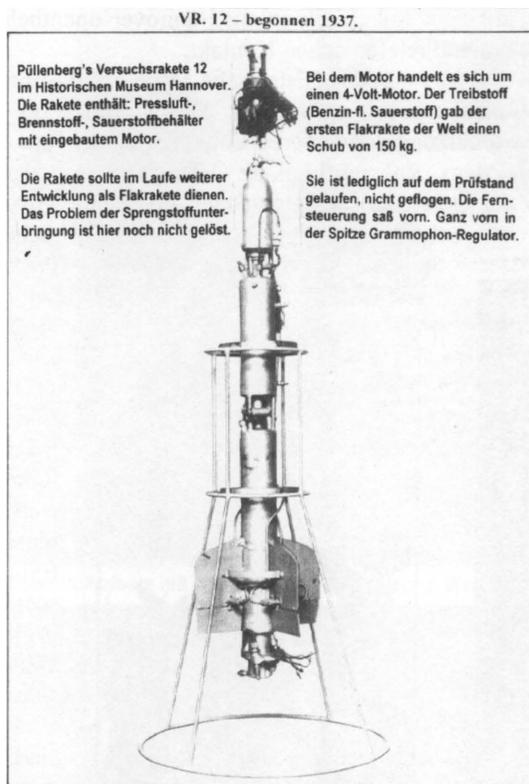
„Schon heute kann gesagt werden, daß der entscheidende Wendepunkt auf dem Gebiet der Flüssigkeitsraketenkonstruktion glücklich überstanden ist. Die Flüssigkeitsrakete befindet sich auf siegreichem Vormarsch. Sie wird die Welt und das All erobern!“ (Vgl. 98a. Werbeheft des Raketenflugplatzes Hannover. Auflage 5000 Stück.)

\*

Über Püllenbergs bereits vorgenommenen und die geplanten weiteren Raketenversuche berichteten die Niedersächsische Tageszeitung und mehrfach die hannoverschen Tageszeitungen – vor allem das Hannoversche Tageblatt, Hannoversche Anzeiger und der Hannoversche Kurier.

Nach einem Besuch von Walter Dornberger vom Heereswaffenamt im Jahr 1935 verbot die Gestapo weitere Flugtests vom Raketenhafen Hannover (auch der „Raketenflugplatz Berlin“ war aufgelöst worden und damit die beiden einzigen Raketenflugplätze, die die Welt bislang überhaupt kannte), und versuchte die GEFRA zu bewegen, sich dem HWA anzuschließen. Das Ende des Raketenflugplatzes in Hannover war nun nicht mehr aufzuhalten. Die Wehrmacht nahm das auf dem Standortübungsplatz gelegene Gelände für ihre Zwecke in Beschlag. Und bei Kriegsausbruch wurde der Raketenschuppen auf der Vahrenwalder Heide zerstört.

Während einige seiner Schüler nach Peenemünde gingen, arbeitete Püllenberg im Geheimen weiter und testete 1938 seine VR 12 bei Bremen. 1939 nahm auch er eine Position in Peenemünde an und holte im Frühjahr 1940 Dannenberg nach Peenemünde. Als eigensinniger Erfinder tanzte Püllenberg dort bald aus der Reihe: er wollte eine Flakrakete bauen. Aber Wernher von Braun lehnte ab. Das Projekt wurde bewusst vergessen. Unter dem Druck der alliierten Bomber holte man es erst zwei Jahre später, im Herbst 1942 wieder hervor. Die Flakrakete C 2 (Tarnbezeichnung Wasserfall) wurde fast völlig nach Püllenbergs Plan in die Entwicklung genommen.



Nach dem Krieg wollte er nie wieder Raketen zur militärischen Nutzung konstruieren. Seine Skepsis spricht sich bei den Siegern schnell herum. Nicht mal die Russen wollen ihn für ihr Raketenprogramm haben!

1951 gründete er die alte Gesellschaft unter dem Namen „Gesellschaft für Raketenforschung“ wieder. Mit Karl Pogensee und Rudolf Nebel nahm er an der International Astronautical Federation (1950 in Paris und 1951 in London) teil und beginnt 1952 wieder mit privaten Raketentests bei Cuxhaven.

Bei seiner Teilnahme 1951 als Delegierter der NWGfW (Nordwestdeutsche Gesellschaft für Weltraumforschung) auf dem 2. Astronautischen Kongress in London stellte Püllenberg dort sein Projekt „Modell Kunstmond“ (1. Vorschlag eines Ballonsatelliten) vor. Die Idee war: Rakete und Ballon zu kombinieren. Der Kunstmond, der mit Hilfe einer Rakete ins Weltall geschossen wird, sollte dort die Restgase des Antriebs drei miteinander verbundene Ballons aufblasen, die die Erde als Satelliten umkreisen würden ...

1952 macht Püllenberg spektakulär von sich reden, als er am 10. August in Hespensbusch (Oldbg) eine Postrakete abheben lässt, worüber die Engländer wegen der Verbotsbestimmungen so richtig sauer auf ihn sind, und ihm dies viel Ärger einbringt. Dennoch wirbt Püllenberg unermüdlich für seine „Postrakete“ und die friedliche Nutzung der Raketentechnologie. Von 1952 bis 1955 hält er etwa 200 Vorträge in der Bundesrepublik, Österreich und in der Schweiz.

Die Raketentests führt er in seiner Freizeit aus, die ihm neben seiner beruflichen Tätigkeit bei der „Deutsche Schiff- und Maschinenbau Aktiengesellschaft (Deschimag)“ in Bremen bleibt, wo er Pumpen und Dampfturbinen entwickelt.

1957 verunglückt er schwer mit dem Auto, kommt aber mit dem Leben davon. 1960 wohnt „P“ mit Frau und Kind in einem kleinen Haus nahe der Stadtgrenze in Kirchrode in der Teplitzerstr. 1. Sein Geld verdient er als

wissenschaftlicher Hilfsarbeiter in einer Armaturenfabrik. Von Hannover verzieht Albert Püllenberg Ende 1961 nach Weißenborn/Bayern, Lindenweg 2 und dann in das Dorf mit der damaligen Postleitzahl 7901 südlich von Ulm, Dellmensingen, Joseph-Haydn-Strasse 9. Nach seinem Wegzug von Hannover arbeitet er über ein Jahrzehnt in Ulm in einem Elektrokonzern – im Laborium der Telefunken-Werke.

### Zur Erinnerung

Helfer der ersten Stunde war der am 14. April 1917 in Benstorf (Niedersachsen) geborene und am 9. März 1999 verstorbene Heinz Ollmetzer, der 1933 und 1934 zusammen mit Konrad Dannenberg und Lampe an Püllenbergs Experimenten beteiligt war. Die drei Genannten waren beim Transport, dem Aufbau und den Startvorbereitungen der Raketen auf dem Raketenflugplatz Hannover unentbehrlich. Vor allem mit Ollmetzer hielt Püllenberg jahrelang brieflichen und telefonischen Kontakt.

In einem Brief vom 19. September 1974 an das Historische Museum in Hannover – wo seine Versuchsrakete 12 zu sehen ist – berichtete Püllenberg mit zeitlichem Abstand über die damaligen Ereignisse auf der Vahrenwalder Heide und seine Einschätzung der weiteren Entwicklung der Raketentechnik.

„Am 19.9.1934 startete auf dem Raketenflugplatz Hannover auf der Vahrenwalder Heide meine Flüssigkeitsrakete VR. 5 – eine der ersten Flüssigkeitsraketen überhaupt. Sie transportierte damals über eine lächerlich kurze Entfernung 30

Postkarten, die nach der Landung sofort mittels Motorrad zwecks Weiterbeförderung zum Hauptpostamt Hannover gebracht wurden.

Dieser Postraketenflug vor 40 Jahren war eine Demonstration der friedlichen Nutzenanwendung des Raketenfluges. Doch die Ziele waren weit phantastischer. Ich wollte höher hinauf, in die Stratosphäre, den Ballonflug eines Piccard überbieten, später noch höher hinauf in den Weltraum und dann eines Tages vielleicht zum Mond, die Idee eines Jules Verne verwirklichend.

Heute – genau 40 Jahre später – sind all diese kühnen Gedanken von damals längst Wirklichkeit geworden. Der Mensch betrat den Mond. Satelliten umkreisen die Erde, Forschungskörper durchforsten unser Sonnensystem bis in die Grenze unseres Raumes.

Damals – genau vor 40 Jahren –

waren es einige Idealisten, die sich ernsthaft mit den Anfängen einer neuen Technik herumschlugen, um diese zu schaffen. Sie wurden verlacht, verspottet, sogar – wie auch ich – für verrückt erklärt.

Jetzt hat die Welt diese Rakete. Die Suche nach den ideellen Zielen der damaligen Idealisten hat sich nicht ganz erfüllt. Sie konnten ein Naturgesetz nicht verändern: Wo Licht ist, muß auch Schatten sein. Atomraketen lauern in den Silos, Himmelsspione überwachen die Welt. (...)

Dies nur zur Erinnerung an den historischen 19.9.1934, an dem sich eine Rakete vom Boden der Vahrenwalder Heide bei Hannover mühsam – ihr Eigengewicht überwindend – in die Luft erhob. Ein bescheidener Anfang, dessen Auswirkung auch ich nicht voraussehen konnte. Und dies erfolgte an der gleichen Stelle, an welcher der Flugpionier Jatho 30 Jahre zuvor seine ersten Flugversuche durchgeführt hatte.“

Hannov. Anzeiger Nr. 197 S. 11 v. 23.8.1933



oben: Püllenberg im August 1933 mit seiner fast drei Meter hohen Dieselsrakete vor dem Abschuss.

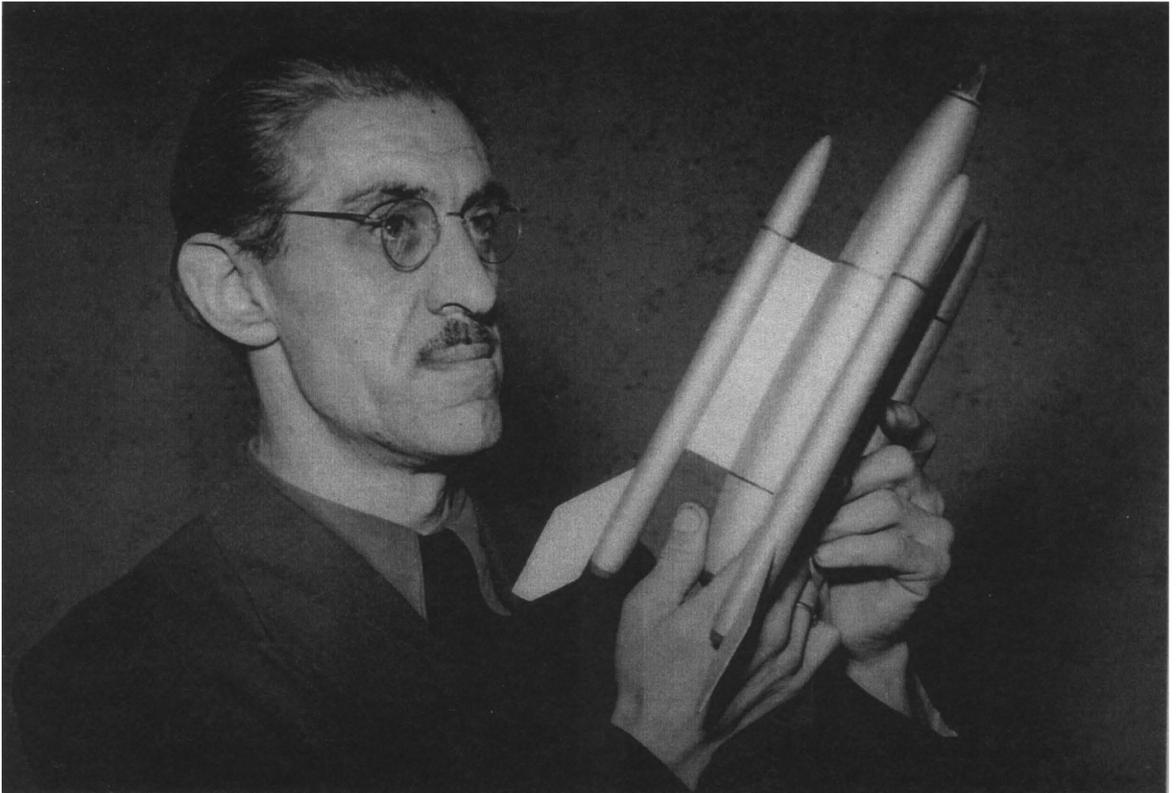
Hann. Anz. Nr. 220 3. Beilage v. 21.9.1934



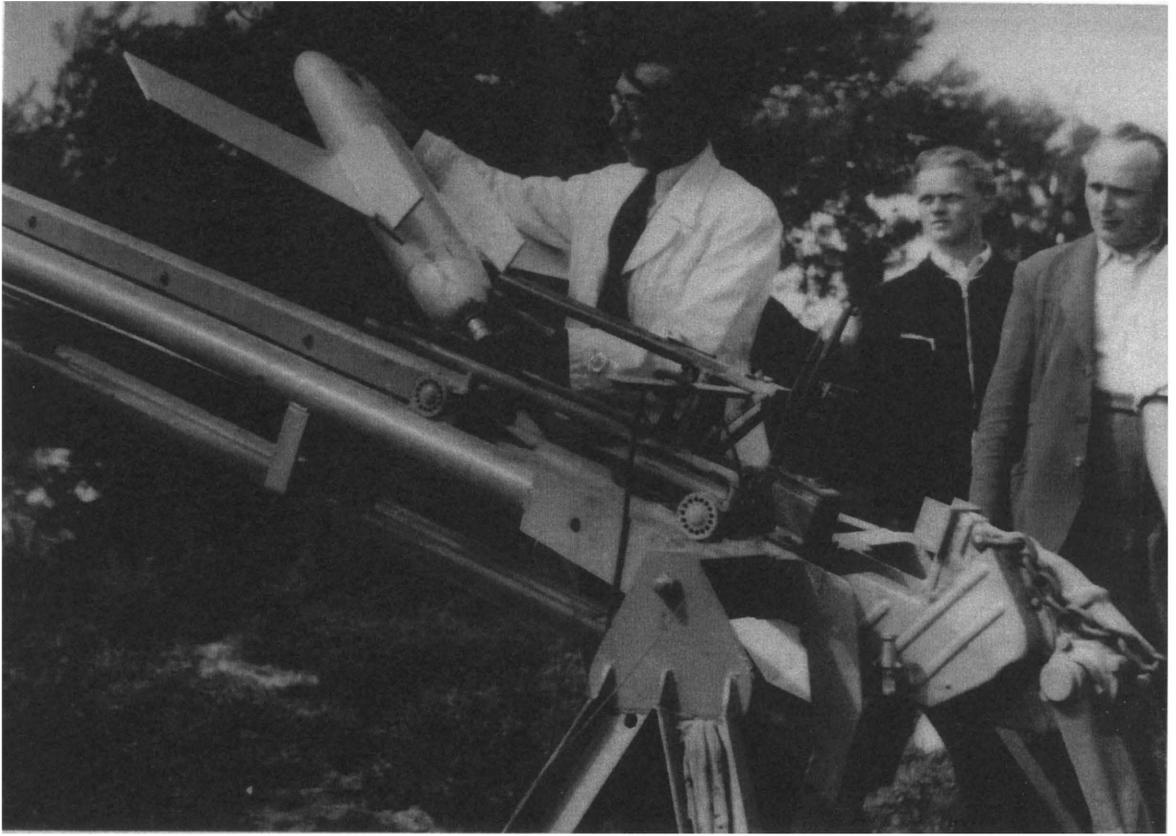
rechts: Ollmetzer, Dannenberg, u. Püllenberg (v.l.n.r.) am 19.9.1934 mit der V. R. 5.  
Erster öffentlicher Raketenstart auf der Vahrenwalder Heide in Hannover. Der Konstrukteur Püllenberg mit seinen Assistenten setzt die Flüssigkeitsrakete in die Lauschiene ein



**Albert Püllenbergh mit seinen Raketen nach dem 2. Weltkrieg.**

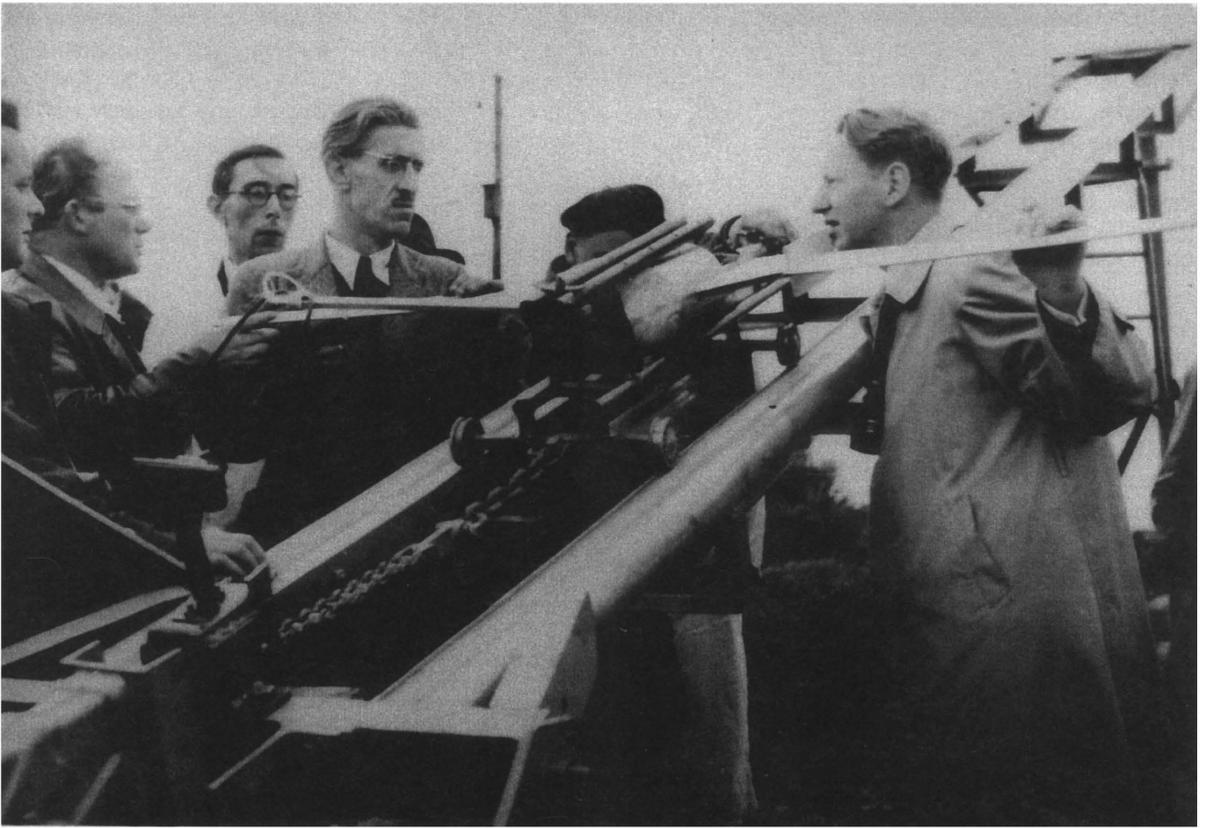


**Püllenbergh, Poggensee**

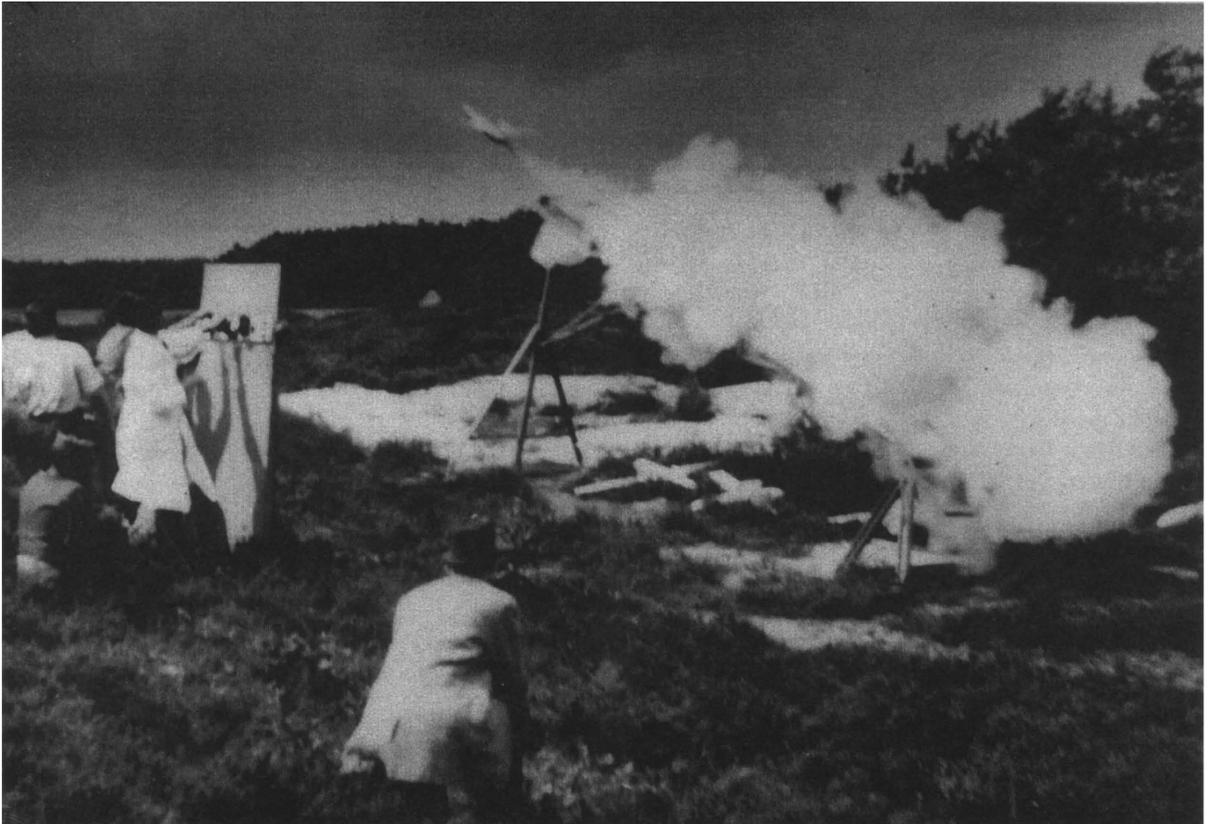


**Hespenbusch (Oldbg), 10. August 1952**





**Hespenbusch (Oldbg), 10. August 1952**



Die Arbeitsgruppen Oberth, Winkler, VA, Valier, Sänger, Tiling und Raketenflugplatz Hannover (Püllenbergl), die ab dem Jahre 1930 tätig wurden, erzielten ihre Ergebnisse mit einem Gesamtkostenaufwand (außer der Arbeitsgruppe Dornberger) von etwa 300.000 RM, was etwa 550.000 Euro heutiger Kaufkraft entspricht. Dies war nur möglich, weil Tiling, Püllenbergl und die anderen Pioniere grundsätzlich auf eine Bezahlung verzichteten – im Gegenteil, vielfach ihr Privatvermögen in die Arbeit hineinsteckten, bzw. sie erhielten zumeist Spenden von privater Seite. Vier Mitarbeiter von insgesamt 30 Personen haben ihr Leben geopfert. Überblickt man heute die dabei erzielten Leistungen und Ergebnisse, so kann man ohne jede Übertreibung feststellen, dass die deutsche Raketentechnik selbst einen stürmischen und zukunftssträchtigen „Start“ genommen hatte.

Am 8. April 1991 stirbt Püllenbergl im Alter von 77 Jahren von der Öffentlichkeit unbemerkt in Neu-Ulm, wohin er am 31. Oktober 1983 verzogen war. Am schmerzlichsten war es für Püllenbergl, wenn man ihn einen Träumer nannte. Dass in der Nacht vom 20. auf den 21. Juli 1969 zum ersten Mal ein Mensch seinen Fuß auf den Mond setzte – der amerikanische Astronaut Neil Armstrong (\*5.8.1930) und ihm fast zeitgleich Edwin Aldrin (\*20.1.1930) folgte –, dürfte für ihn eine späte Genugtuung gewesen sein.

„Hannover als Raketenabschussbasis“ auf dem „Mondbahnhof“ Vahrenwalder Heide, diese idealistischen Träume Püllenbergl erfüllten sich zwar nicht, doch sollte sich seine Prophetie der 30er-Jahre des vorigen Jahrhunderts bewahrheiten: „Sieger der Stratosphäre sein, heißt Sieger sein über Zeit und Raum“.„)

## 18. Vom Vahrenwalder Platz zur Vahrenwalder Heide 1934

Von Reitern, Fliegern und Jägern. / Spaziergänge im „militärischen Norden“ Hannovers. Ein Bericht aus dem Jahre 1934, worüber in der 2. Beilage des Hannoverschen Tageblattes (Nr. 34) am Sonntag, den 4. Februar wie folgt berichtet wurde:

„Gewissermaßen das Zentrum des Vahrenwalder Stadtteils, mit ihren Unterkünften, Stallungen und Nebengebäuden, ihren großen Höfen und Vorratsschuppen, ist die heutige Kavallerieschule seit nunmehr über sechzig Jahren in Hannover domiziliert, ein Stück guter alter Tradition, das diesem nördlichen Stadtteil nicht zuletzt das Gepräge gibt. Die reiterlichen Erfolge Deutschlands, die in den letzten Jahren in aller Welt, und nicht nur in der reitsportlich interessierten, Aufsehen erregten, sind in der Stille und Abseitigkeit unserer Kavallerieschule geschmiedet worden. Hier, in dem aus kleinen Anfängen hervorgegangenen Reitlehrinstitut, sind die Grundsätze der klassischen Reitkunst zu Hause. Als im Jahre 1816, nach den Befreiungskriegen, in Berlin eine sogenannte Lehr-Eskadron aufgestellt wurde, aus der dreißig Jahre später eine Militärreitschule wurde, die in Schwedt an der Oder ihren Sitz hatte, wurde der Grundstein gelegt zu so mancher fortschrittlichen Entwicklung nicht nur auf reiterlichem Gebiet, sondern auch in Beziehung zur deutschen Pferdezucht. Seit dem Jahre 1872 befindet sich nach entsprechenden Erweiterungen, dieses Lehrinstitut, der deutschen Kavallerie in Hannover, berühmt als Militärreitinstitut der Vorkriegszeit, zu dem auch viele ausländische Offiziere kommandiert wurden, berühmt als

### „Kavallerieschule Hannover“

unserer Tage.

Unsere Kavallerieschule, sagt nicht nur der „enger mit ihr verwachsene“ Bürger des Vahrenwalder Distriktes, ganz Hannover ist stolz auf dieses Institut, aus dem so mancher verdienstvolle und tüchtige Reiter der deutschen Armee hervorgegangen ist. – Der Kavallerieschule Hannover und ihrem Vorgänger, dem Militärreitinstitut, verdankt die deutsche Reiterei einen großen Teil ihrer Erfolge. Bestes Pferdmaterial aus allen Zuchtgebieten Deutschlands wird hier bis zur vollkommenen Rittigkeit ausgebildet. Pflege von Spitzenleistungen im Schulstall wie im Springstall ist hier oberstes Prinzip.

### Hannover ist die Stätte des klassischen Reitsportes.

Auf Reitschule Hannover abkommandiert zu sein, war Ehrgeiz und Freude aller Kavallerieoffiziere der alten Armee und die heutige Kavallerieschule hält die Tradition rechten Reitergeistes hoch. Draußen, an der Lister Mühle, am Rande der Vahrenwalder Heide, liegt der



## Quellen- und Literaturverzeichnis

- 1) Vgl. Baudenkmale in Niedersachsen, Stadt Hannover, Teil 1 – Veröffentlichungen des Instituts für Denkmalpflege, Verlag Friedr. Vieweg und Sohn.
- 2) Stadt-Anzeiger Ost Nr. 181 vom 6. August 2009 S. 1 „Verriegelt und verlassen“
- 3) Vgl. Buch „List und Vahrenwald“ von Wolfgang Leonhardt (2005/2006) ISBN 3-8334-3333-7 S. 105ff.
- 4) Hannoversche Allgemeine Zeitung (HAZ) Nr. 14 v. 17. Januar 2009 S. 19 „Lehrjahre eines Offiziers“ Bericht von Simon Benne mit vier Abbildungen
- 5) Autowelt ADAC-Gau-Niedersachsen 20. September 1954 Heft 9 S. 1-3 „Neues Eilenriederennen für 24. April beantragt“
- 6) siehe Quelle 5) hier: S. 4 „Am Trainingssonnabend konnte...“
- 7) Vgl. Buch von Ernst Bohlius und Wolfgang Leonhardt „Die List“ 700 Jahre Umschau aus der Dorf- und Stadtgeschichte (2003/2004) ISBN 3-8334-0276-8 Kapitel 25. S. 126ff. „Siebzehn Jahre Arbeitskreis Stadtteilgeschichte List“ u. Kapitel 26. S. 129ff. „Walter Leonhardt – ein Lister Urgestein!“
- 8) Infolyer v. April 2010 „Arbeitskreis Stadtteilgeschichte List in Hannover“ v. Freizeitheim Lister Turm
- 9) Vgl. Buch v. Carl Friedrich Mossdorf Kavallerieschule Hannover 2. Auflage Warendorf 1987 ISBN 3-88542-168-2 und Buch v. Helmut Zimmermann „Die Straßennamen der Landeshauptstadt Hannover“ (1992) ISBN 3-7752-6120-6
- 10) 1. Beilage des Hannoverschen Tageblattes Nr. 193 v. 15. Juli 1913 „Militärische Bauten und Anlagen.“
- 11) Zweites Blatt des Hannoverschen Couriers Nr. 30676 v. 15. August 1913 abends S. 5 „Ueber Neubauten für alte und neue hannoversche Truppenteile.“ (Teile des Berichtes von O. E.)
- 12) Vgl. „Karl Jathos erster Motorflug 1903“ 100 Jahre Fluggeschichte in Hannover & Langenhagen – Ballon, Zeppelin, Segelflug, Raketen, Flughafen (2002) ISBN 3-8311-3499-5 von Wolfgang Leonhardt Kapitel 39. S. 255-273 „Militär-Flugstützpunkt und Zeppelinhalle in Hannover 1915/1918“
- 13) Hannoverscher Anzeiger Nr. 217 v. 15. September 1912 S. 2 „Wechsel im Kommando der Offizier-Reitschule.“
- 14) Stadt-Anzeiger Nord Nr. 41 vom 18. Februar 2010 S. 1 Bericht von Jutta Oerding „Wahlen beim Reiterverein manipuliert“
- 15) Stadt-Anzeiger Nord Nr. 47 Donnerstag, 25. Februar 2010 S. 4 „Fronten bleiben verhärtet“ Bericht von Jutta Oerding und 1 Abbildung von Dillenberg
- 16) Stadt-Anzeiger Nord Nr. 240 v. 14. Oktober 2010 S. 4 Teil aus dem Bericht von Michael Zogoll „Die Macht des Militärs“ Gefunden: In Vahrenheide stehen Ross und Reiter vornan. Die Kirche sorgt sich um sozialen Ausgleich.
- 17) Hannoversche Stadtteil-Zeitung Ausgabe Ost Nr. 182 v. 6. August 1998 S. 2 „Stadt verteidigt Konzept des Theaters Piccolo“ (rob)
- 18) Vgl. Stadt-Anzeiger Nord Nr. 4 v. 6. Januar 2000 S. 3 „Vahrenwalder Halle erwacht zu neuem Leben“ (rob/Plümer 2)
- 19) Stadt-Anzeiger Ost Nr. 258 v. 4. November 2010 S. 3 „Wohnen in der Königlichen Reitakademie“ v. Kristian Teetz
- 20) Hann. Anzeiger Nr. 220 v. 21.9.1934 „Start der Püllenberg-Rakete“ mit Abbildung der Rakete, Püllenberg u. Helfer
- 21) siehe Quelle unter 12.) hier: Vgl. Kapitel 48. S. 324-337 „Tiling, Raketenflugplatz Vahrenwalder Heide und Albert Püllenberg“
- 22) Vgl. Buch von Helmut Zimmermann „Die Straßennamen der Landeshauptstadt Hannover“ (1992) S. 251 ISBN 3-7752-6120-6
- 23) Linien 1/77 Seite 7 (betriebsinterne Zeitschrift der Üstra) „Hofdienstgebäude Vahrenwald mußte dem Stadtbahnbau weichen“
- 24) DGGL Garten + Landschaft Zeitschrift für Landschaftsarchitektur Planung. Gestaltung. Entwicklung 11/87 S. 33ff. „Vahrenwalder Park in Hannover“ von Kaspar Klaffke
- 25) Vgl. großes grünes „Info“-Plakat u. kleines grünes „Info“-Veranstaltungsblatt (Veranstalter: Stadtteilrunde Vahrenwald) sowie Vorbericht in Lister Nachrichten 17 / 2010 v. 13. August 2010 S. 1f.
- 26) hallo Sonntag (Nr. 36) Ausgabe Nord v. 5. September 2010 S. 4 „Vahrenwalder feiern bei Wind und Wetter“
- 27) Vgl. Ausarbeitung von Bürgermeister Brandt im Jahre 1969 „Vinnhorst einst und heute“
- 28) Neue Presse (NP) Nr. 240 v. 15. Oktober 2009 S. 24 „Vinnhorst in Zahlen“

- 29) Ludwig Wehrhahn „Geschichte des Dorfes Vinnhorst“ S. 219 Einführung von Herbert Mundhenke
- 30) Stadt-Anzeiger Nord Nr. 240 v. 14. Okt. 2010 S. 1 „Vinnhorst / Luttermannweg“ Zu kurz, um wahr zu werden (se). Bemerkung des Buchautors: Laut „Gelbe Seiten 2011“ S. 16 steht noch 4. Luttermannweg!
- 31) Vgl. Broschüre im Rahmen der Kampagne Hannover heißt Zuhause. „Vinnhorst entdecken...“ (2007) S. 11 „Kennen Sie Poelzig?“
- 32) Vgl. Knocke ·Thielen, Hannover Kunst- und Kultur-Lexikon (1994) ISBN 3-88746-313-7 S. 80 „Beneckeallee 32“
- 33) Vinnpost Stadtteilzeitung Aug. / Sept. 2010 Nr. 5/2010 S. 4 „Poelzig Bau, Beneckeallee – Zukunft mit Fragezeichen“
- 34) Hannoversches Biographisches Lexikon-Von den Anfängen bis in die Gegenwart (2002) ISBN 3- 87706-706-9 S. 288 „Poelzig, Hans“
- 35) Stadtteilzeitung vinnpost Nr. 3/2010 Mai / Juni 2010 S. 6 „Kanalbrücke Schulenburger Landstraße“ Bericht v. Horst Meyer
- 36) Stadtteilzeitung vinnpost Nr. 4/2010 Juni / Juli 2010 S. 8 „Kanalbrücke Alt Vinnhorst, Teil 1“ u. Nr. 5/2020 Aug. /Sept. 2010 S. 10 „Kanalbrücke Alt Vinnhorst, Teil 2“ Berichte v. H. Meyer
- 37) Stadtteilzeitung Vinnpost Nr. 6/2010 Okt. / Nov. 2010 S. 8 „Die neue Eisenbahnbrücke 1981“ Bericht v. H. Meyer
- 38) Stadtteilzeitung Vinnpost Nr. 7/2010 Dez. 10 / Jan. 2011 S. 12 „Die 2. Eisenbahnbrücke über den Kanal 1999 - Teil 1“ u. Nr. 1/2011 Febr. / März 2011 S. 8 „Die 2. Eisenbahnbrücke über den Kanal 1999 - Teil 2“ Berichte v. H. Meyer. Vgl. auch Hannov. Allgemeine Zeitung Nr. 77 v. 1. April 1999 S. 18 „Brücke schiebt sich übers Wasser“ u. Neue Presse Nr. 77 v. 1. April 1999 S. 16 „440 Tonnen in Position gebracht – bald rollen hier die S-Bahnzüge rüber“
- 39) Hannoversche Allgemeine Zeitung Nr. 135 v. 13. Juni 1995 S. 15 „Der Kontakt ist noch nicht hergestellt: Hannover probt den Brückenschlag“ chb/Aufn. Orłowski
- 40) Vgl. Stadtteilzeitung Vinn-Post Nr. 4 September 1995 S. 8ff. „Brückenfest in Vinnhorst zugunsten krebskranker Kinder – Ein tolles Fest – ein voller Erfolg“
- 41) Vgl. Ausarbeitung von H. Meyer für die Stadtteilzeitung Vinnpost (Ausgaben Nr. 2/2011 April / Mai 2011 S. 8 u. Nr. 3/2011 Juni / Juli 2011 S. 6) „Kanalbrücke Beneckeallee Teil 1 u. Teil 2“
- 42) Vgl. Stadtteilzeitung Vinnpost Ausgabe September 98 S. 9 „Brückenbau auf der Friedenauer Straße“ u. Ausgabe Dezember 98 S. 11 „Was wird aus der Kanalbrücke Friedenau?“ sowie Stadt-Anzeiger Nord Nr. 259 v. 5. November 1998 S. 1 „23 Brücken werden bis zur Expo erneuert“ und Ausarbeitung von Horst Meyer für die Stadtteilzeitung Vinnpost Nr. 4/2011 August / September 2011 S. 6 „Kanalbrücke Friedenauer Straße“
- 43) Vgl. Stadtteilzeitung Vinnpost Nr. 2/2010 März / April 2010 S. 4 „Kahlschlag am Kanal“ v. Peter Steffen
- 44) Neue Presse Nr. 25 v. 31. Januar 2011 S. 11 Bericht von Mirjana Cvjetkovic „Blindgänger gesprengt“

#### **Bildnachweis**

Bei folgenden Personen bedanke ich mich für die mir anvertrauten Fotos/Repros:

Wolfgang Grote, Isernhagen/Awb.; 5 Repros für das Kapitel über Gerrit Engelke, die ihm freundlicherweise von Herrn Kasten „Stadtbibliothek Hannover, Gerrit-Engelke-Archiv“ zur Verfügung gestellt wurden.

Heinz Aleit, H. (1 Foto); Ernst Bohlius, H. (1); FZH V, H. (1); Lothar Körber, H. (1); Arnold Krüger, H. (1); Walter u. Claus Leonhardt, H. (7); Horst Meyer, H. (17); Kurt Schult, H. (3); Ernst-Wilhelm Schulze, H. (10); Dipl. Ing. Klaus Tiling, Herzogenrath (4); Dr. Horst Willer, H. (14); Helmut-Peter Wißbröcker, H. (7).

Das Foto mit dem Oberbürgermeister Stephan Weil wurde mir von der Stadt Hannover zur Verfügung gestellt. Alle anderen Fotos stammen aus meinem Privatbesitz – oder wurden mir von namentlich nicht aufgeführten Teilnehmern des Arbeitskreises Stadtteilgeschichte List zur Verfügung gestellt.

Postkartennachweis:

Clementinenhaus Hannover von Ernst-Wilhelm Schulze, Hannover (2); Postkartenrepro Horst Meyer, H. (1). Alle anderen Ansichts/Bildpostkarten stammen aus meinem Privatarchiv (Wolfgang Leonhardt, Hannover).

Repros in Anlehnung von Abbildungen aus Büchern, Broschüren oder aus dem Internet: Gerrit Engelke; Hans Poelzig; Claus Graf Schenk von Stauffenberg; „Straßenbahn in Hannover“ von Horst Moch (2004) ISBN 3-933613-45-0 S. 183f.; Linien 1/77 (betriebsinterne Zeitschrift der Üstra) S. 7; Verkehrsgeschichte v. Jutta Franke „Hannovers Straßenbahnen“ (1995) ISBN 3-344-71010-9 S. 39; Schmidt-Mohrmann Bücher.