

# INFOBLATT

**Förderverein Peenemünde e. V.**

**Zeitschrift des Fördervereins Peenemünde  
"Peenemünde - Geburtsort der Raumfahrt" e. V.**



## Ausgabe 1-2019

Seite: 2

**Der Vorstand informiert**

Seite: 3

**Eine Buchbesprechung von  
Dr.-Ing. Joachim Wernicke-Teil 2**

Seite: 5

**Vor 50 Jahren - Apollo 9 und  
Apollo 10 – Start zur Vorbereitung  
der Mondlandung**

Seite: 6

**Abschied von  
Prof. Dr.-Ing. h.c. Peter A. Kramer**

Seite: 7

**Max Otto Benndorf  
Bauingenieur und Architekt**

Seite: 11

**Pressespiegel**

- Neues Haus des Gastes
- Absturz der Columbia
- Authentisches und Fiktives aus Peenemünde
- Deutschland will im Weltraum punkten

Seite: 14

**In eigener Sache**

*Bericht Seite 11*

## **Neues Haus des Gastes Peenemünde** 15 Architekten im Rennen



Am Peenemünder Hafen soll das neue Haus des Gastes entstehen. *FOTO: Valentina Meerkatz / Repro: Arno Zill*

Europaweiter Wettbewerb für  
Peenemünder Millionen-Projekt

## Der Vorstand informiert

1. Am **12. Januar 2019** haben wir unsere **erste Vorstandssitzung** im neuen Jahr durchgeführt.

Zur Tagesordnung standen:

- Die weitere Vervollständigung der Ausstellung im Marinemuseum: Tafel Peenewerft, Berücksichtigung der Kritiken und Vorschläge von Besuchern
- (z. B. Probleme im Dienst der 1. Flottille)
- Um die Zusammenarbeit mit dem Marineverein zu verbessern, wurde Manfred Parpart in den erweiterten Vorstand berufen.
- Bericht zu den Finanzen von Schatzmeister Lutz Hübner. (Erfolgt auf jeder Sitzung)

2. Am 07. Februar 2019 wurde im HTM eine neue Sonderausstellung mit dem Thema:

***„Krieg oder Raumfahrt?  
Peenemünde in der öffentlichen Erinnerung seit 1945“***

eröffnet. Sie ist bis 12. Januar 2020 zu sehen.

Die Ausstellung zeigt, wie seit der Nachkriegszeit an die Vorgänge in Peenemünde und an das Rüstungssystem, dessen Teil der Ort war, erinnert wurde. Die Zuschreibung zwischen „Geburtsort der Raumfahrt“ und „Brutstätte einer Massenvernichtungswaffe“ spiegelt sich in Erinnerungsobjekten, Zeitschriften, Filmen, Computerspielen usw. wider. Weil die Praxis des Sammelns und Ausstellens Ausdruck unterschiedlicher Erinnerungsformen ist, thematisiert die Ausstellung auch die Geschichte unseres Museums selbst. Auf einer übergeordneten Erzählebene machen die in der Ausstellung vorgestellten Bedeutungen im Spannungsfeld zwischen Fortschrittsbegeisterung und Auseinandersetzung mit NS-Verbrechen den Wert von Technik und Geschichte für das kulturelle Selbstverständnis in modernen Gesellschaften deutlich.

Info HTM, Dr. Philipp Aumann, Kurator/wissenschaftlicher Leiter

3. Unser Verein ist Mitglied der Verleihungsinitiative „Silberner Meridian“. Darüber hatten wir im Infoblatt 2-2018 informiert. Erster Ausgezeichneter war im August 2018 Sigmund Jähn. (siehe Infoblatt 3-2018)

Der Vorstand schlägt vor, auf die Nominierungsliste 2019 Prof. Dr.-Ing. habil Robert Schmucker zu setzen. Prof. Schmucker ist seit 2013 Mitglied unseres Vereins. Auf seine aktive Mitarbeit konnten und können wir jederzeit bauen. Wer seine Vorträge gehört hat, war begeistert über sein fundiertes Wissen über Geschichte und Zukunft der Raumfahrt.

Die Liste wird im ersten Halbjahr abgeschlossen. Es erfolgt danach die Wahl des Preisträgers durch einen Beirat, dem wir auch angehören.

Unsere finanzielle Beteiligung an der Verleihungsinitiative für 2019 beträgt 300 Euro.

4. Der Vorstand hat beschlossen mit der Aufarbeitung der Geschichte des Peenemünder Flugplatzes sowie der Geschichte des Jagdfliegergeschwaders 9 zu beginnen. Als erstes wird eine Bildtafel erarbeitet. Wer mit Bildern, Dokumenten und Sachzeugen dazu beitragen kann, sollte sich bei uns melden.

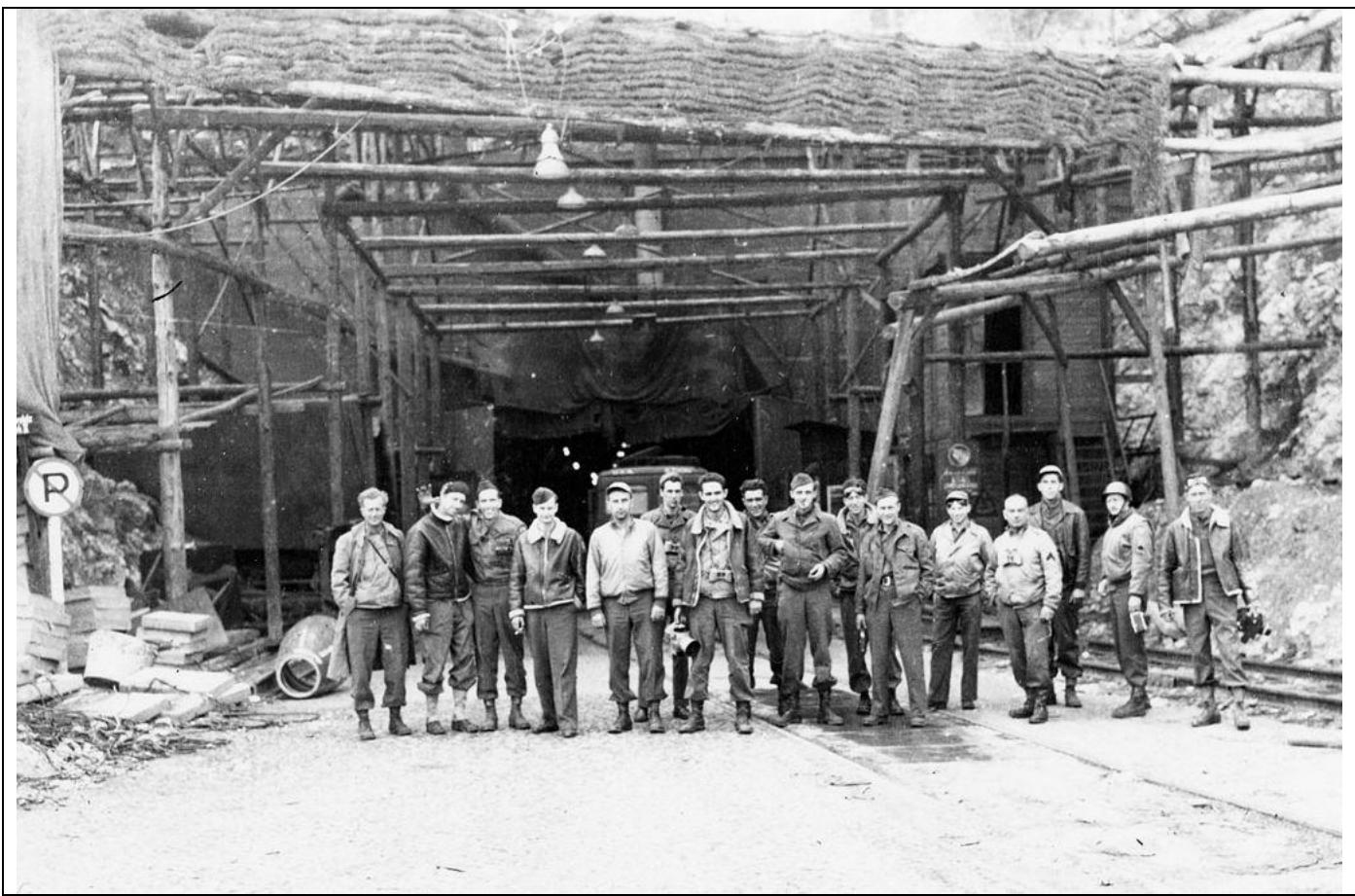
Klaus Felgentreu  
Vorstand

## Buchbesprechung mit dem Blick auf die Gegenwart Stalins V-2 (Teil II)

Wie im letzten Infoblatt 2018 angekündigt, führe ich die Buchbesprechung von Dr.-Ing. Joachim Wernicke fort.

Der nächste Abschnitt lautet: „**Ab Kriegsende**“

Als die amerikanische Armee im April 1945 das voll funktionsfähige Mittelwerk einnahm, waren dort 5.700 V-2 und 6.300 V-1 gebaut worden, und große Materialmengen lagerten dort. Von der V-2, aus über 20.000 Einzelteilen bestehend, waren im Mittelwerk nur die Zellen hergestellt worden, und die Raketen wurden dort zusammengebaut, aus Baugruppen, die von Industriefirmen zugeliefert wurden.



Angehörige der US Air Force während einer Besichtigung des Mittelwerks

Foto: U.S. Air Force,

Bis zur vereinbarten Übergabe Thüringens an die Sowjets am 1. Juli 1945 hatte die amerikanische Armee aus dem Mittelwerk 100 fertige V-2 und etliche Spezialgeräte abtransportiert. Auch war der technische Leiter, Wernher von Braun, mit 120 führenden Technikern geschlossen zu den Amerikanern übergewechselt, und die komplette technische Dokumentation der Peenemünder Arbeiten war in amerikanische Hände gelangt. Die Briten, bei diesem Beutezug nahezu leer ausgegangen, forderten, das Mittelwerk vor der Übergabe an die Sowjets zu zerstören. Doch der amerikanische General Dwight Eisenhower (1890-1969) lehnte dies ab, mit der Begründung, die Anlage berge keine Geheimnisse mehr, alle wesentlichen Informationen hätten die Sowjets bereits aus Polen und Peenemünde erhalten.

So fand die sowjetische Expertengruppe im Juli 1945 das funktionsfähige Mittelwerk vor, mit ca. 2.000 Produktionsmaschinen und großen Materialmengen, darunter 75 kompletten V-2-Triebwerken, einige hundert Turbopumpen und Teile für den Zusammenbau von mindestens 10

Raketen. Sehr schnell wurde klar, dass es mit der Demontage und dem Abtransport dieser Anlagen nicht getan wäre, sondern dass die Übernahme der neuen Technologien ein aufwendiges Programm erfordern würde. Es ging um Dutzende Baumuster von damals weltweit einzigartigen Raketen und Strahlflugzeugen.

Offenbar war die Mitwirkung deutscher Techniker hier unverzichtbar. Für deren Verlegung in die Sowjetunion fehlten aber dort die Voraussetzungen. So kristallisierte sich die Lösung heraus, dass der Technologietransfer vor allem in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands erfolgen müsse. Erst zu einem späteren Zeitpunkt würden deutsche Techniker in die Sowjetunion geholt. Eine *dauerhafte* Einbindung deutsche Techniker in sowjetische Rüstungsprogramme war von Anfang an *nicht vorgesehen*.



A4-Rakete im Mittelwerk. Aufnahme vom Juli 1945 Foto: U.S. Air Force

Im Mittelwerk hatten inzwischen die Demontagen von Ausrüstungen begonnen, zum Abtransport in die Sowjetunion. Diese Demontagen und Transporte erfolgten im gesamten sowjetisch besetzten Gebiet nach einem detailliert ausgearbeitet Plan, der bereits im September 1944 begonnen worden war, unter Federführung der staatlichen Plankommission „GOSPLAN“. Experten der beteiligten sowjetischen

Fachministerien waren für

den fachgerechten Abbau der Anlagen zuständig, während „Trophäenbrigaden“ der Roten Armee Arbeitskräfte für Demontage und Transport bereitstellten. Weil die Arbeitskräfte nicht ausreichten, zog die Rote Armee auch ehemalige sowjetische Zwangsarbeiter hinzu... Schließlich wurden für die Demontage der Mittelwerke auch deutsche Zivilisten zwangsverpflichtet, insbesondere ehemalige dortige Mitarbeiter und Heimatvertriebene aus den deutschen Ostgebieten, die es nach Thüringen verschlagen hatte. Diese Absaugung der vor Ort verfügbaren Arbeitskräfte erschwerte die Beseitigung von Kriegsschäden im stark zerstörten Nordhausen. Ende 1945 sollten die Demontagen der unterirdischen Fabrik offiziell abgeschlossen sein. Tatsächlich zogen sich die Arbeiten bis zum Frühjahr 1948 hin.

Auf Weisung Stalins wurden bereits im Juli 1945 sowjetische Spezialisten nach Nordhausen geschickt, mit Vollmachten gegenüber der sowjetischen Militärverwaltung. Etwa September 1945 gingen die Mittelwerke wieder in Betrieb. Namenslisten der früheren Mitarbeiter des Mittelwerkes lagen vor. So erhielten etliche von ihnen das attraktiv erscheinende Angebot, in ihre alten Arbeitsverträge wieder einzusteigen, unter gleichen Konditionen und bei bevorzugter Versorgung mit rationierten Lebensmitteln. Diesmal nicht unter nationalsozialistischer, sondern unter sowjetischer Leitung.

Im nächsten Infoblatt wird die Buchbesprechung mit dem Abschnitt: **Das „Institut Rabe“** fortgesetzt.

kf

## Vor 50 Jahren – Apollo 9 und Apollo 10 – Start zur Vorbereitung der Mondlandung

### Flug Apollo 9 (AS-504)

Am 3. März 1969, um 11:00:00 EST, startete mit der Trägerakete **Saturn V** das Apollo-Raumschiff **Gumdrop**, mit der Mondlandefähre **Spider**, von der Startrampe 38 A.

Zur Besatzung gehörten: James A. McDivitt (Kommandant)  
David R. Scott (CM Pilot)  
Russell L. Schweickart (LM Pilot)

Missionsdauer: 10 Tage, 1 Stunde, 54 Sekunden (151 Erdumkreisungen)



v. l. n. r. James McDivitt, David Scott, Russell Schweickart Foto: NASA

Der Flug von Apollo 9 war der erste Test der Mondlandefähre im Weltraum. Das Andocken an die Mondlandefähre und die Trennung von der Fähre wurde so geübt, wie man es später auf dem Flug zum Mond brauchte. Am fünften Flugtag, als sich J. McDivitt und R. Schweickart in die Mondlandefähre Spider begaben, aktivierten sie alle Systeme der Mondlandefähre und entfernten sich von der Kommandokapsel zunächst für sechs Stunden auf ca. 5 km. Anschließend zündeten sie das Ab- und Aufstiegstriebwerk der Mondlandefähre, wobei die Entfernung zum Mutterschiff bis zu 200 km betrug. Für diesen und alle weiteren Apollo-Flüge

durften die Astronauten ihren Raumschiffen Namen geben.

Schweickart und Scott führten einen Weltraumspaziergang durch und testeten die Anzüge unter Weltraumbedingungen. Diese Anzüge hatten erstmals ein vom Raumschiff unabhängiges Lebenserhaltungssystem. Apollo 9 bewies jedenfalls, dass alle Apollo-Komponenten zum Rendezvous und Andocken im All geeignet waren.

Es war der erste Flug der Saturn V und der kompletten Apollo-Konfiguration für die geplante Mondlandung und erster Ausstieg von Astronauten im Apollo-Programm.

Am 13. März 1969 um 12:00:53 EST erfolgte die Landung (Wasserung) von Apollo 9 im Atlantik.

### Flug Apollo 10 (AS-505)

Am 18. Mai 1969, um 11:49:00 EST, erfolgte der Start von Apollo 10 mit einer Saturn V von der neuerrichteten Startrampe 39 B.

An Bord war das Apollo-Raumschiff: Charlie Brown (CSM-106) und die Mondlandefähre Snoopy (LM-4).

Besatzung: Thomas P. Stafford (Kommandant)  
John W. Young (CM Pilot)  
Eugene A. Cernan (LM Pilot)



Die Mission dauerte 8 Tage, 3 Minuten und 23 Sekunden (31 Mondumkreisungen)



v. l. n. r. Eugene Cernan, Thomas Stafford, John Young

Foto: NASA

Die Generalprobe für die erste Mondlandung brachte die Mondlandefähre Snoopy mit den Astronauten Stafford und Cernan bis auf 14,5 km an die Mondoberfläche heran. Mit Ausnahme der Landung war es eine komplette Simulation für den bevorstehenden Apollo 11-Flug. Alle Bodenstationen und das Missionskontrollzentrum in Houston erlebten den letzten Trockenlauf vor dem großen Ereignis. Kurz nach dem Verlassen der Erdumlaufbahn wurde die Mondfähre abgekoppelt und gleich wieder angekoppelt. Beim Erreichen der Mondumlaufbahn kam es zu einer abermaligen

Abkopplung, und Jon Young umkreiste alleine mit der Kommandokapsel den Mond. Nach kurzen Schwierigkeiten mit einem falsch betätigten Schalter untersuchten Stafford und Cernan das Apollo 11-Landegebiet im **Meer der Ruhe**. Anschließend wurde die für eine Mondlandung nicht ausgerüstete Mondlandefähre Snoopy wieder mit dem Mutterschiff gekoppelt, und gemeinsam reisten die drei Apollo 10-Astronauten zur Erde zurück. Erstmals übermittelte eine Farb-TV-Kamera Liveberichte zur Erde, und ein neuer Geschwindigkeitsrekord von 39894,5 km/h wurde aufgestellt.

Am 26. Mai 1969 erfolgte um 11:52:23 EST die Landung (Wasserung) im Pazifik.

Quelle: 100 MAL INS ALL von Alfred Gugerell

Damit hatte die NASA das größte Abenteuer der Menschheit, die Landung auf dem Mond, vorbereitet. Ich möchte daran erinnern, dass die mächtige Saturn – Rakete unter Leitung von Wernher von Braun gebaut wurde. Für ihn ging damit ein Traum in Erfüllung – der Flug zum Mond!

kf

## Abschied von Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Peter A. Kramer

16.05.1942 – 17.10.2018

Wie uns der Internationale Förderkreis für Raumfahrt (IFR) mitteilte, ist Prof. Kramer am 17.10.2018 verstorben.



Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Peter A. Kramer

Foto: IFR

Peter Kramer war lange Jahre Präsident und zuletzt Ehrenpräsident des Internationalen Förderkreises für Raumfahrt – Hermann Oberth - Wernher von Braun.

Schon früh begeisterte er sich für die Raumfahrt. Er wurde ein international anerkannter Fachmann für Raumfahrtantriebe. Bei Eugen Sänger sammelte er seine ersten Erfahrungen im Raumfahrtbereich an dessen Prüfständen. 1969 schloss er sein Studium mit dem Diplom ab. Seine erste Tätigkeit nahm

er bei der Raumfahrtfirma Dornier in Friedrichshafen auf. Von 1971 – 1983 war er Leiter des Bereichs „Chemische Antriebe“. 1987 promovierte er zum Dr.-Ingenieur über Hyperschall-Antriebe. Ab 1992 war er Leiter der Entwicklung für Raumfahrtantriebe bei MBB.

Seit dem Jahr 2002 war Peter Kramer privater Berater für Raumfahrttechnik. Im Jahr 2009 wurde er Mitglied des „Scientific Advisory Boards“ der Air Launch Corp. in Moskau, wo er sich mit Raketenstarts von großen Transportflugzeugen aus, beschäftigte.

Für seine großen beruflichen Verdienste, sowie für seine aktive Arbeit für den IFR wurde er 2000 mit der Herman-Oberth-Medaille ausgezeichnet. Die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt zeichnete ihn mit der Eugen – Sänger – Medaille aus. Prof. Kramer war ein geschätztes Mitglied in vielen internationalen Gremien, so im „American Instituts for Aeronautics and Astronautics“ in New York und der „International Academy of Astronautics“ in Paris. 2000 erhielt er die Ehrendoktorwürde der staatlichen Moskauer Ziolkowski - Universität für Luft- und Raumfahrttechnik, da er immer bestrebt war, gemeinsam mit Russland die Raumfahrt und den Weltraum friedlich zu nutzen.

### Es war ein Leben für die Raumfahrt!

Mit Prof. Dr. Peter Kramer verliert nicht nur der IFR einen Menschen und großartigen Raumfahrt ingenieur.

kf

## Max Otto Benndorf – Architekt und Bauingenieur von 1941 bis 1944 in Peenemünde HAP als VKN - Soldat

Liebe Leser unseres Infoblattes.

Ich möchte das erste Heft des Jahres 2019 einem Mann widmen, der sein großes Interesse für die Raumfahrt in einer großartigen Briefmarkensammlung zum Ausdruck brachte. Max Benndorf, ehemaliges Mitglied unseres Vereins, hat uns dankenswerterweise vor über 20 Jahren eine umfangreiche und sehr schöne Briefmarkensammlung zu den Themen Raumfahrt und Weltall geschenkt. Er bat uns damals diese Sammlung im Ganzen zu bewahren und für neue

Erkenntnisse in der Raumfahrt zu nutzen. Zum 50jährigen Jubiläum des ersten erfolgreichen Starts eine A 4 war er letztmalig in Peenemünde. Leider ist er bald darauf verstorben.

Diese sehr umfangreiche und interessante Briefmarkensammlung hat er in aktiver Zusammenarbeit mit der Firma Hermann E. Sieger, Lorch/Württemberg, zusammengestellt. Der Inhaber der Sieger GmbH, Herr Konsul Hermann Walter Sieger, ist seit 1992 Mitglied unseres Vereins und war und ist ein großer Förderer unserer Vereinsarbeit.

Teile seiner Briefmarkensammlung haben wir bereits für eine Ausstellung im HTI genutzt, sowie für Beiträge in Infoblättern der vergangenen Jahre.

Mit der Übergabe der Briefmarkensammlung hat uns Max Benndorf seine persönlichen Dokumente aus der Peenemünder Zeit übergeben.

Ich bin der Meinung, dass es an der Zeit ist, uns als Dank für seine großzügige Überlassung seiner hervorragenden Briefmarkensammlung mit seinem Wirken in Peenemünde näher zu befassen. Von großem Nutzen sind seine persönlichen Peenemünder Dokumente. Wir möchten unseren Lesern das nicht vorenthalten.

Um Aussagen zu der Tätigkeit von Max Benndorf in Peenemünde zu treffen, haben Manfred Kanetzki und ich seine uns überlassenen Dokumente studiert. Einige werden wir im Infoblatt veröffentlichen.

Manfred Kanetzki hat Folgendes herausgefunden:

„Aus seinen Briefen geht hervor, dass er als Schütze in der 3. Kompanie des Versuchskommandos Nord diente. Diese 3. Kompanie war aber nicht im VKN-Lager Karlshagen untergebracht, sondern in Privatunterkünften in „Nepptowitz“ (Zinnowitz). Warum diese Kompanie in verschiedenen ehemaligen Ferienzimmern in Zinnowitz untergebracht wurde, habe ich noch nicht herausgefunden. Für die Unterbringung von Wehrmachtsangehörigen in zivilen Unterkünften war das Quartieramt bei der Heeresstandortverwaltung Peenemünde verantwortlich.

Er schreibt in dem Brief, dass sie vielleicht wie „Privatangestellte“ besoldet werden sollen. In einem Brief von Max Benndorf, der im HTM-Archiv vorhanden ist, schreibt er:

*„Etwa ab 1. Januar 1942 wurde den VKN-Soldaten die Möglichkeit zu einer Zivil-Besoldung anstelle des bis dahin üblichen Wehrsold und der Familienunterstützung geboten, um sie den in der HAP beschäftigten Zivilisten gleichzustellen und damit den Leistungseffekt zu erhöhen. Von dieser Möglichkeit haben die meisten VKN-Soldaten (soweit sie im Zivilleben nicht Beamte waren) Gebrauch gemacht.“* (Quelle: Eidesstattliche Erklärung Ing. Max Benndorf, B/782/26)

Manfred Kanetzki schreibt weiter:

„Durch die Eintragung über seine Dienstzeit (im Wehrpass) bin ich auf einen Umstand aufmerksam geworden, der mir vorher nicht bewusst war. Herr Benndorf wurde am 30.01.1944 für einen Tag, zur Stammkompanie des Baupionier-Ersatz- und Ausbildungsbataillons 2 versetzt. Warum nur einen Tag, und was hat er dann gemacht?

Da ich den gleichen Vorgang auch in einem anderen Wehrpass vorfand, habe ich mal nachgeforscht. Einige Soldaten des VKN wurden am 30.01.1944 in die Stammkompanie des Baupionier-Ersatz- und Ausbildungsbataillons 2 nach Schlawe versetzt und dort aus dem aktiven Wehrdienst nach Karlshagen Heimat-Artillerie-Park 11 entlassen. Sie wurden dann für die Zeit vom 01.02.1944 bis „begrenzte Zeit“ als Angestellte beim „Heimat-Artillerie-Park 11 Karlshagen und Nebenbetriebe“ dienstverpflichtet. Der Verpflichtungsbescheid wurde vom Arbeitsamt Swinemünde, Nebenstelle Karlshagen ausgestellt. Sie haben also so weitergearbeitet wie bisher,

2																																											
 <p><i>M. Bernsdorf</i></p> <p>(Eigenhändige Unterschrift des Inhabers — Rufname, Familienname)</p>		<p><b>I. Angaben zur Person</b></p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>Familienname</td> <td colspan="2">Bernsdorf</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Dorfnamen (Rufname unterstreichen)</td> <td colspan="2">Max Otto</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Geburtstag, -monat, -jahr</td> <td colspan="2">31. 8. 1905</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Geburtsort Verwaltungs- bezirk (z. B. Kreis, Reg. Bezirk)</td> <td colspan="2">Hamburg</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Staatsan- gehörigkeit (auch frühere)</td> <td colspan="2">D. R.</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Religion</td> <td colspan="2">n. a. g. l.</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Familien- stand</td> <td colspan="2">verw.</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Beruf (nach Berufs- verzeichnis)</td> <td>erlernter ausgeübter</td> <td>Architekt in Bauingenieur</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>Eltern</td> <td> <p>Father</p> <p>Ingenieur</p> <p>(Rufname, Familienname)</p> <p>Ingenieur</p> <p>Beruf (nach Berufsverzeichnis)</p> </td> <td> <p>Mutter</p> <p>Anna</p> <p>(Rufname, Familienname)</p> <p>Andreaen</p> <p>Witbchenname</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="4"> <p>(wenn verstorben: † und Sterbedatum)</p> <p>(wenn verstorben: † und Sterbedatum)</p> </td> </tr> </table>		1	Familienname	Bernsdorf		2	Dorfnamen (Rufname unterstreichen)	Max Otto		3	Geburtstag, -monat, -jahr	31. 8. 1905		4	Geburtsort Verwaltungs- bezirk (z. B. Kreis, Reg. Bezirk)	Hamburg		5	Staatsan- gehörigkeit (auch frühere)	D. R.		6	Religion	n. a. g. l.		7	Familien- stand	verw.		8	Beruf (nach Berufs- verzeichnis)	erlernter ausgeübter	Architekt in Bauingenieur	9	Eltern	<p>Father</p> <p>Ingenieur</p> <p>(Rufname, Familienname)</p> <p>Ingenieur</p> <p>Beruf (nach Berufsverzeichnis)</p>	<p>Mutter</p> <p>Anna</p> <p>(Rufname, Familienname)</p> <p>Andreaen</p> <p>Witbchenname</p>	<p>(wenn verstorben: † und Sterbedatum)</p> <p>(wenn verstorben: † und Sterbedatum)</p>			
1	Familienname	Bernsdorf																																									
2	Dorfnamen (Rufname unterstreichen)	Max Otto																																									
3	Geburtstag, -monat, -jahr	31. 8. 1905																																									
4	Geburtsort Verwaltungs- bezirk (z. B. Kreis, Reg. Bezirk)	Hamburg																																									
5	Staatsan- gehörigkeit (auch frühere)	D. R.																																									
6	Religion	n. a. g. l.																																									
7	Familien- stand	verw.																																									
8	Beruf (nach Berufs- verzeichnis)	erlernter ausgeübter	Architekt in Bauingenieur																																								
9	Eltern	<p>Father</p> <p>Ingenieur</p> <p>(Rufname, Familienname)</p> <p>Ingenieur</p> <p>Beruf (nach Berufsverzeichnis)</p>	<p>Mutter</p> <p>Anna</p> <p>(Rufname, Familienname)</p> <p>Andreaen</p> <p>Witbchenname</p>																																								
<p>(wenn verstorben: † und Sterbedatum)</p> <p>(wenn verstorben: † und Sterbedatum)</p>																																											

Zugehörigkeit zu Dienststellen des Heeres				noch IV. Aktiver
von	bis	Dienststelle (Truppenteil usw.)	Stammrollen-Nr. Ranglisten-Nr.	
2.9. 44	24.10. 44	2./Inf. Erz. Bataill. 90	1534	
29.10. 44	25.11. 44	- " -	<del>1534</del>	
25.10. 44	29.1. 44	3. Kompanie Versuchskommando Nord	29/42	
30.10. 44	31.1. 44	Stammkdo. Bataill.-Pl.-Ers. u. Ausb. Bataill. 2	7883	

<p style="text-align: center;"><i>Entlassungsschein</i></p>		<p style="text-align: center;"><i>Der Dienstort</i></p>	
		<p style="text-align: center;"><i>der Dienstzeit</i></p>	
<p>Der Dienstgrad <i>Stabsj. 8. R. 205</i></p>		<p>Der Name und Familiename <i>Wolfgang Schleining</i></p>	
<p>geboren am <i>22. 9. 41</i></p>		<p>Dr. Begriff, Kreis <i>31. Jan. 1944</i></p>	
<p>hat vom ativen Wehrdienst geleistet und sich während seiner Dienstzeit <i>31. Jan. 1944</i></p>		<p>Geleistungstag <i>31. Jan. 1944</i></p>	
<p>Er wurde am <i>30. Monat, Jahr</i></p>		<p>Geleistungsort, Straße, Haus-Nr., Kreis <i>Wolfsburg, Land Sachsen-Anhalt, 72</i></p>	
<p>Seine Wehrdienstpapiere (Kriegsamturkennblatt, Goldbuch, W-Buch, B-Karte *) )</p>		<p>geführt.</p>	
<p>werden an das <i>Z. d. Kriegsministerium</i></p>		<p>entlassen.</p>	
<p>Er hat am Entlassungstag erhalten *):</p>		<p>Überlandamt:</p>	
<p>a) den Wehrpaß (Dienstzeitbescheinigung) <i>14. 2. 44</i></p>		<p><i>Wolfsburg</i></p>	
<p>b) Wehrbold bis einf. <i>14. 2. 44</i></p>		<p>Untergetrift des Empfängers</p>	
<p>c) Unterhundtsvergütung bis einf. <i>6. 2. 44</i></p>		<p><i>Wolfsburg</i></p>	
<p>d) Rammelverpflegung bis einf. <i>14. 2. 44</i></p>		<p>Untergetrift des Empfängers</p>	
<p>e) Verpflegungsgeld bis einf. <i>14. 2. 44</i></p>		<p><i>Wolfsburg</i></p>	
<p>f) als Eigentum: ein <u>Hand</u> einer <u>Unteroffizier</u>, ein <u>Sturz</u> <u>Sturzflieger</u>, <u>10,-</u></p>		<p>Untergetrift des Empfängers</p>	
<p>g) gegen Begehung von 10,- <u>Wert</u> ein <u>Sturz</u> <u>Schnurflieger</u></p>		<p><i>Wolfsburg</i></p>	
<p>h) Untergetrift:</p>		<p><i>Wolfsburg</i></p>	
<p>Mariehauzug bestehend aus Feldbluse, Feldbluse mit Tragenblatt, lange Zuckthose, Röppel mit Schnürschuh (Schnürschuh freitzen), Sofort gem. g) läufig erworben) <i>57.00</i></p>		<p>Untergetrift des Einheitsführers, Dienstgrad</p>	
<p>i) Entlassungsgeld im Betrage von <i>1.00</i></p>		<p><i>Wolfsburg</i></p>	
<p>Dort, Tag, Monat, Jahr <i>31. JAN. 1944</i></p>		<p>Untergetrift des Hauptmann u. Stomp., Dienstgrad</p>	
<p><i>Wolfsburg</i></p>		<p><i>Wolfsburg</i></p>	

nur in einem neuen Dienstverhältnis als Zivilisten. Ich nehme an, dass sie nicht persönlich in Schlawe waren, sondern dass das Ganze nur ein Vorgang innerhalb der Verwaltung war.“

Soweit erstmal über die Einordnung der Tätigkeit von Max Benndorf am Anfang in Peenemünde. Mit einigen wesentlichen Punkten geht es im nächsten Infoblatt weiter. Wir werden auch weitere einige interessante Dokumente im Infoblatt veröffentlichen.

kf

## Pressespiegel

### Neues Haus des Gastes: 15 Architekten im Rennen

Ostsee-Zeitung 17.01.19  
VON HENRIK NITZSCHE

Europaweiter Wettbewerb für Peenemünder Millionen-Projekt / Bewerbung aus der Schweiz / Entscheidung im Februar

**Peenemünde.** Peenemünde soll durch ein weiteres Millionen-Vorhaben an Attraktivität gewinnen. Zwischen der Hafenpromenade und dem Museum soll ein modernes „Haus des Gastes“ entstehen. Der Bau zählt zu den Schlüsselprojekten des Regionalen Entwicklungskonzeptes 2020 der Gemeinde Peenemünde. Und weil es etwas ganz Besonderes werden soll, buhlen gleich 15 Architekten und -büros in einem Wettbewerb um den Auftrag, den die Gemeinde Peenemünde vergeben will.

Das Gebäude soll gleichzeitig als neuer Eingangsbereich für das Historisch-Technische Museum (HTM) fungieren. Das Raumprogramm sieht den Eingangsbereich mit einer Nutzfläche von rund 250 Quadratmeter (qm) für Eingangshalle, Touristinformation, Shop und Kasse im Erdgeschoss vor. Dazu soll es auf 250 qm einen Versammlungsraum, Bürgermeisterbüro sowie Funktionsräume im Obergeschoss geben. Die geplanten Baukosten liegen bei knapp zwei Millionen Euro. Die Kommune hofft auf eine großzügige Förderung. Der geplante Bauzeitraum: 2020 bis 2021.

Weil allein das Architektenhonorar bei geschätzten 220000 Euro liegt, musste der Planungsauftrag europaweit ausgeschrieben werden. Um den passenden Fachmann für das Prestigeobjekt zu finden, wurde im vergangenen Jahr ein Architektenwettbewerb gestartet. Und da kam Architekt Egon Zühlke aus Neubrandenburg ins Spiel, der den Planungswettbewerb im Auftrag der Kommune begleitet. „Wir hatten im EU-Amtsblatt inseriert und uns auf zehn teilnehmende Büros festgelegt“, sagt Zühlke. Die Bewerbungsfrist lief in dieser Woche aus. „15 Bewerbungen sind eingegangen. Wir haben uns dagegen entschieden, fünf per Losverfahren herauszunehmen“, so der Neubrandenburger. Die jetzt vorliegenden Ideen und Vorentwurfsplanungen für den Neubau des touristischen Anlaufpunktes im Inselnorden stammen hauptsächlich aus Büros in Dresden, Potsdam, Lübeck, Greifswald, Stralsund und Zürich. Die Aufgabenstellung beinhaltete unter anderem ein Raumprogramm, Gebäudeschnitt, Grundriss, energetisches Konzept, Wirtschaftlichkeit und eine Freianlagenplanung.

Wer von den Büros den Zuschlag für die Planung bekommt, soll am 21. Februar im Kinosaal des HTM Peenemünde entschieden werden. „In nichtöffentlicher Runde“, wie Kerstin Teske, Verwaltungschefin des Nordamtes, betont. Sie gehört wie Peenemündes Bürgermeister Rainer Barthelmes sowie drei Architekten (Fachpreisrichter), weiteren Vertretern des Nordamtes und der Gemeinde sowie HTM-Geschäftsführer Michael Gericke dem Preisgericht an, das die Arbeiten bewertet. „In mehreren Runden fallen Bewerber heraus. Bis zuletzt haben die Arbeiten nur eine Nummer, so dass niemand weiß, um welches Büro es sich handelt. Erst wenn die Rang- und Reihenfolge steht, wird das Geheimnis gelüftet. Mit den drei Erstplatzierten gibt es dann Vergabeverhandlungen. Da spielen natürlich auch die Kosten eine Rolle. Letztendlich entscheidet

die Peenemünder Gemeindevertretung darüber. Erst dann können wir mit dem Genehmigungsverfahren für das Projekt starten“, beschreibt Egon Zühlke das aufwendige Verfahren. Schließlich geht es nicht nur um den Planungsauftrag, sondern auch um ein Preisgeld. Wer den Architektenwettbewerb gewinnt, bekommt 13000 Euro, der Zweitplatzierte 8000, der Dritte 5000 Euro. Dazu gibt es zwei Anerkennungen zu je 3500 Euro. Die auf Papier eingereichten Ideen sollen im Anschluss im HTM-Kinosaal der Öffentlichkeit präsentiert werden. „Zehn Tage lang könnten wir die Ausstellung dort belassen, damit sich auch die Einwohner ein Bild machen können“, sagt Zühlke.

Die Peenemünder beschäftigen sich bereits seit mehreren Jahren mit dem Projekt. Bereits 2016 lag für das „Haus des Gastes“ ein Entwurf von der Usedom Projektentwicklungsgesellschaft (UPEG) Trassenheide vor, der aber nicht alle überzeugte. Aus Schwerin kam deshalb die Idee, einen Architektenwettbewerb auszuloben, der um die 70000 Euro kostet und großzügig vom Land gefördert wird.

Berliner Zeitung 03.02.19

## **Absturz der „Columbia“ Wie ein Stück Schaumstoff die Raumfahrt veränderte**

Millionen Menschen weltweit sehen im Fernsehen den wolkenlos-blauen Himmel über Texas und warten auf die Rückkehr der Raumfähre „Columbia“. Doch dann geschieht an diesem 1. Februar 2003 das Unvorstellbare. Das Space Shuttle zerbricht und verglüht beim Eintritt in die Erdatmosphäre, nur 16 Minuten vor der geplanten Landung. Alle sieben Crew-Mitglieder sterben.



Das offizielle Teamfoto der «Columbia» STS-107 Mission: (l-r) David Brown, Rick Husband, Laurel Clark, Kalpana Chawla, Michael Anderson, William McCool und Ilan Ramon.

Foto: dpa/NASA

aus der „Columbia“ übermittelt worden waren, steht in den Gesichtern der Familienmitglieder der Astronauten und der Ingenieure blankes Entsetzen.

Teile der „Columbia“ finden sich später in einem Radius von 200 Kilometern über Texas und dem Nachbarstaat Louisiana verstreut - auf Autobahnen, in Büros, in Wäldern. Ein Tag, der zum Triumph für die US-Raumfahrtbehörde NASA und die bemannte Weltraum-Forschung werden sollte, endet in einem Desaster. „Dieser Tag hat schreckliche Nachrichten und große Trauer über unser Land gebracht“, wendet sich der damalige Präsident George W. Bush an sein Volk. „Die „Columbia“ ist verloren, es gibt keine Überlebenden.“

## **30 Jahre dauernde Space-Shuttle-Ära**

Die „Columbia“ war nicht irgendeine Raumfähre - sie war die erste, der Grundstein einer Flotte nationaler Ikonen. Am 12. April 1981 hob sie vom Startplatz 39A des Kennedy Space Centers im Bundesstaat Florida ab. Auf „STS-1“, so der Codename der ersten Mission, folgten in einer 30 Jahre dauernden Space-Shuttle-Ära vier weitere Raumfahrten und mehr als 1300 Tage im All bei

134 Flügen - bis die „Atlantis“ am Ende der Mission „STS-135“ im Juli 2011 zum endgültig letzten Mal aus dem Weltraum kommend auf der Erde aufsetzte.

Schon beim Start der Unglücksmission „STS-107“ war etwas schiefgelaufen, das - wie Untersuchungen später ergaben - das Desaster beim Landeversuch unausweichlich machte. Ein Stück Schaumstoff-Isolierung eines Tanks der Raumfähre brach ab und schlug ein Loch in die Vorderkante des linken Flügels. Wissenschaftler der NASA hatten das zwar bemerkt, aber das Ausmaß des Schadens wohl unterschätzt. Eine Notfall-Rettungsmission wäre wahrscheinlich möglich gewesen, ergaben spätere Untersuchungen. Doch die NASA unternahm nichts.

## Ein Stück Isolierschaum war schuld

Das Isolierschaum-Stück hatte den Hitzeschutz der Raumfähre beschädigt. Beim Eintritt in die Erdatmosphäre fielen nacheinander die Instrumente im linken Flügel wegen Überhitzung aus und die „Columbia“ geriet kurz vor ihrer geplanten 28. Landung außer Kontrolle und zerbrach schließlich. Die sieben Astronauten - fünf Amerikaner, darunter eine Frau, sowie der erste Israeli im All und eine Inderin - hatten Untersuchungen zufolge keine Chance, sich zu schützen. Sie waren innerhalb von Sekunden tot.

Obwohl das Desaster der „Columbia“ nicht das erste der Shuttle-Geschichte war - 1986 starben sieben Astronauten, als die „Challenger“ kurz nach dem Start auseinanderbrach - sollte es die Raumfahrt doch für immer verändern. Die Raumfahrt-Flotte wurde zunächst vorübergehend für rund zwei Jahre in den Hangar verbannt und umfangreiche Tests, Untersuchungen und Verbesserungen angeordnet. Das Resultat waren unter anderem bessere Sitze und Anschnallgurte.

## 2019 soll die Raumkapsel "Orion" abheben

Inzwischen sind die Shuttles komplett aussortiert - und die NASA-Ingenieure von der Idee der Raumfahrt abgekommen, auch wenn diese schwere Frachten transportieren können. Eine



Trümmer der Columbia Raumfähre in einem Hangar des Kennedy Space Centers. Insgesamt wurden 78.760 Trümmerteile gefunden.

Foto: NASA/dpa

Kapsel soll es nun sein, wie sie derzeit von Russland für Astronauten und von privaten Firmen wie SpaceX oder Orbital Sciences für Fracht und planmäßig demnächst auch für Astronauten verwendet werden. Die Kapsel, die die NASA derzeit entwickelt, heißt „Orion“. 2019 soll erstmals ein unbemannter Testflug stattfinden, 2021 ein bemannter. Eine solche Kapsel ist beim Start auf der Rakete angebracht, nicht daneben. „Deswegen ist sie Trümmer-Umgebungen nicht so ausgesetzt, was natürlich ein großes Problem für die „Columbia“ war“, sagte „Orion“-Chef-Designerin Julie Kramer

White dem „Space“-Magazin. Gäbe es einen Notfall kurz vor oder während des Starts, könnten Astronauten zudem von oben heraus aus der Kapsel befreit werden, das war bei den Raumfahrtmissionen nicht möglich.

Das „Columbia“-Desaster habe dazu geführt, dass Sicherheit bei der NASA nun an allererster Stelle stehe, sagt Dustin Gohmert vom Johnson Space Center in Houston. „Früher war es schwierig, einige Sicherheitsvorkehrungen durchzusetzen, die wir uns erhofft hatten. Jetzt ist das für alle das Wichtigste.“ (Christina Horsten, dpa)

Ostsee-Zeitung 18.01.2019

*Das Kraftwerk der einstigen Heeresversuchsanstalt auf dem Gelände des Historisch-Technischen Museums Peenemünde. Viele Bücher erzählen von der Geschichte des Ortes. Quelle: Stefan Sauer/dpa*

## **Authentisches und Fiktives aus Peenemünde**

Geschichtsinteressierte kommen an Peenemünde im Norden der Insel Usedom nicht vorbei. Viele Autoren widmeten sich bereits der Geschichte und Gegenwart.

### **Peenemünde**

Es gilt bis heute: Wer Usedom zu seinem Reiseziel macht und nicht nur auf Strand und Bad in den Wellen aus, sondern auch etwas geschichtsinteressiert ist, kommt an Peenemünde einfach nicht vorbei. Insbesondere das sich fortlaufend profilierende Historisch-Technische Museum (HTM) mit seinen diversen Ausstellungen, Quellen zur Historie der Heeresversuchsanstalt (HVA) sowie Filmen, Dokumenten und Veranstaltungen bringt bei näherer Betrachtung reichlich Licht in den Mythos des Ortes im Norden der Insel.

Während das HTM eine wissenschaftliche Handbibliothek sein Eigen nennt, die mehr als 3000 Bücher sowie rund 2000 Zeitungen und Zeitschriften zur Geschichte der Luft- und Raumfahrt beherbergt, bietet auch der freie Büchermarkt mittlerweile eine Fülle von gedruckten populärwissenschaftlichen Darstellungen, die Aufschluss geben über das Geschehen in Peenemünde, vor allem in den 1930er und 1940er Jahren. Die Ambivalenz zwischen bahnbrechendem technischem Fortschritt mit dem ersten Start einer Großrakete und ihrem menschenverachtenden Einsatz durch die Nationalsozialisten bildet nach wie vor eine Sammlung von Aufsätzen ab, die 2004 von Johannes Erichsen und Bernhard M. Hoppe in der Nicolaischen Verlagsbuchhandlung Berlin herausgegeben wurde. „Peenemünde. Mythos und Geschichte der Rakete 1923 - 1989“ ist eine vorzügliche Zusammenstellung von originalen Dokumenten aus der NS-Zeit sowie erläuternden und einordnenden

Beiträgen moderner Historiker. Zu den vertretenen namhaften Autoren zählen etwa Dr. Michael J. Neuenfeld (Washington DC), Prof. Dr. Thomas Stamm-Kuhlmann (Uni Greifswald) und Dr. Jens-Christian Wagner (Leiter der KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora). Nachzulesen sind aber auch Schriften von Walter Dornberger sowie Erinnerungen von Häftlingen, die im vom Lager aus zum Zwangseinsatz kamen (Michel Fliecz). In summa entsteht eine detaillierte, schonungslose Sicht auf das, was hinter geschlossenen Zäunen und damit weitestgehend abgeschottet von der Öffentlichkeit in der HVA geschah, sich zugleich aber schon bald mit verheerender Wucht gegen unschuldige Menschen richtete.

### *Authentisches in „Insel ohne Leuchtfeuer“*

Wer noch mehr Authentisches über Peenemünde erfahren und zugleich eine Romanhandlung in Umwelt sowie im direkten Fokus des Geschehens verfolgen möchte, ist bei der Autorin Ruth Kraft (1920-2015) noch immer sehr gut aufgehoben. Vor allem in ihrem Buch „Insel ohne Leuchtfeuer“ erzählt die Verfasserin – zunächst als technische Zeichnerin auf Usedom dienstverpflichtet, dann im Wehrkreiskommando Stettin tätig und schließlich in der DDR für ihre literarischen Arbeiten hoch geehrt – von menschlichen Konflikten, politischen und wissenschaftlichen Auseinandersetzungen und natürlich auch von der Liebe zwischen Menschen in Zeiten grauenvollen Geschehens. Heutzutage kann man den Band als Taschenbuch in jeder guten Buchhandlung bekommen, oder man ordert es im Netz – für Cent-Preise. Das mindert jedoch nicht den Wert der sehr gut lesbaren, großartigen Darstellung des Peenemünder Innenlebens in brauner Zeit. Zu empfehlen bleibt zudem ihr Nachfolgeroman „Menschen im Gegenwind“, in dem die Lebensgeschichte einiger Romanfiguren in der turbulenten Nachkriegszeit wieder aufgegriffen und weitererzählt wird.

### Ein Thriller in Sachen Schutzdeich

Einen spannenden Thriller in Sachen Hochwasserschutzdeich und (Über-)Lebensgefahr im Inselnorden hat der Karlshagener Verleger Dr. Rainer Höll 2016 veröffentlicht. Dabei kommt ihm ohne Frage die Nähe zu den historischen Stätten in und um Peenemünde ebenso zu gute wie sein persönliches, langjähriges bürgerschaftliches Engagement gegen den Deichrückbau im Inselnorden. „Flut über Peenemünde“ handelt von einem Bürgermeister, der erpresst und von seiner Vergangenheit eingeholt wird. Seine Geliebte wird tot im Wasser gefunden, und die Flutungspläne stammen aus einer dunklen Ära. Zudem spielt das LKA ein doppeltes Spiel. Die Ingredienzien für eine fesselnde Story sind also gegeben. Hinzu kommen die tatsächlichen Pläne der Schweriner Regierung zum Rückbau des Hochwasserschutzdeiches. Fiktion und Realität vermischen sich also. Warum nicht?

Steffen Adler

Ostsee-Zeitung 01.02.19

## Deutschland will im Weltraum punkten

Bundesregierung bereitet Gesetz zur Regelung des Bergbaus im All vor

**Berlin.** Deutschland will auch im Weltraum wettbewerbsfähig bleiben – und will deshalb ein nationales Weltraumgesetz verabschieden. Ein Entwurf solle im Laufe des kommenden Jahres vorgelegt werden, sagte der Beauftragte der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt, Thomas Jarzombek (CDU). „Entscheidend ist, dass wir Haftungsregelungen schaffen, mit denen deutsche Raumfahrtakteure im europäischen Wettbewerb auch in Zukunft erfolgreich sein können.“ Auf Eckpunkte des Gesetzentwurfs wolle man sich noch 2019 mit den Fachressorts einigen.

Jarzombek zufolge soll das Gesetz Deutschlands Position im internationalen Wettbewerb stärken. Es soll etwa regeln, wer haftet, wenn Schäden entstehen. Beim Thema Weltraumbergbau, also der Gewinnung von Rohstoffen aus dem All, plädiert der Raumfahrt-Koordinator hingegen für Regeln auf der Ebene der Vereinten Nationen. Die Bundesregierung berate aber darüber, ob man zu Forschungszwecken etwa den Abbau geringer Mengen seltener Erden auf Asteroiden erlaube.

Andere Länder sind schon weiter. Luxemburg etwa hat sich das Ziel gesetzt, bei den Großen im All mitzuspielen. Neben steuerlich günstigen Bedingungen hat das Land bereits ein Weltraumgesetz, das Unternehmen mehr rechtliche Sicherheit bietet. Auch Russland und die USA haben solche Gesetze erlassen.

Kritiker nationaler Weltraumgesetze weisen darauf hin, dass der 1967 in Kraft getretene, internationale Weltraumvertrag bereits alle notwendigen Regeln enthalte. Dieser legt fest, dass Rohstoffe im Weltraum für alle zugänglich sein müssen.

Auch in der vergangenen Legislaturperiode gab es bereits Pläne für ein Weltraumgesetz, letztlich kam es jedoch nicht auf den Weg. Im vergangenen Jahr lag der Umsatz der deutschen Luft- und Raumfahrt bei 40 Milliarden Euro und damit 6 Prozent höher als im Jahr zuvor. Fast drei Viertel davon machen Exporte aus.



## In eigener Sache

### *Wir danken für die eingegangene Spende*

**Herrn Michael Lenz**

**Herrn Hansgeorg Riedel**

**Frau Brigitte Faißt**

**Herrn Walter Gademann**

**Herrn Manfred Laue**

**Herrn Bernd Sämann**



**100, 00 €**

**100, 00 €**

**50, 00 €**

**100, 00 €**

**120, 00 €**

**180, 00 €**

### *Wir gratulieren unseren Vereinsmitgliedern zum Geburtstag*



#### Im Januar hatten Geburtstag

Herr Reinhard Dicke, *Willich*; Herr Rainer Adam, *Karlshagen*;  
 Frau Dr. Mechthild Wierer, *Berlin*; Herr Christoph Beyer, *Berlin*;  
 Herr Hansgeorg Riedel, *Braunschweig*; Herr Frank Giesendorf, *Berlin*;  
 Herr Norbert Nitzke, *Revensdorf*; Herr Thorge von Ostrowski, *Tellingstedt*;  
 Herr Dirk Faißt, *Dornstetten-Aach*; Brigitte Faißt, *Dornstetten-Aach*

#### Im Februar haben Geburtstag

Herr Karl-Willi Bührer, *Eppingen*; Herr Andreas Gramm, *Gera*  
 Herr Klaus Schrader, *Halberstadt*; Herr Dr. Wolfram Haider, *Berlin*;  
 Herr Axel Hungsberg, *Nordhausen*; Herr André Kahl, *Flensburg*

#### Im März haben Geburtstag

Frau Waltraud Müller-Daniel, *Faßberg*;  
 Herr Prof. Dr. Günter Brittinger, *Essen*; Mr John Pavelin, *Barling Magna*  
 Herr Adolf Frank, *Hardthausen*; Frau Dr. Rita Habicher, *Berlin*;  
 Herr Lutz Hübner, *Karlshagen*; Herr Dr. Dieter Lange, *Nübbel*;  
 Herr Holger Neidel, *Sassnitz*; Herr Joachim Saathoff, *Karlshagen*