

A
K
A
P
L
I
N
E

B
E
R
L
I
N

1958

TÄTIGKEITSBERICHT DER AKAFLEG BERLIN 1958

Inhalt:

Vorwort
Geschäftsbericht
Vorstandswahlen
Kassenübersicht
Werkstattarbeit
Altherrentreffen
Flugbetrieb
Idafliegtreffen
Aktive Mitglieder
Alte Herren

Herausgegeben von der Akademischen Fliegergruppe an
der Technischen Universität Berlin e.V.
Mitglied der Interessengemeinschaft der Deutschen
Akademischen Fliegergruppen (Idaflieg)

Büro: Bln-Charlottenburg, Hardenbergstr.34
Postscheckkonto: Bln-West 67011



Am 31. Mai 1958 verloren wir unseren Kameraden

K l a u s D r e i e r

Dipl.-Ing. und Assistent am Lehrstuhl für Kraftfahrzeugwesen der T.U. Er war vom Flughafen Braunschweig-Waggum mit einem Segelflugzeug vom Typ LO 150 gestartet, geriet aus einer Kurve heraus ins Trudeln und stürzte tödlich ab.

Klaus war der Motor der Akaflieg, als es darum ging, unter schwierigsten Verhältnissen nach dem Kriege die Gruppe aufzubauen und ein erstes Segelflugzeug zu erstellen. Durch seine Kameradschaftlichkeit und seine Hilfsbereitschaft war er uns allen ein guter Freund. Er hinterläßt eine Lücke, die nicht zu schließen ist.

Zum Geleit

Bei jedem, der die bescheidenen Anfänge der Akademischen Fliegergruppe Berlin e.V. aus d.J. 1950 kennt und sich erinnert, welche Schwierigkeiten sich in den darauffolgenden Jahren immer wieder der kleinen Schar flugbegeisterter Studenten entgegenstellten, wird der nachfolgende Rechenschaftsbericht ehrliche Freude auslösen. Aus ihm geht eindeutig hervor, daß die Akaflieg Berlin heute eine gewisse Krisenfestigkeit erlangt hat und ihre Erfolgskurve erfreulich ansteigende Tendenz zeigt.

Die Erfolge der jungen Flieger sind zum großen Teil in ihrer beispielhaften Kameradschaft begründet, an der ich als engster Nachbar von Anfang an innigen Anteil nehmen konnte. Sie zeigte sich besonders, als wir Anfang Juni von unserem Kameraden Klaus D r e i e r Abschied nehmen mußten. Seiner, als einer meiner engeren Mitarbeiter am Lehrstuhl, möchte ich hier besonders gedenken.

Möge in Zukunft der gute Geist und die Strebsamkeit innerhalb der Akaflieg der TU weiterbestehen. Die vergangenen Jahre haben immer wieder bewiesen, daß wirkliche Erfolge nur durch eigene Arbeit erzielt werden, daß gute Arbeit ihrerseits Vertrauen schafft und damit die Grundlage für einen großen Kreis von Förderern und Freunden.

In diesem Sinne wünsche ich einen guten Start in die Zukunft.

gez. Prof. Udo Augustin

Berlin-Charlottenburg, im Dezember 1958



Geschäftsbericht

Das Jahr 1958 begann für uns mit großen finanziellen Schwierigkeiten. Unsere Startwinde hatte die letzten Reserven erschöpft, für den Segelflugzeugneubau war Material zu beschaffen, Versicherungen und Steuern waren zu begleichen. Über den ersten Graben half uns die T.U., vertreten durch den Herrn Kurator, Herr Dr. Krause. Auch unsere Bitten an Industrie und Handel wurden nicht überhört. Allen Herren, Gesellschaften und Vereinigungen, die uns 1958 bei unserer Tätigkeit unterstützt haben, sei an dieser Stelle unser aufrichtiger Dank gesagt. Gerade diese Unterstützung verpflichtet uns, die gesteckten Ziele weiter zu verfolgen.

Durch das großzügige und verständnisvolle Entgegenkommen unseres verehrten Hausherrn, Herr Prof. Augustin, und des Herrn Direktor Hennies der Daimler-Benz-Werke wurde unsere so dringend benötigte Startwinde rechtzeitig zum Flugbetrieb fertig.



Gleichzeitig gelang es uns, einen gebrauchten Opel-Kadett als Seilrückholfahrzeug billig zu beschaffen. Wir waren nun endlich unabhängig und konnten mit einer grundlegenden ingenieurfliegerischen Ausbildung beginnen, die uns bislang fehlte. Nach den Monaten des Bauens am neuen Segelflugzeug starteten wir unseren ersten Lehrgang schon im März, dem ein zweiter im April folgte. Bei guter Wetterlage waren wir auch über Sonnabend-Sonntag in Braunschweig anzutreffen.

Leider hat sich an der politischen Lage Berlins nichts geändert, nach wie vor müssen wir zum Flugbetrieb die 250 km nach Braunschweig fahren, und aus der diesjährigen Kassenübersicht ist zu ersehen, daß

25% der Jahresausgaben

für die Überfahrt nach Braunschweig und eine dortige Unterkunft aufgewendet werden müssen. Gerade diese zusätzlichen Kosten verbunden mit der wirtschaftlichen Einengung Berlins zwingen uns dazu, im Gegensatz zu anderen Akafliegs nicht nur bei der heimischen Industrie, sondern auch bei westdeutschen Firmen um Unterstützung nachzusuchen.

Nach Rückkehr von der Teilnahme am Altherrentreffen in Kassel zu Himmelfahrt mußte an unserem Grunaubaby, das uns eine befreundete Gruppe zur Verfügung stellte, eine größere Reparatur ausgeführt werden. Pfingsten war dann alles wieder klar. Kurz vor Beginn des Sommersemesters hatten wir den ersten Teil des Meßflugprogramms erledigt und nach dem Sommersemester ging es an den zweiten umfangreicheren Teil: es sollte ein einfaches Verfahren entwickelt werden, um auch im Windenstartbetrieb die Polare eines Segelflugzeuges exakt zu bestimmen. Das Segelflugzeug überfliegt eine Meßstrecke im Hin- und Rückflug, um Windeinflüsse auszuschalten, wobei Zeit genommen und auf fotografischem Wege die Höhe gemessen wird.



Hierbei haben sich besonders die Fotoapparate der Voigtländer AG gut bewährt. Die Auswertung der Meßfliegerei läßt das von uns entwickelte Meßsystem als ungeeignet erscheinen, da der Einfluß der atmosphärischen Turbulenz in Bodennähe

(0 - 300 m) doch so stark ist, daß ein mit herkömmlichen Apparaturen erzieltetes Ergebnis in der Genauigkeit nicht übertroffen wird.

Während der zweiten Augushälfte nahmen wir am Idafliegtreffen in Braunschweig teil, und im September waren wir zum Hangsegelflug auf dem Ith. Mit Beginn des Wintersemesters wurde die Werkstattarbeit neu organisiert, um unseren Spatzbau voranzutreiben und Reparaturen am bisherigen Gerät vorzunehmen.

All unseren Freunden und Gönnern sei noch einmal auf das herzlichste für ihre nachhaltige Förderung gedankt. Wir bitten Sie, uns auch im nächsten Jahr ihre Hilfe nicht zu versagen.

Durch die Aufnahme einer größeren Anzahl neuer und recht aktiver Mitglieder hat sich unser Gruppenbetrieb erweitert; zum anderen ist infolge der so unerfreulichen Überfahrt nach Braunschweig unsere finanzielle Grundlage mehr denn je von Herren und Gesellschaften abhängig, die unserem Ziel der vertieften Ingenieurausbildung positiv gegenüber stehen.

Bitte verübeln Sie es uns nicht, wenn wir gleichzeitig auf unser Postscheckkonto Berlin West 670 11 verweisen. Spenden an die Akaflieg Berlin sind durch die anerkannte Gemeinnützigkeit unserer Gruppe voll steuerabzugsfähig.

Vorstandswahlen

Bis zu den Neuwahlen setzte sich der Vorstand wie folgt zusammen:

- | | |
|-----------------|----------------------------|
| 1. Vorsitzender | cand. arch. Hans-J. Aminde |
| 2. Vorsitzender | cand. ing. Wolfgang Herbst |
| Kassenwart | cand. ing. Rodrik Differt |
| Schriftführer | cand. chem. Edgar Lodemann |

Von der Mitgliederhauptversammlung im April des Jahres wurde ein neuer Vorstand gewählt:

- | | |
|-----------------|----------------------------|
| 1. Vorsitzender | cand. arch. Hans-J. Aminde |
| 2. Vorsitzender | cand. ing. Wilhelm Loh |
| Kassenwart | cand. ing. Rudolf Ott |
| Schriftführer | N.N. |

Dem Vorstand ist noch zugeordnet worden ein

- | | |
|-----------------------|----------------|
| Werkstattbeauftragter | Heiner Neumann |
|-----------------------|----------------|

Übersicht über Ausgaben im Geschäftsjahr 1958

1. Werkstatt und Büro

Material für Spatzbau	ca. DM	1.100,--
Baby-Reparaturen	ca. DM	200,--
Werkstattunkosten und Neu- anschaffungen von Werkzeugen	ca. DM	600,--
Werkstattleiter	ca. DM	600,--
Schweißlehrgang f. 6 Mitglieder	ca. DM	240,--
Geschäftsunkosten	ca. DM	200,--
Beitrag an Landesverband	ca. DM	195,--

2. Flugbetrieb

Windenausgaben f. 1535 Starts	ca. DM	1.535,--
Versicherungen	ca. DM	165,--
Hallenmiete	ca. DM	360,--
Garagenmiete	ca. DM	300,--
Flugplatzgebühr Braunschweig	ca. DM	240,--
Flugplatzgebühr Kassel	ca. DM	85,--
Flugplatzgebühr Ehlershausen	ca. DM	115,--
Flugplatzgebühr Ith	ca. DM	60,--
Übernachtungen in Braunschweig	ca. DM	200,--

3. Kraftfahrzeuge

Steuern und Versicherungen	ca. DM	440,--
Autobahngebühren	ca. DM	200,--
Reparaturen und Inspektionen	ca. DM	450,--
Anschaffung eines 2. Opel Kadett	ca. DM	225,--
Fahrtausgaben für VW-Bus, vorwiegend für Überfahrten nach Braunschweig und anderen westdeutschen Plätzen 20492 km à DM 0,10	ca. DM	2.050,--

Summe Jahreskosten: ca. DM 9.560,--

20000 km à DM 0,10	ca. DM	2.000,--
Autobahngebühren	ca. DM	200,--
Übernachtungen in Braunschweig	ca. DM	200,--

Summe: ca. DM 2.400,--

Das bedeutet, daß 25% der Jahreskosten auf die Überfahrt nach Braunschweig entfallen.

Werkstattarbeit

Die Grundlage der Ausbildung in der Akaflieg ist die Werkstattarbeit. Damit erhält der werdende Ingenieur über sein eigentliches Fachstudium hinaus wertvolle praktische Erfahrungen. Jeder Anwärter auf die Aktivsenschaft in unserer Gruppe muß während seiner Probezeit 150 Baustunden absolvieren. Die Neulinge können selbstverständlich nicht sofort am Flugzeug mitarbeiten; aber es ist genügend andere Arbeit vorhanden: Zum Wintersemester wird unser doppelsitziges Flugzeug überholt,



die Startwinde wird überprüft und Schäden am Transportwagen beseitigt. Außerdem wird wieder einmal an einer größeren Reparatur des Grunaubabys gearbeitet.

Vor etwa einem Jahr begannen wir mit dem Neubau eines Hochleistungseinsitzers vom Typ L-Spatz 55, um so für spätere Neuentwicklungen konstruktive Erfahrungen zu sammeln. Heute ist das Flugzeug zu etwa 50% fertiggestellt, ohne die nachhaltige Hilfe unserer Freunde und Gönner wären wir noch nicht so weit, ihnen allen unseren herzlichsten Dank.

Den Stahlrohrumpf des L-Spatzen, sowie die Beschläge schweißt eine Metallbaugruppe, eine Holzbaugruppe hat alle Rippen und Ruder geleimt und beginnt unter der Anleitung eines erfahrenen Flugzeugbaumeisters mit der Montage der Tragflächen.

Eine dankenswerte Entwicklung zeigt sich in der Zusammenarbeit mit dem Institut für Luftfahrzeugbau der T.U. (Prof. Hertel). Im Auftrage des Instituts bauten wir Demonstrationsmodelle und Vorrichtungen zur Werkstoffprüfung spezieller Kunststoffe wie Polyvinylchloride, Polyester und Phenoplaste.

Eine Erleichterung bedeutet für uns auch das freundliche Entgegenkommen des Praktikantenprofessors der Fakultät V, Herrn Dr. Kurlbaum. Durch die Anerkennung unserer Werkstattarbeit als ordentliches Fachpraktikum kann ein Teil der erforderlichen Praktikantenzeit in der Akaflieg-Werkstatt abgeleistet werden.

Altherrentreffen Kassel 1958

Gerne folgten wir dem Rufe unserer erhabenen Akaflieg-väter nach Kassel, wo sie selbst vom Himmelfahrtstage bis zum folgenden Sonntag eine Zusammenkunft veranstalteten. Aus allen Himmelsrichtungen schwärmten die A.H.s. ein. Natürlich auch unser unermüdlicher Mahner, A.H. Model aus Paris, der mit Gattin und Citroen eintraf. Ihm, sowie unserem in Kassel selbst ansässigen A.H. Pank gebührt unser besonderer Dank für die gute Organisation. Unsere Aktiven (14 Studiker u. 1 Flugzeug) fanden vorzügliche Aufnahme. Alt und Jung traf sich dann auf dem Flugplatz Kassel-Waldau, wo zur besonderen Freude aller A.H. Prof. Winter seinen Zaunkönig Motorflugscheinhabern zu Probeflügen überließ.



Der Wettergott sah dem ganzen Treiben offensichtlich nur mit gemischten Gefühlen zu, so daß der Segelflugbetrieb mit unserem Bergfalken II "Berliner Bär" erst am zweiten Tage des Treffens anhub. Die Kasseler Fliegerkameraden vom NVL leisteten uns hierbei freundschaftliche Hilfe, insbesondere durch den Einsatz ihres Startgerätes mit Besatzungen - herzlichen Dank.

An den Abenden versammelten sich dann alle mit Durst und gutem Appetit in eigens dafür organisierten Räumlichkeiten, wo wir auch Kasseler Fliegerfreunde als Gäste begrüßten. Es wurde viel gefachsimpelt, Erlebnisse und Erinnerungen ausgetauscht und alte Bande neu gefestigt. A.H. Grosser aus München zeigte interessante Filme aus guten alten Zeiten und unsere Aktiven gaben Rechenschaft über die bisherige Gruppenarbeit und gelobten, auch weiterhin die Wissenschäften zu pflegen und vertrauensvoll in die Zukunft zu blicken.

Wieder einmal angetan vom schönen und gastfreundlichen Hessenland fuhren wir in unsere Heimatstadt zurück.



Flugbetrieb

Mit eigener Winde, Seilrückholwagen und Segelflugzeug waren wir nun endlich unabhängig und konnten selbständigen Flugbetrieb durchführen. Noch im März begannen wir mit dem ersten Lehrgang, Anfänger konnten sich freifliegen, die Erfahreneren ihre Kenntnisse vertiefen. Besonderen Dank möchten wir hier unserem Fluglehrer Horst Remm sagen, der trotz Grippe unermüdlich Flugsäuglinge schaukelte.

Der Aprillehrgang brachte mit einsetzender Thermik auch fliegerische Erfolge, mehrere Neuerwerbungen von Luftfahrerscheinen und die erste Silber-C-Bedingung in diesem Jahr, ein 5 - Stundenflug. Leider waren die Überlandversuche nicht so erfolgreich.

Ein Transportschaden gegen Ende des Aprillehrganges am Grunababy mußte noch bis Pfingsten behoben sein, zwischen- durch fuhren wir zum Altherrentreffen nach Kassel. In mehrwöchiger Arbeit hatten wir dann doch noch unser Baby klarbekommen, wenn der Lack auch stellenweise noch etwas feucht war.

Während des Sommersemesters war unsere erfolgreichste Wochenendfahrt der 15. bis 17. Juni. Bei bester Wetterlage wurden 2 Überlandflüge von Nachwuchspiloten geschafft über 80 und 100 km und damit weitere Silber-C-Bedingungen erworben. Auch erreichten wir in diesen Tagen mit dem Segelflugzeug Höhen bis zu 2400 m.

Nach dem Sommersemester verlegten wir unseren Flugbetrieb in die Heide. Zur ungestörten Abwicklung des Meßflugprogramms hatte uns großzügigerweise der Luftsportverein Burgdorf e.V. seinen Stammflugplatz zur Verfügung gestellt. Wir konnten den praktischen Teil der Flugleistungsvermessung abschließen und unsere Mitglieder sammelten erste Thermik- erfahrungen.

Über das Idafliegtreffen in der zweiten Augushälfte soll an anderer Stelle berichtet werden.

Den letzten Lehrgang verbrachten wir auf dem Ith, um während des einwöchigen Aufenthaltes erstmalig auch Hang- flugerfahrungen zu gewinnen. Mit unserer Winde, Bergfalke II, Grunababy und VW-Bus starteten wir von Braunschweig, um den Ith dann leider erst einmal ohne den erforderlichen Hangwind kennen zu lernen. Wir hatten schon alle Hoffnungen aufgegeben, als während der letzten drei Tage, nach genauer Voraussage der Wetterstation (!!!) der langer- wartete Südwest einsetzte. Es gab kein Halten mehr und weitere Silber-C-Bedingungen pürzelten: drei 5-Stundenflü- ge und ein Höhenflug durch Erfliegen der Leewelle des Vogelsberges waren das Ergebnis.

Während der Hochsaison segelten bis zu 6 Maschinen gleich- zeitig am 10 km langen Hang ca. 300 bis 500 m über der Hang- kante. Wenn auch nicht alle einen 5-Stundenflug erreichten, so wurden wir doch durch die Schönheiten des lautlosen Fluges über Hügel und Wälder entschädigt.

Ein Vergleich der bisherigen fliegerischen Leistungen zeigt, daß wir nun endlich den Anschluß an andere Akafliegs gefunden haben. Daß es so lange gedauert hat, liegt be- stimmt nicht an der Einsatzfreudigkeit der Mitglieder, sondern ist die Folge der besonderen Schwierigkeiten, denen wir hier in Berlin begegnen.

Fliegerische Leistungen

	<u>1954 bis 1957</u>	<u>1958</u>
Luftfahrerschein Kl. I	7	5
Luftfahrerschein Kl. II	4	4
Silber - C	2	2
weitere Bedingungen	-	3
F-Schleppgenehmigung	1	8
Start	1400	1535

Idafliegtreffen 1958

Die Interessengemeinschaft der deutschen Akafliegs (Idaflieg) veranstaltet jährlich eine Arbeitstagung und jedes zweite Jahr ein fliegerisches Treffen. Die letzte Arbeitstagung wurde im Frühjahr in Darmstadt durchgeführt und diente dem Erfahrungsaustausch der Gruppen auf dem Gebiete der Luftfahrtforschung.

Interessante Vorträge wurden von der Akaflieg Frankfurt über ein elektrisches Variometer, von der Akaflieg Darm- stadt über Versuche mit Kunststoffflächen und von der Aka- flieg München über Motorsegler gehalten.

Das fliegerische Treffen sollte diesmal ein Erproben ver- schiedener neuer Flugzeugtypen hinsichtlich ihrer Flug- eigenschaft zum Ziele haben. Es wurde damit an die Tradi- tion der akademischen Fliegergruppen angeknüpft, die 1941 in Prien schon einmal mit Erfolg ein solches Ingeni- eurfliegen organisiert hatten. Gleichzeitig sollten damit junge Piloten mit der nach dem Kriege stark vernachlässig- ten Prüfung und exakten Messung der die Flugeigenschaft eines Segelflugzeuges bestimmenden Größen vertraut ge- macht werden.

In der zweiten Augushälfte begann dann das fliegerische Treffen auf unserem Exilflughafen Braunschweig. Es tra- fen sich die deutschen Akafliegs aus Aachen, Berlin, Braun- schweig, Darmstadt, Eßlingen, Frankfurt/M, Göttingen und Hannover. Als Gäste nahmen noch die Akaflieg Graz und Akaflieg Wien teil.

An Fluggerät stand uns zur Verfügung:

- 1 Do 27
- 1 Fairchild
- 3 Winden

Flugzeugtypen

SG 38	Grunaubaby III
Doppelraab	Mü 13
Bergfalke II	Ka 7
Mg.19 Steinadler	Kranich III
Weihe	L-Spatz 55
AV 36	D 34



Die Musger 19 der Grazer Akaflieg

Von jeder anwesenden Gruppe nahm ein Pilot an der Typen-erprobung teil, für die eine Do 27 bereitstand. Die technische Leitung und die Einweisung der Piloten übernahm Herr Dipl.-Ing. Zacher von der PFL. Um exakte Vergleiche zu bekommen, lag ein einheitliches Meßprogramm in Form eines vorgedruckten Protokolls zu Grunde, das in 2 - 3 Flügen nach Schlepps auf 1500 bis 2000 m Höhe abgewickelt werden mußte.

Für die Piloten, die sich nicht am Erprobungsfliegen beteiligen konnten, bestand die Möglichkeit, andere Flugzeugtypen in Probestarts und Thermikflügen kennen zu lernen. Zur Schulung und Abnahme der Flugzeugschleppgenehmigung stand eine Fairchild bereit.

An einem späten Nachmittag besuchte uns auch der Altmeister des Segelfluges Wolf Hirth und nahm regen Anteil am Flugbetrieb. Die Motorflieger unter uns durften auf seiner umgebauten Klemm 35 Platzrunden fliegen. Abends in fröhlicher Runde spann er dann ein kräftiges Garn Fliegerlatein aus den Anfängen der Segelfliegerei.

In guter Erinnerung wird uns auch noch ein anderer Abend bleiben: Unsere Startwinde war eines Morgens ausgefallen, und wir hatten den ganzen Tag über gebaut. Gegen Abend war es so weit, das Aggregat konnte montiert werden; als ein Zuschauer wußte, daß gerade eine andere Akaflieg einen Eimer Bier gekauft hat. Also tobte alles in Mechanikerkluft los und eroberte nach heißem Kampfe diesen Eimer, dem dann sehr bald ein weiterer folgte, der ebenso die Runde machte. Zur Erhöhung der Stimmung wurde ein Flügel (Klavier!) in der Flugzeughalle aufgestellt, um der Sangesfreudigkeit zu ihrem Recht zu verhelfen. Dieses Klavier hatte übrigens die Akaflieg Hannover auf einem Lastwagen mitgebracht. Trotz Gesang, Klavier und Bier, allseitigem Stimmungsanstieg lief unsere Winde dann doch noch vor Mitternacht und sie lief besser als vorher

Aktive Mitglieder

cand.arch.	Hans-Joachim Aminde
stud.rer.pol.	Dieter Behrndt
stud.ing.	Detlev Beulke
cand.ing.	Rodrik Differt
stud.ing.	Frank Etzold
stud.ing.	Herrmann Ganschow
cand.ing.	Wolfgang Herbst
stud.ing.	Dieter Huhold
Dipl.-Ing.	Jochen Kassner
Dipl.-Ing.	Konrad Kauffmann
stud.ing.	Rudolf Krahn
cand.ing.	Wilhelm Loh
cand.chem.	Edgar Lodemann
Dipl.-Landw.	Hans Mattig
stud.ing.	Heiner Neumann
cand.ing.	Rudolf Ott
stud.ing.	Dieter Reich

Alte Herren

Dipl.-Ing. J. Alpheis	Dipl.-Ing. O. Lentz
Dipl.-Ing. M. Arndt	Dipl.-Ing. H.W.Lerche
Dipl.-Ing. J. Barche	Dipl.-Ing. R. Model
Dipl.-Ing. H.J.Brockmann	Dipl.-Ing. F. Möhlmann
Dipl.-Ing. H.v.Damm	Dipl.-Ing. E. Neumann
Dipl.-Ing. K. Deunert	Dipl.-Ing. K. Nickoll
Dipl.-Ing. H.J.Dudenhause	Dipl.-Ing. P.E.Pank
Dipl.-Ing. P. Eggert	Dr.Ing. W. Pleines
Dipl.-Ing. K. Eichholtz	Dipl.-Ing. W. Pohl
Dipl.-Ing. W. Eschenbach	Dipl.-Ing. E. Reich
Herr Gerhardt Fieseler (E)	Dipl.-Ing. W. Schilo
Dipl.-Ing. E. Fleischhauer	Dipl.-Ing. L. Schmidt
Dipl.-Ing. J. Frauendienst	Dipl.-Ing. J. Schuck
Dr.med.et dent.W.Freitag (ao)	Dipl.-Ing. J. Schulz-Görner
Dipl.-Ing. E.G.Friedrichs	Dipl.-Ing. H. Schumann
Min.Dir.a.D. H.Geyer (ao)	Dipl.-Ing. D. Schwenke
Dipl.-Ing. W. Graeber	Dipl.-Ing. P. Slawik
Dipl.-Ing. E. Grosser	Dr.Ing. L. Speidel
Dipl.-Ing. R. Hähndel	Dipl.-Ing. E. Sperling
Dipl.-Ing. H.A.Hasche	Dipl.-Ing. W. Stender
Dipl.-Ing. U. Hesse	Prof.Dr.Ing. K. Tank
Dipl.-Ing. W. Hinniger	Dipl.-Ing. H.J.Thomas
Dipl.-Ing. E. Hoffmann	Dipl.-Ing. E. Tränkner
Dipl.-Ing. F. Hoffmann	Herr Anton Tröger (ao)
Dipl.-Ing. K.van Hüllen	Dipl.-Ing. K. Vießmann
Dipl.-Ing. G. Klein	Dipl.-Ing. G.A.Wachsmuth
Dipl.-Ing. V. Kloss	Dipl.-Kfm.u.Ing. H.J.Wefeld
Dipl.-Ing. Knemeyer	Dipl.-Ing. W.Werner
Dipl.-Ing. W. Krieger	Prof.Dr.Ing. H. Winter
Dipl.-Ing. W. Leander	Dipl.-Ing. M. Winter