

Die Umgestaltung des Platzes

Zwei Aufgaben standen bei der DASSU an:

1. Die Platzerweiterung
2. Der Neubau einer Halle

Die Platzerweiterung wurde durch ein geplantes Bauvorhaben der Straßenbaubehörde begünstigt.

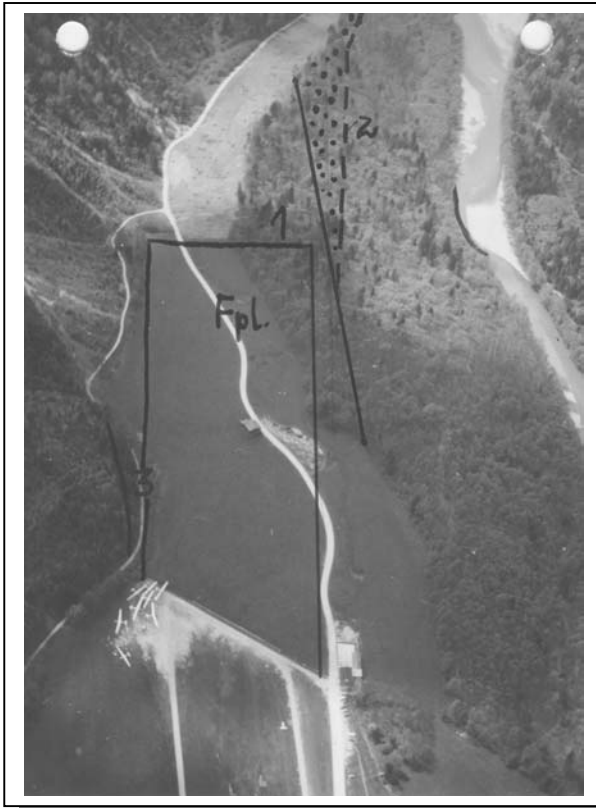
Die Bundesstrasse 305 von Prien nach Reit im Winkel geht mitten durch Unterwössen. Zu Beginn der Motorisierung in den 50er Jahren brachte dies Teile der Bevölkerung auf die Barrikaden. Es wurde also eine Umgehungsstraße für Marquartstein und Unterwössen geplant, die nach der Trassierung durch die Straßenbaubehörde das DASSU-Gelände in seinem ortsnächsten, östlichen Teil tangieren und um ein Geringes verkürzen würde. Gegenüber der Behörde konnte also ein plausibler Grund für eine Verlängerung des Platzes nach Westen genannt werden. Der dadurch der DASSU entstehende Schaden musste natürlich erstattet werden. Nach einigem Hin und Her einigte man sich auf eine Entschädigungssumme von DM 180.000,- unter der Voraussetzung, dass gegen diese Trassierung kein Einspruch erhoben wurde.

Bei der Platzerweiterung waren viele Probleme zu bewältigen, die den Vorständen Karch und Scherff einige schlaflose Nächte bereiteten.

Problem Nr. 1 waren die Grundstücke.

Die im Westen, der einzigen Verlängerungsmöglichkeit, benötigten 50.000 m² konnten für DM 3,50 /m² erworben werden.

Damit das Fluggelände ein vernünftiges Rechteck werden würde und im Startbereich auch die neue Halle platziert werden konnte, fehlte noch ein Stück, das dem Staatsforst gehörte. Da Staatsforst nicht so ohne weiteres verkauft werden darf, muss-



te ein Tauschgrundstück gesucht werden. Mit Hilfe von Frau Kösting und der Gemeinde wurde eine an der Ache gelegene Wildwiese zum Tausch erworben.

Problem Nr. 2 war die Aufbereitung des Platzes.

Das erworbene Gelände zeichnete sich durch Baumbestand, Unebenheiten, zahlreiche alte bis zu 2 Meter tiefe Runsen des alten Achebettes und allerhand sonstige, einem Fluggelände wenig zuträgliche Besonderheiten aus. So musste ein alter, hundertjähriger Stadel, der in der alten Anflugschneise stand, gesondert bezahlt und entsorgt werden. Einige Balken aus diesem Stadel zieren heute noch unseren Aufenthaltsraum in der Unterkunft.

Erdarbeiten schon im kleinen Umfang kosten eine Menge. In der hier angedachten Größenordnung war eine reguläre Finanzierung nicht möglich.

Da kam der DASSU Kurt Bilzer (1. Ehrenmitglied der SSGM) zu Hilfe, ein Mann dessen Verdienste um Unterwössen auch in anderen Richtungen von hervorstechender Vorbildlichkeit waren. Bilzer war seit langem der für die DASSU und die SSGM verantwortliche Bauprüfer. Er arbeitete im Fliegerhorst Erding als Prüfer und kannte



Feuerrohr, den damaligen Kommandeur des Fliegerparkregiments 1, der selbst Segelflieger war.

Das Fliegerparkregiment 1 hatte Truppenteile, die mit schwerem Gerät für Erdarbeiten umgehen konnten. Nach einer Besichtigung des Unterwössener Geländes entschied Feuerrohr, dass seine Mannen als sinnvolle Übung hier einen Behelfsflugplatz anlegen sollten.

Das Material für die Umgestaltung des Platzes kam aus der Ache. Dort gab es eine große Kiesbank, die sowieso im Zuge der Hochwasserregulierung verkleinert werden musste. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein war sehr erfreut über das Angebot eines kostenlosen Abtransportes des überschüssigen Materials.

Nur wie auf die am Nordufer der Ache liegende Kiesbank herankommen.

Eine Brücke musste her; aber wer baut einer armen Segelflugschule eine Brücke?

Major Dieckmann mit seinem Pionierbatalion 8 aus Degerndorf am Inn konnte für diese Aufgabe gewonnen werden. Seine Pioniere bauten die Bärwolf-Brücke über die Ache.

Als dann noch Hauptmann Schnessing-Schneeberg vom Lufttransportgeschwader 61 in Neubiberg mit seinen Transportfahrzeugen so ziemlich alles mittels Fahrschule transportierte, konnte das Unternehmen nicht mehr schief gehen.

Am Platz herrschte ein lustiges Lagerleben. Die Zelte der Bundeswehr wurden mit

Zelten der SSGM und durch Zelte von Gästen der DASSU ergänzt. Fast jeden Abend wurde etwas gefeiert. Besonders die Abende mit Bier und gegrilltem Ferkel waren recht lang, was der Arbeitsleistung am nächsten Tage aber keinen Abbruch tat. Nur einmal hatten wir uns verrechnet. Eine Sau mit 1,2 Zentnern an einem eigens dafür angefertigten Spieß wollte einfach nicht in der errechneten Zeit fertig werden. Nachdem auch noch ein Gewitter im Anzug war, meinten einige, dass Fleisch nicht unbedingt durchgebraten sein müsste. Der Genuss des halbprohen Schweinefleisches führte dazu, dass in den nächsten Tagen der Anblick von Fleisch bei einigen ein



komisches Gefühl in der Magengegend hervorrief und deshalb die abendliche Fressorgie für einige Zeit ausfiel

Bis auf eine Überschwemmung, die aber die Bundeswehr nicht stoppen konnte,



spielte das Wetter ausnahmsweise auch mit, so dass die Aktion nach 6 Wochen beendet werden konnte.

Der Neubau einer Halle

Parallel zu den Erdarbeiten hatte ein Architekt aus Reutlingen, der als Flugschüler Gefallen an der DASSU gefunden hatte, einen Plan für eine Halle entworfen. Diese sollte auf der Nordseite des Fluggeländes und in der Höhe des Starts entstehen.

Auch hierfür war vom benötigten Geld, immerhin ca. DM 300.000,- wenn der als Auftrag an eine Firma vergeben würde, weit und breit nichts zu sehen. Der Vorstand der DASSU musste tief in die Trickkiste greifen, um hierfür eine Lösung zu finden. Alle denkbaren Bezuschussungsmöglichkeiten wurden genutzt und jegliche Möglichkeit von Eigenleistung ausgeschöpft.



Auch die Mitglieder der SSGM wurden als freiwillige Helfer herangezogen. So wurde vor allem am Anbau der Schule tüchtig mit angepackt.

Der Bau der SSGM Unterkunft

Kaum standen die ersten Pfeiler für die neue Halle, begann auch der Aufbau der Unterkunft.

Karl Dahm, ein Schwager von Götz Scherff und ehemaliger Segelflieger, half beim Aufbau der Halle mit seiner Firma tatkräftig mit. Auch die SSGM unterstützte er und war immer als williger, kostenloser Ansprechpartner und Helfer zur Stelle. Unter seiner Anleitung wurden nach dem Motto „beim Arbeiten lernen“ aus den vorwiegend elektronisch vorgepolteten Mitgliedern Maurer, Eisenbieger, Betonarbeiter, Fliesenleger usw.

Fundament und Wände der Unterkunft waren bald fertig und dank der fachlichen



Aufsicht fiel ihre Ausführung auch ganz passabel aus. Als nächstes mußte die Decke in Angriff genommen werden. Die Verschalung und Armierung war noch die leichtere Arbeit. Aber wie sollte man die Betondecke ohne die Verwendung eines teuren Krans gießen? Wie zu Großvaters Zeiten wurde eine schräge Rampe aufs Dach gebaut. 5 kleine Betonmischer lieferten das Material, das dann in Schubkarren über die Rampe auf das Dach transportiert wurde. Nach dieser Aktion hatten alle Beteiligten eine Vorstellung davon, welch kräftezehrende Arbeit das Maurerhandwerk früher war. Im Herbst 1964 stand der Rohbau.



Und was gab es 1964 sonst ?

- Der Bergfalke II D-1500 wird beim Föhnfliegen in Zell am See bei der Landung beschädigt. Nach dem Wiederaufbau wird er am 1.11.1964 an die DASSU verkauft.
- Der Bergfalke III D-1441 wird im Rohbau erworben und fertiggestellt.
- Als dritter Einsitzer neben L-Spatz 55 D-1414 und Ka 8 D-1616 werden am 4.3. 1964 50% des Spatzen D-1620 von Norman Dix für DM 2000,- erworben. Um dies zu finanzieren, gibt es die erste Umlage von DM 50,- im Verein. Dies ist nötig, da Siemens spart und die Zuschüsse spärlicher fließen. Außerdem ist die Finanzlage des Vereins durch den Bruch der D-1500 angespannt.
- Der Spatz-Bruch D-1620 von Norman Dix wird mit Hänger für DM 1000,- an die Luftsportvereinigung Weissenhorn e.V. verkauft. Die SSGM verzichtet zugunsten der Witwe von Norman Dix auf ihren Anteil.

Während des Alpensegelflugwettbewerbs zum 10-jährigen Bestehen der DASSU verunglückt Norman Dix am 7. 6. bei einer Außenlandung in Kössen tödlich.

F-Schleppbetrieb

Zwei Anwohner hatten gute Beziehungen zu Behörden und ihnen war der F-Schleppbetrieb, gegen den sie schon einige Zeit versuchen Mitstreiter zu finden, ein Dorn im Auge.

Im Sommer 1964 ist es soweit und die DASSU erhält einen Brief, indem die Regierung von Oberbayern für die Alpensegelflugschule Unterwössen jede Art von Motorflugbetrieb durch eine Entschließung vom 26.8.1964 verbietet.. Die Regierung

von Oberbayern beruft sich dabei auf das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und bringt Argumente vor, die den tatsächlichen Gegebenheiten widersprechen.

Gegen diese behördliche Verfügung wird seitens des DASSU-Vorstandes Karch und Scherff massiv vorgegangen.

Der F-Schleppbetrieb kann wieder aufgenommen werden aber die Startzahl wird auf 300 im Jahr beschränkt.



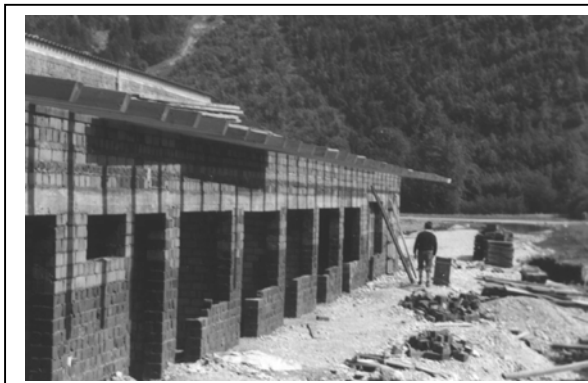
1965

Ein Arbeitsjahr

War die Fliegerei 1964 durch den Bau der Unterkunft schon stark eingeschränkt, so sollte das Jahr 1965 ein fast reines Arbeitsjahr werden. Jedes Wochenende war für die Arbeit verplant, so dass nur zwischendurch schnell einmal ein Flug von kurzer Dauer möglich war.

Einen Vorteil hatte dies natürlich. Der Bau der Unterkunft ging zügig voran, so dass bald schon Richtfest gefeiert wurde.

Als nächstes wurde das Dach mit Eternit-



platten eingedeckt, so dass der Bau austrocknen konnte.

Kaum war unsere Unterkunft soweit fertiggestellt, dass wir darin notdürftig übernachten konnten, ging die Arbeit verstärkt am Schulanbau weiter. Wir waren ja unterdessen Spezialisten am Bau und wurden von denen, die an der Schule dem Fliegen nachgingen, spöttisch als Siemens Bauunion bezeichnet.

Zwischen Juni 1964 bis November 1965 leisteten die SSGM Mitglieder an den Wochenenden unentgeltlich 1303 Arbeitsstunden für die DASSU.

Zweimal Dachdecken

Nach geleisteter Arbeit saßen alle rechtschaffen müde und zufrieden mit einem Bier in der Hand am Waldesrand und bestaunten ihr Werk.

Plötzlich krachte es einige Male und es regnete faustgroße Holzstücke. Was war passiert?

Beim Roden des Auwaldes widersetzten sich einige große Baumstümpfe den eingesetzten Maschinen. Die Pioniere waren der Meinung,

dass man diesen widerborstigen Gesellen besser mit Sprengstoff zu Leibe gehen sollte als sich mit ihnen weiter abzumühen, vom Spaß an der Sache einmal ganz abgesehen.

Anscheinend hatten die Pioniere nicht an alles gedacht. Die Baumstümpfe waren zwar eliminiert, aber die SSGM durfte ihr gerade fertiges Dach ein zweites Mal decken. Die Eternitplatten hatten den herumfliegenden Holzgeschossen wenig Widerstand entgegengesetzt und sahen aus wie ein Schweizer Käse



Eine Arbeitsverweigerung

Wie schon in der bisherigen Flugsaison schufteten wir dieses Wochenende wieder an unserer Unterkunft und das bei bestem Flugwetter. Unterdessen ist es schon Ende Juni geworden und ich habe gerade mal 8 ½ Flugstunden im Flugbuch. Am schlechten Wetter lag es sicherlich nicht. Der Grund ist unserer Unterkunft, die langsam Gestalt annimmt. Über 200 Arbeitsstunden stehen in dieser Saison schon in meinem Arbeitsbuch und bei 80% der restlichen Mitglieder ist es ähnlich. Von den anderen Vereinen und von der DASSU werden wir bereits spöttisch als Siemens Bauunion bezeichnet.

Unser Schorsch Nierle wollte dieses Wochenende unbedingt wieder einmal seinen Allerwertesten in die Luft bringen und tat seinen Wunsch bereits bei der Ankunft in Unterwössen kund. Von unserem Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter Helmut Seitz wurde er zunächst unter Vorbehalt auf Sonntag und am Sonntagmorgen wiederum unter Vorbehalt auf Sonntagnachmittag vertröstet. Mehr wie ein bis zwei Flugstunden am Wochenende war für die arbeitenden Mitglieder nicht drin. Und dass man die meisten Wochenenden ohne einen Start nach Hause fuhr, daran hatte man sich, wenn auch Zähne knirschend, bereits gewöhnt.

Es ist Sonntag-Nachmittag und wir sind gerade dabei, das Dach mit Eternityplatten einzudecken, als unser Spatz einschwebt.

Das, was unser Schorsch des öfteren praktizierte, nämlich die abgesprochene Flugzeit gewaltig zu überziehen, passiert heute unserem Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter. Aus seinem geplanten zweistündigen Flug wurden mehr als vier Stunden. Das Wetter war wohl gar zu verlockend und er hätte zu gerne seine ersten 500 km geflogen. Doch die ersten Anzeichen zur Überentwicklung und hoffentlich auch ein schlechtes Gewissen veranlaßten



ihn dann doch, den Flug abubrechen und zum Arbeiten zu uns zu kommen.

Als nun der Wunsch zu fliegen vom Schorsch nochmals geäußert wurde, war die Antwort vom Helmut: „Nach diesem heißen Tag bist du doch bestimmt viel zu müde zum Fliegen.“ Die Antwort darauf war: „Ja, Helmut, du hast Recht, ich bin viel zu müde zum Arbeiten.“ Dabei öffneten sich seine Hände, das Werkzeug polterte zu Boden und unser Schorsch ward die nächsten 4 Wochen nicht mehr gesehen.

Unmut über das unausgewogene Verhältnis zwischen Fliegen und Arbeit machte sich von da ab breit, aber die Einsicht, dass die Unterkunft bezugsfertig werden musste, gewann bei den meisten doch immer wieder die Oberhand. Im nachhinein muss man unseren Helmut zugestehen, dass seine Arbeitsstunden die unsrigen bestimmt noch übertrafen und dass ohne seine Initiative und Einsatzfreudigkeit unsere Unterkunft vermutlich nicht gebaut worden wäre.

Und dann dies!

Im Oktober 1965 begann der Ärger, der sich über Jahre hinziehen sollte.

Ärger - LVB und SSGM - Kapitel I

Den LVB-Präsidenten Erwin Lauerbach, Staatssekretär im Bayerischen Kultusministerium, stört es, dass die SSGM auf dem Gelände der DASSU eine eigene Halle und eine Unterkunft gebaut hatte. Die SSGM müsste nach seiner Auffassung, damit auf die DASSU Einfluss ausüben können, zumal die hinter ihr stehende Firma zwei Stimmen in der Mitgliederversammlung besaß. Er vertrat wider besserem Wissen auch die Meinung, dass die SSGM sich an den Zuschüssen des Wirtschaftsministeriums für die DASSU bereichere und mit diesen Mitteln ihre Unterkunft gebaut habe. Hinzu kam noch, dass der geschäftsführende Vorstand der DASSU Dr. Dr. Götz Scherff ein Siemens Mann war, der sich gegen seine unsachgemäße Einflussnahme wehrte.

In einem mehrseitigen Schreiben drückte der 1. Vorstand der DASSU, Ludwig Karch, ihm sein Befremden über seine Einstellung aus und zählte die Verdienste von Siemens und der SSGM auf.

Es half alles nichts, Lauerbach tat trotzdem alles, um die Atmosphäre an der DASSU zu vergiften und eventuelle Hindernisse für seine Machterweiterung auszuschalten.

Zu diesem Zeitpunkt wurde auf Grund von Unstimmigkeiten zwischen dem DASSU-Vorstand und dem damaligen Schulleiter Heinzel dessen ausgelaufener Arbeitsvertrag nicht verlängert. Der entlassene Schulleiter begab sich zum LVB-Präsidenten und behauptete, dass der DASSU-Vorstand den Bau der Halle zum Teil durch Schwarzarbeiter ausführen ließ, sich am Baugeld der Schule bereicherte und im übrigen aus der DASSU eine Siemens-Schule machen wolle.

Beim LVB-Präsidenten fielen die Anschuldigungen auf fruchtbaren Boden. Er erstattete Anzeige wegen Betrugs und Schwarzarbeit gegen den DASSU-Vorstand und gegen die Fa. Dahm. (Das Verfahren wurde nach 2 Jahren vom Amtsgericht Traunstein in beiden Fällen wegen seiner Bedeutungslosigkeit eingestellt.)

Lauerbach berief für den 18.11.1965 eine außerordentliche Mitgliederversammlung ein, wobei er folgende Behauptungen aufstellte:

- Die Geschäftsführung der Schule wäre korrupt.
- Die Vorstände hätten sich am Vereinsvermögen bereichert.
- Die staatlichen Zuschussmittel wären für private Zwecke u.a. des Hauses Siemens verwendet worden.
- Die Vorstände hätten Spesenrechnungen getätigt, die den tatsächlichen Gegebenheiten nicht entsprachen.

Er erklärte, dass er einen Bericht des Finanzamts besitze, in dem die Geschäftsführung des DASSU-Vorstands beanstandet werde. Das Finanzamt hatte unterdessen eine Betriebsprüfung durchgeführt.

Lauerbach forderte die Mitglieder auf, über das Ausscheiden des Vorstands abzustimmen und brachte zum Ausdruck, dass unter seiner Führung die Probleme aus der Welt zu schaffen wären.

Dieses Ansinnen wurde von den Mitgliedern abgelehnt. Die von Lauerbach erhobenen Vorwürfe wurden überprüft und erwiesen sich alle als haltlos und unwahr.

In einer Schlussbesprechung mit dem Finanzamt am 2.12.1965 konnten ebenfalls alle Beanstandungen restlos geklärt werden, was Herrn Lauerbach aber nicht daran hinderte, weiter gegen den DASSU-Vorstand und gegen die SSGM zu agieren.

Das Verhalten des LVB-Präsidenten veranlasste Ludwig Karch zu einem mehrseitigen Brief, in dem er seine Verwunderung über dessen Verhalten zum Ausdruck brachte und der in Auszügen hier wiedergegeben wird.

Mit großem Erstaunen habe ich Ihre Ausführungen und Auffassungen zum Thema "Siemens-Segelfluggruppe München" anlässlich der Besprechung vom 13. Oktober 1965 zur Kenntnis genommen. Hierdurch veranlaßt, habe ich mir deshalb in den letzten Tagen die Frage vorgelegt, inwieweit das Vorhandensein dieser Gruppe für die Schule nützlich oder wie behauptet wird störend sei. Ich fühle mich irgendwie verpflichtet, Ihnen dazu noch einmal etwas zu sagen, da meine eigene Arbeit auf das stärkste von diesem "Problem" berührt wird. Das war mir wohl bekannt, nicht aber in seinem ganzen Umfang bewußt.

Abgesehen davon, daß es die Firma Siemens war, die wohl als einzige angesprochene Firma 1954 mit einem als namhaft anzusehenden Betrag von DM 10.000,-- die Startbemühungen der Gründer unterstützte, war es für mich 1957 als ich bedrängt wurde mich für eine Mitarbeit an der Schule zur Verfügung zu stellen maßgebend zu wissen, daß ein engerer Kontakt zu den Herren dieser Firma im Kommen war und auch dort Neigung bestand, am Aufbau in Unterwössen aktiv mit zu arbeiten und mich für den Fall der Übernahme einer Funktion zu unterstützen. Es gelang damals überdies Herrn Dr. Scherff zu gewinnen, seine Aktivität von dem schon damals unstrittenen Oberwiesenfeld und dem Vorsitz der firmeneigenen Segelfluggruppe abzulenken und für eine der fliegerischen Allgemeinheit dienende Sache, nämlich Unterwössen, einzuspannen

Es ist von Ihnen beanstandet worden, daß für die Siemens-Segelfluggruppe "Unterkünfte" gebaut werden, und dies dazu noch auf "unserem Grund", wobei ich annehme daß Sie damit den Grund des LVB meinen. Dazu möchte ich als 1. Vorsitzender der Schule folgendes feststellen:

Nachdem die Siemens-Gruppe unseren Wünschen entsprechend bereit war, die von Siemens zur Verfügung gestellte Halle ausschließlich für Werkstatt- und Technikzwecke freizumachen und ihre Flugzeuge deren kostenfreie Unterstellung 1958 im Rahmen des Aufbaus dieser Halle vereinbart wurde - anderweitig abzustellen, wurde mir die Frage vorgelegt, ob und inwieweit es möglich sein könnte, verschiedene bauliche Wünsche - Aufenthaltsraum, Unterkunftsräume, Kochgelegenheit - in der Nähe unseres Fluggeländes zu realisieren.

der Siemens-Gruppe den Vorschlag gemacht, statt eines eigenen Gebäudes in der Nähe des Flugplatzes auf der westlichen Giebelseite ihre baulichen Vorstellungen zu verwirklichen, unter der Bedingung, daß alle Vorschriften der Schule hinsichtlich Form usw. eingehalten werden. Diesen Vorschlag hat die Gruppe angenommen. Kosten sind der Schule keine entstanden, da alle Materialien - über die uns wie oben dargestellt gegebenen Hilfen hinaus - selbstverständlich von der Gruppe selbst getragen werden und auch die Arbeitsleistung von der Gruppe selbst erbracht wird. Dem aufmerksamen und gutwilligen Beobachter hätte nicht entgehen können, daß seit anderthalb Jahren Wochenende für Wochenende die Angehörigen der Gruppe - übrigens vorwiegend Akademiker und Ingenieure - sich mit Verve um ihren Anbau kümmern.

Darf ich die höfliche Frage anschließen, warum Sie eine glückhafte Verbindung zwischen der Schule und dem Hause Siemens, deren Bindeglied diese so heftig attackierte Segelfluggruppe ist, zerstören wollen? Hätte der Verband in der Vergangenheit die Förderung der Schule in der Form betrieben, die eine Abstützung auf Andere entbehrlich gemacht hätte, so wäre für Ihre Absichten zweifellos Raum gewesen. Bedenkt man, daß letztlich die Zuschußmittel nicht der Landesverband sondern das Wirtschaftsministerium verfügt, so rangieren die Leistungen der Siemens-Gruppe weit vor denen des Verbandes, obwohl in der Mitgliederversammlung das Verhältnis der Stimmen umgekehrt ist. Der Wunsch auf Verstärkung der Stimmenanteile der Siemens-Leute in der Mitgliederversammlung wäre unter obwaltenden Umständen nicht einmal unbillig. Ein solcher Wunsch ist aber bisher niemals vorgebracht worden. Um so mehr darf ich mein bisheriges Vertrauen in die Verbandsführung als beeinträchtigt bezeichnen., als Sie unmißverständlich bekundet haben, daß im Rahmen des Ausbaus der Schule mit Mitteln des Wirtschaftsministeriums (Arbeitsgebiet Technik) und des Bundes (Zentrale Segelflugausbildung) sofort die Forderung "nach verstärkter Einflußnahme" bzw. sogar "Überleitung in die Hände des DAeC" verbunden wäre. Der DAeC hat im übrigen seit 1954 nicht einen roten Heller beigesteuert oder ein sonstwie geartetes Interesse an Unterwössen bekundet. Wir sind es, die dem DAeC noch Gebühren für Verwaltungsarbeit zahlen müssen!

Zwei Punkte sollen der Vollständigkeit wegen noch erwähnt werden: Sie haben weiterhin beanstandet, daß für die Siemens-Gruppe Unterkünfte gebaut werden, für die anderen bayerischen Flieger nicht. Ich kann mich nicht an andere bayerische Flieger erinnern, die für die Schule bereit waren einen vergleichbaren Einsatz zu erbringen, so daß daraus sich der Anspruch einer Kritik ergeben könnte. Auch kommen die anderen bayerischen Segelflieger nur sporadisch und zu kürzeren Besuchen, während die Siemens-Gruppe eben jedes Wochenende im Sommer zum Fliegen, im Winter zum Arbeiten, in Unterwössen ist und aufgrund der Entfernung nach München begreiflicherweise den Wunsch hat, sich eine eigene Unterkunft zu schaffen - ein Bemühen was sicher auf keinem anderen bayerischen Flugplatz zu irgendwelchen Beanstandungen geführt hätte.

Es ist des weiteren beanstandet worden, daß die Siemens-Gruppe "billiger" fliege als die anderen bayerischen Segelflieger. Auch hierzu will ich Ihnen gerne Aufklärung geben: Die Siemens-Gruppe hat in den letzten Jahren über alles oben Dargestellte hinaus in harter Arbeit der Schule zwei Segelflugzeuge aufgebaut, für die das Personal der Schule wegen der Ihnen ja wiederholt vorgetragenen Unterbesetzung keine Zeit fand, die aber für den Flugbetrieb, der uns bekanntlich ja Einnahmen bringt, dringend benötigt wurden. Wir hatten eine MÜ 13d erworben, die sich in einem äußerst schlechten Zustand befand und von Grund auf aufgebaut werden mußte. Dies einschließlich Materialien wurde in einigen hundert Arbeitsstunden von den Siemens-Leuten gemacht. Etwas später kauften wir eine SF 26 im Rohbau, die dann in gleicher Weise von den Siemens-Leuten flugfertig gemacht wurde. Hinzu kommen zahlreiche Arbeitsleistungen am Neubau, auf dem Fluggelände und bei der Abnahme von Maschinen, für die eigentlich unser Schulpersonal zuständig gewesen wäre. Andere bayerische Segelflieger sind mir bei diesen Arbeiten nicht zu Gesicht gekommen. Die Gegenleistung der Schule: Der um eine Mark verbilligte Start auf den drei eigenen Maschinen der Gruppe

1966

Aus SSGM wird SGSM

Innerhalb des Hauses Siemens wird der Wunsch geäußert, dass Freizeitgruppen des Hauses nicht mit den Namen Siemens beginnen sollten. Selbstverständlich wurde diesem Wunsche entsprochen und eine Namensänderung vorgenommen. Die

„Siemens Segelflug-Gruppe München“ (SSGM)
heißt von diesem Zeitpunkt an

„Segelflug-Gruppe Siemens München“ (SGSM)

Die Unterkunft geht der Vollendung entgegen

Langsam ging die Unterkunft ihrer Vollendung entgegen. Während ein Trupp sich weiterhin um den Innenausbau bemühte, ein anderer die Außenfront verklinkerte, bemühte sich ein dritter um unsere Versitzgrube. Die ausgehobene Baugrube, in die zuerst eine Grundplatte eingebracht werden sollte, war über Nacht durch Grundwasser vollgelaufen. Zunächst wurde versucht, das Wasser mit eigenen Pumpen zu entfernen und da dieses nicht zum Erfolg führte, wurde die Unterwössener Feuerwehr zur Hilfe herangezogen. Der gelang es, das Grundwasser kurzzeitig soweit abzusenken, dass das Einsetzen des vorgefertigten Versitzgrubenelements in die Grube erfolgen konnte. Auf das Einbringen der Bodenplatte wurde verzichtet, da eine wasserdichte Verbindung zwischen ihr und dem Versitzgrubenelements nicht gewährleistet werden konnte.



Wie aber nun dieses Teil mit dem Boden wasserdicht verbinden? Ein Taucher wurde benötigt, der diese heikle Unterwasserarbeit ausführte. Hatte da nicht Matthias Nährlich einmal erwähnt, dass er schon mal getaucht habe oder hatte er damals nur vom Schnorcheln gesprochen? Egal, er hatte zumindest den Kopf schon einmal im Wasser und war somit für uns der Taucher des Vereins.

Der Taucher war also gefunden und er hatte die Ehre, im eiskalten Grundwasser einen Boden aus im Wasser aushärtendem Beton anzufertigen was natürlich nicht in einigen Minuten erledigt werden konnte.

Die Folgen waren dementsprechend. Anstelle eines sportlichen Tauchers hatten wir ein vor Kälte zitterndes Wesen, das eine Ewigkeit brauchte bis es wieder angesprochen werden konnte.



Ärger - LVB und SGSM - Kapitel 2

Am 17.2. 1966 findet die Hauptversammlung der DASSU statt, in der heftig gestritten wird.

Lauerbach gibt sich unversöhnlich. Obwohl Karch ihm schriftlich den tatsächlichen Sachverhalt mitgeteilt hatte, ignoriert er dessen Aussage.

Ich sagte: Diese Beteiligung von Siemens muß in einem Gespräch mit der Vorstandschaft oder Mitgliederversammlung geklärt werden, was die Siemens-Gruppe da tut. Die Schule Unterwössen kann nicht in zwei Gruppen geteilt werden. Es geht nicht an, daß die Siemens-Leute in vornehmeren Wohnungen wohnen und die anderen Flieger woanders. Das ist meine persönliche Meinung, daß die Flieger alle eins sind.

Auch die Anmerkung von Dr. Baumgärtner, dass er die Zusammenarbeit zwischen dem Haus Siemens, der Schule und der SGSM immer begrüßt habe und dass sich diese Verbindung für die DASSU immer als sehr fruchtbar erwiesen habe, zeigte keine Wirkung. Gegenüber Dr. Scherff blieb Lauerbach unversöhnlich. Auf ihn konzentrierte er sich, nachdem er festgestellt hatte, dass der 1. Vorstand Karch verwandtschaftliche Beziehungen zu Bundespräsident Heinrich Lübke hatte.

Ich habe das Vertrauen zu Herrn Dr. Scherff verloren. Sie müssen mir das Recht zugestehen. Ich bin verantwortlich für die Flieger.

RA Zietsch wirft ein: "Haben Sie es immer noch verloren, obwohl die Punkte nicht stichhaltig waren?"

**Lauerbach: "Ja, ich habe es immer noch nicht zurück gewonnen!"
"Sie greifen mich an. Dabei habe ich nur Ihrer Bitte, mich beim Finanzamt und den anderen Stellen für die Schule zu verwenden, Folge geleistet."**

Lauerbach war unterdessen bei Siemens und benutzte sein Amt als Staatssekretär im Kultusministerium in der Weise, dass der Eindruck entstand, die Alpensegelflugschule unterstehe wie alle anderen Schulen dem Kultusministerium. Er beschuldigte dort Dr. Scherff und behauptete, dass durch dessen Tätigkeit an der DASSU das Ansehen des Hauses Siemens geschädigt werde. Lauerbach empfahl die Abberufung von Dr. Scherff. Dr. Scherff musste eine demütigende Überprüfung durch seinen Arbeitgeber über sich ergehen lassen. Das Ergebnis dieser Überprüfung war ein Brief an Lauerbach, in dem dessen Vorwürfe zurückgewiesen wurden. Dr. Scherff wurde von der Firma gebeten, den Vorstandsposten bei der DASSU aufzugeben, was er auch machte.

Bei der Wahl seines Nachfolgers wird Herr Zietsch vorgeschlagen.

Herr Lauerbach ruft dazwischen: "Ich lehne Herrn Zietsch ab. Da haben wir wieder Verbindung mit Siemens. Wenn das so durchgeht, lehne ich es ab, bei Zietsch weiter mitzuarbeiten. Das ist wieder ein Mann aus dieser Richtung. Ich lehne es dann ab, weiterhin etwas für die Schule zu tun und den Verein zu unterstützen."

Herr Zietsch wird trotzdem gewählt.

Um Klarheit über die Leistungen des Hauses Siemens zu schaffen, wünschte die DASSU mit Schreiben vom 22.2.66 eine Zusammenstellung der Leistungen, die Siemens unmittelbar und mittelbar für die DASSU erbracht hatte. Im Brief vom 6.6.66 werden die einzelnen Posten aufgeführt.

Ohne die zu diesen Zeitpunkt noch laufenden Leistungen für den Hallenneubau (bis 6.6. DM 29.000,-) und die vielen kleineren Zuwendungen einzubeziehen, bezifferten sich die erbrachten Leistungen auf DM 259.900,-

Olympiade in Unterwössen?

Wer als erster auf den Gedanken kam ist heute nicht mehr feststellbar aber alle waren begeistert. Bei der SGSM entbrannte eine lebhafte Diskussion darüber, welche Vorteile eine derartige Veranstaltung für den Flugplatz bringen könnte. Der Vor-

stand der DASSU sah das ebenso und wurde aktiv. Schon im April wurde der Vorschlag ausgearbeitet, den Segelflug 1972 als olympische Disziplin anzuerkennen und die Austragung auf dem Segelflugplatz Unterwössen vorzusehen

Das Traunsteiner Wochenblatt schreibt am 18.6.1966 (Auszug)

Wenn Segelfliegen olympische Disziplin wird

wäre Unterwössen der gegebene und geeignete Austragungsort

Bundespräsident Dr. Heinrich Lübke fand den Vorschlag, die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen zum Austragungsort dieser olympischen Disziplin zu machen so ausgezeichnet, daß er ihn mit seinen persönlichen Empfehlungen an den Präsidenten Daume des Nationalen Olympischen Komitees (NOK) weitergab.

Kreisrat Dr. Otto Knecht war der gleichen Meinung und bat in einem Schreiben an den seinem Stimmkreis besonders eng verbundenen Kultusminister Dr. Huber, Mitglied des Organisationskomitees der Olympischen Spiele 1972, sich auch für diesen Vorschlag wärmstens einzusetzen:

Nachdem es die olympischen Statuten vorschreiben, olympische Segelregatten nicht auf Binnengewässern, sondern auf offener See durchzuführen, war eine Chance, vielleicht diesen Wettbewerb auf dem Chiemsee austragen zu können, nicht gegeben. Dafür bietet der Vorschlag, der Gefallen und Unterstützung des Bundespräsidenten fand, vielleicht eine Möglichkeit, den Chiemgau aktiv an den Olympischen Spielen teilhaben zu lassen.

Der Segelflug, eine in jeder Beziehung echt und in fast allen Ländern ausgeübte Amateurdiziplin, war erstmalig für die Olympischen Spiele 1940 in Helsinki vorgesehen, nachdem anlässlich der Olympiade 1936 in Berlin diese Sportart in Form eines Rahmenwettbewerbs erfolgreich mitgelaufen war. Der Zweite Weltkrieg machte den Finnen die Austragung der Spiele 1940 unmöglich. Seitdem hat leider keine die Spiele ausrichtende Nation sich dieser Sportart wieder angenommen. Der Segelflug ist eine in Deutschland geborene Sportdisziplin. Als nach dem Ersten Weltkrieg wegen des Versailler Friedensvertrag jede Art von Motorflug verboten wurde, begannen die Flugbegeisterten mit den ersten Versuchen des motorlosen Fliegens. Aus den Gleitern der zwanziger Jahre sind hochentwickelte Fluggeräte geworden. Aus den Gleitflügen an den Hängen der Wasserkuppe in der Rhön, die erst nur Sekunden, später schon Minuten dauerten, sind sportliche Leistungen erwachsen, die ihre Krönung schon in der Überwindung von Entfernungen von über 1000 Kilometern im Segelflug fanden.

Da jede Olympische Spiele ausrichtende Nation die Möglichkeit hat, zum alteingeführten Programm der Wettbewerbe eine weitere Sportdisziplin zu benennen, wären die deutschen Veranstalter sicher nicht schlecht beraten, diese in Deutschland geborene Sportart zu wählen und ihr erneut zu olympischer Anerkennung zu verhelfen.

Auch der LVB und der DAeC nahmen sich der Frage an und stellten entsprechende Anträge. Leider fanden alle Argumente bei

den Verantwortlichen des Olympischen Komitees kein positives Echo.

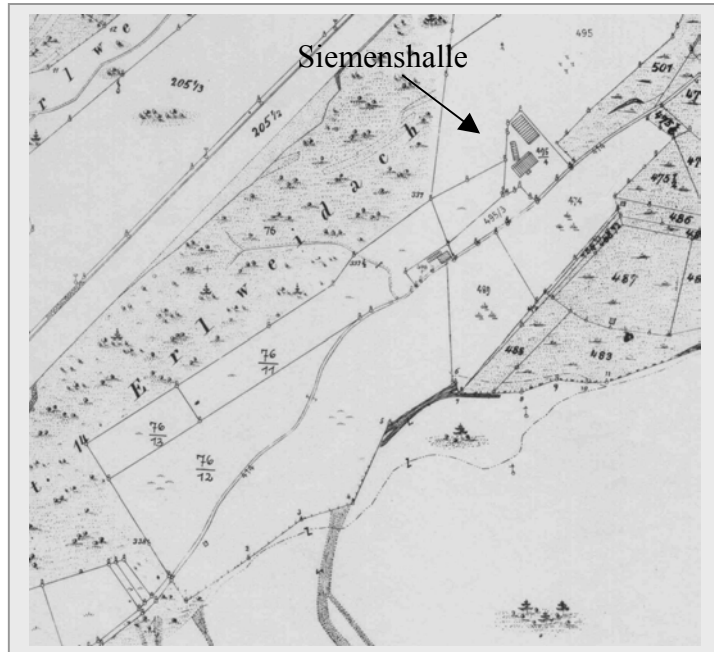
1967

Die Halle der SGSM auf fremdem Grund

1958 errichtete die SGSM mit Zustimmung der Gemeinde eine Unterstellhalle auf Gemeindegrund (Flur Nr. 495/4). Dem Wunsch von Siemens, das Grundstück kaufen zu können, wollte die Gemeinde zunächst nicht nachkommen, überließ uns das Grundstück aber zur kostenfreien Nutzung. Wir hatten die mündliche Zusage, im Verkaufsfall das Grundstück angeboten zu bekommen.

1967 verkaufte die Gemeinde das Gelände aufgrund einer Intervention des damaligen LVB-Präsidenten Staatssekretär Lauerbach nicht an die SGSM sondern an den LVB. Dessen Aussage an die Gemeinde war, „der LVB stelle als Dachorganisation das Grundstück ohnehin seinen Mitgliedsvereinen kostenlos zur Verfügung“. Deshalb sei es gleichgültig, wer der Grundbesitzer sei.

Unsere Bitte an den LVB, uns nunmehr das Hallengrundstück weiterzuverkaufen bzw. ein Erbbaurecht einzuräumen, wurde nicht berücksichtigt. Das Erbbaurecht erhielt 5 Jahre später die DASSU.



Die von der SSGM für ihre Vereinszwecke aufgestellte und der DASSU kostenlos zur Mitnutzung überlassene Halle stand somit auf DASSU- Grund.

Bei der Unterkunft (Flur Nr. 76/13), die mit Zustimmung des Vorstands und der Mitglieder der DASSU errichtet wurde, war es ähnlich.

Eine Uhren-Anlage für die DASSU

Trotz des Ärgers und der unberechtigten Vorwürfe bemühte sich die SGSM, weiterhin der DASSU zu helfen. So wurden von unserem Mitglied Fritz Villinger eine Nachrichtentechnische- und eine Uhren-Anlage im Wert von DM 40.000,- beschafft und aufgebaut. Außerdem hatte die SGSM hierfür noch 2806 m Kabel (14 Fernsprechadern, 2 Adern 12V Stromversorgung und 2 Ko-axialkabel) im Wert

von DM 7.772,- und 1200 m Feuchtraumkabel im Wert von DM 1440,- organisiert.

In der DASSU-Hauptversammlung spricht der erste Vorstand Karch die Hoffnung aus, dass diese Initiative nicht wieder damit belohnt wird, die SGSM des Eigennutzes oder gar der betrügerischen Bereicherung zu bezichtigen

D-1000 - Kapitel 2

D-1000 - bei einer so schönen Nummer kann unser 1. Vorstand nicht widerstehen.

Am 2.9.1967 wird für DM 400,-- der Doppel-Raab D-1000, der leider nur mehr einsitzig zugelassen ist, als Nostalgieflugzeug von der DASSU gekauft und neu gestaltet.

Uns war klar, dass der Bauprüfer für das erste (Werknummer 01) nach dem Wiederbeginn zugelassene Flugzeug die Flugtauglichkeit nicht lange aufrechterhalten würde.



Beim Doppel-Raab fehlt eine Leiter oder unser Otto Tuscher ist zu klein.

Aber der Spaß, den man bis dahin haben würde und die schöne Nummer waren den Kaufpreis wert.

Und was gab es 1967 sonst ?

- Die Stimme der Siemens Schuckertwerke AG geht am 1.2.1967 an die Freizeitgemeinschaft Siemens München über.
- Die SGSM hat 46 Mitglieder. Der Jahresbeitrag beträgt DM 60,--
- In Unterwössen erfolgen 459 Starts mit 281 Std. Flugzeit.
- Mit dem Forstamt wird Nutzungsrecht für den Parkplatz der SGSM vereinbart.
- Hans von Plata ließ sich am Rechenberg zu weit nach Osten abtreiben und schaffte es nicht mehr zurück. Bei der anschließenden Landung auf der Rödelmoosalm stand ein Zaun im Weg. Der Bruch der D-1414 kostete DM 2500,-- bei einer Eigenbeteiligung von DM 500,-.

Unterkunft

Um eine gleichmäßige Arbeitsverteilung zu erreichen, hatten wir uns im letzten Jahr schon darauf geeinigt, samstags von 13⁰⁰ bis 18⁰⁰ und sonntags von 9⁰⁰ bis 17⁰⁰ am zugewiesenen Arbeitsplatz zur Verfügung zu stehen. Die Fahrtkosten von DM 2,50 wurden bei einem vollen Wochenende von der Gruppe in Form der freien Wochenunterkunft vergütet. Vom 14. Januar bis 1. April sollte jedes Mitglied ein Soll von 5 Arbeitswochenenden erfüllen.

Bei Karl Dahm sind 266 Arbeitsstunden beim Bau an unserer Unterkunft aufgelaufen. Die Rechnung hierfür, DM 1.361,-- gingen als Spende an die SGSM.

Ein Dach für die DASSU

Die Fertigstellung der DASSU-Halle beschränkte sich auf den Schulanbau. Anstelle Fliegen wurde von den SGSM-Mitgliedern an einem Wochenende das Dach

des Anbaus gedeckt und an einem anderen wurde der Schulanbau an die Heizungsanlage der SGSM-Unterkunft angeschlossen.

1968

SGSM Flotte 1968



von links L- Spatz D-1414 Doppel-Raab D-1000 L- Spatz D-1114
Bergfalke D-1441 Ka 8 D-1616

Ärger - LVB und SSGM - Kapitel 3

Oberflächlich betrachtet hatte sich die Lage etwas beruhigt. Lauerbach hatte eine Kommission gegründet, die als Puffer zwischen ihm und seinen Widersachern wirken sollte. Offiziell kümmerte er sich nicht mehr um die Angelegenheit Unterwössen sondern überließ dies der Kommission. Im Hintergrund aber ging der Kleinkrieg weiter. So erschien er erneut im Hause Siemens, um die Anschuldigungen, die bereits durch zahlreiche Prüfberichte entkräftigt worden waren, erneut vorzubringen. Nach einer neuerlichen, gründlichen Untersuchung wurde Lauerbach am 5.8.1968 mitgeteilt, dass alle gegen Dr. Scherff gerichteten Vorwürfe einer Überprüfung nicht standhielten. Auch der Vorwurf, die SGSM habe ohne Baugenehmigung ihre Unterkunft gebaut, konnte entkräftet werden.

Dass dies, trotz des Schutzes, den die Firma ihren Mitarbeitern vor unberechtigten Vorwürfen angedeihen ließ, zu einer gewissen Unruhe führte, ist verständlich.

Sichtbare Nachteile für die SGSM ergaben sich keine daraus, aber die Verärgerung war so groß, dass für die Jahreshauptversammlung des LVBs beantragt wurde, „die Bestellung des Hr. Lauerbach zum Präsidenten des LVB mit sofortiger Wirkung zu widerrufen“.

Wie zu erwarten war, hatten andere Vereine andere Sorgen, so dass der Antrag abgelehnt wurde.

Ein Spatz (D-1114) entsteht

Nachdem sich einige aus einer sehr aktiven jungen Gruppe vehement zum Leistungsflug hingezogen fühlten, beschloß der Verein, dass diese sich doch gefälligst selbst ein Flugzeug bauen sollten, damit das einzige Leistungsflugzeug, der L-Spatz D-1414, nicht immer so umlagert sei.

Ein gebrauchter Rumpf und der Flächenrohbau eines L-Spatz waren als Ausgangsbasis bald gefunden. Die Wintersaison 1967

/ 1968 reichte aus, in Konkurrenz zum vorhandenen L-Spatz D-1414 einen besonderen L-Spatz D-1114 auf die Kufe zu stellen. Die Rumpfoberseite hatte keinen Vierecksverband mehr sondern einen Dreiecksverband, die Cockpitverkleidung, die Schlitzverkleidung und der Sitz waren aus GFK und die eingestakte Haube stammte von der SF 27.

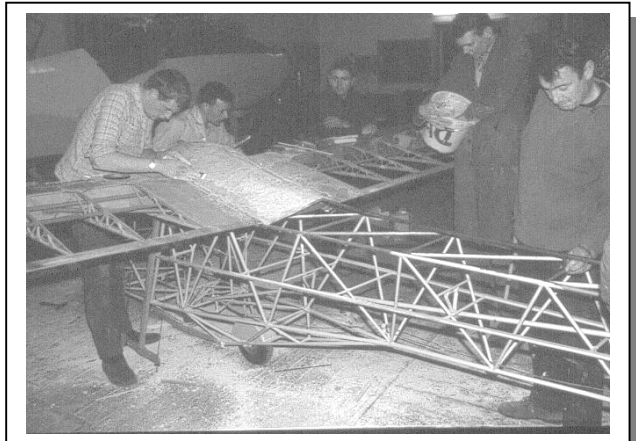
Beim Bau der Schlitzverkleidung ging uns das Material aus. Gott sei Dank hatte Toni Tröger, damals Werkstattleiter der DASSU, seine alte Strickjacke in der Werkstatt hängen. Diese wurde nun als Stützmaterial in die Schlitzverkleidung eingeharzt. Bei der anschließenden, wochenlangen Suche nach der Jacke waren wir natürlich mit Feuereifer behilflich.



Unsere älteren Vereinskollegen begutachteten zwischendurch unser Machwerk, wobei sie sich die eine oder andere spitze Bemerkung nicht verkneifen konnten. Eine dieser Bemerkungen „vergolden wollt ihr ihn womöglich auch noch“ führte dazu, daß wir den Knüppel ausbauten und ihn von Otto Tuscher in der Siemens Galvanik vergolden ließen. Wir hatten aber die Rechnung ohne den Bauprüfer Kurt Bilzer gemacht. Dieser hielt zu unseren älteren Mitgliedern und verlangte mit der Begründung, der vergoldete Knüppel würde blenden, daß dieser mit ganz gewöhnlicher Farbe überpinselt wurde.

Und was gab es 1968 sonst ?

- Der Jahresbeitrag wird auf DM 100,-erhöht.
- Der Raum 10 unserer Unterkunft, bisher noch im Rohbau, wird ausgebaut.
- Der Doppel-Raab D-1000 wird aus technischen Gründen außer Betrieb genommen.
- Für die ASK 13, die das Kennzeichen D-1000 übernehmen soll, wird eine Umlage von DM 100,- eingefordert. Der Vogel wird inklusive Instrumenten und 11% Mehrwertsteuer DM 18.387,65 kosten.
- In der Mitgliederversammlung der DASSU am 15.1.1968 wird beschlossen, für die Grundstücke Flur-Nr. 495/4 und Flur-Nr. 76/13, auf denen die SGSM Baulichkeiten (Halle und Unterkunft) errichtet hat, für Siemens ein Erbbaurecht einzutragen.
- Dr. Götz Scherff wird aufgrund seiner großen Verdienste zum Ehrenmitglied der DASSU ernannt.



1969

Übernachtungsgebühren

Unsere Unterkunft wird nicht nur von verheirateten Mitgliedern, deren Ehefrauen und Kindern (die selbstverständlich den Status der Gruppenmitglieder besitzen) gut angenommen, sondern auch von den Junggesellen und deren momentanen Freundinnen. Dies führte bei der Raumbelugung zu Problemen.

Es galt immer noch der Moral- Paragraph,

der das Übernachten unverheirateter Paare als Verkuppelung einstuft und unter Strafe stellt. Deshalb hieß es in der Hausordnung „Übernachten von Junggesellen mit Freundinnen im gleichen Raum kann nicht geduldet werden“.

Ein anderes Problem waren die Übernachtungsgebühren.

Am 19.2.1969 beschloss der Vorstand:

Wie bereits in der Hausordnung festgelegt, bedarf die Übernachtung von Gästen der vorherigen Anmeldung beim Vorstand und dessen Zustimmung!! Ausserdem war es notwendig geworden, die Gebühren für Gäste zu überprüfen. Als Ergebnis der sich anschliessenden Überlegungen möchten wir die nachstehende Neuregelung bekanntmachen:

	Gästeübernachtungen pro Tag	Unterkuftsbe- nutzung ohne Übernachtung pro Tag
Gäste	DM 6,--	DM 4,--
Kinder von Gästen b. z. 14 J.	DM 3,--	DM 2,--

Die Junggesellen liefen gegen diese Preiserhöhung für die Übernachtung ihrer Freundinnen, die ja nicht den Status der Gruppenmitglieder besaßen, Sturm. Am 22.4.1969 beschloss der Vorstand, die

Preiserhöhung für Freundinnen zurückzunehmen. Um einen Missbrauch auszuschließen, durften Freundinnen, sie sind ja Gäste, nur einmal im Geschäftsjahr gewechselt werden.

2. Gästegebühren für die Unterkunft

In Abänderung der im letzten Rundschreiben getroffenen Regelung der Gästegebühren hat sich der Vorstand bereit erklärt, jedem unverheirateten Mitglied für einen Gast die Benutzung der Unterkunft zu folgenden Gebühren zu gestatten :

- 3.-DM pro Übernachtung mit Tagesaufenthalt
- 2.-DM pro Tagesaufenthalt ohne Übernachtung
- 1.-DM pro Übernachtung ohne Tagesaufenthalt (nur gültig für den Tag der An- oder Abreise)

Dieser Gast muß dem Vorstand der SGSM namentlich schriftlich bekanntgemacht und persönlich vorgestellt werden. Ein Wechsel der Person des Gastes ist während des Geschäftsjahres der SGSM ausgeschlossen, ein Wechsel kann nur zu Beginn eines Geschäftsjahres unter angegebenen Voraussetzungen erfolgen.

Diese Gäste sind selbstverständlich zur Einhaltung unserer Hausordnung und zur tätigen Mithilfe beim Unterhalt unserer Unterkunft verpflichtet.

Ein Großteil der aktiven Mitglieder des Vereins 1969.

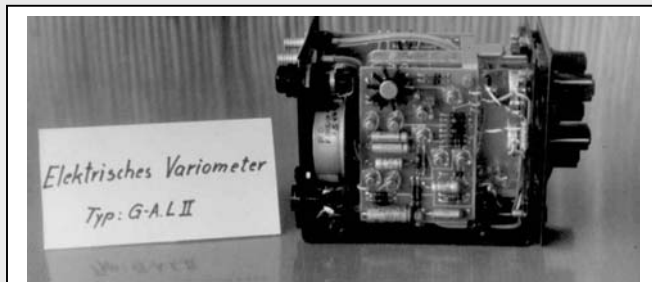


von links nach rechts *Liegend* *Kraft Heinrich, Limmer Hans*
Erste Reihe v. Plata Hans, Reis Alwin, Ackermann Bruno, Wenzel Hans, Leyendecker G A.,
 Tuscher Otto, Dr. Scherff Goetz, Nährlich Matthias, Engler Wolfgang, Fischer
 Heinrich,
Zweite Reihe v. Wurmb Hans Dieter, Nierle Georg, Hagen Wolfgang, Seitz Helmut, Schem-
 mel Eike, Böttcher Dietrich, Berger Manfred, Werner Karl, Tuscher Annelise,
 Oberhuber Harald, Schätz Erhard

Und was gab es 1969 sonst ?

- Als Voraussetzung für die Aufnahme neuer Mitglieder werden eine Aufnahmegebühr von DM 250,- und 100 Arbeitsstunden festgelegt.
- Die ASK 13 D-1000 wird im April geliefert. Der Kaufpreis vom DM 18.638,- wird wie folgt aufgebracht:

SGSM		10.000,-
Generalsekretariat		2.500,-
Freizeitgemeinschaft	1968/69	1.529,72
„	1969/70	2.000,-
„	1970/71	2.000,-
	Standortverwaltung (Mehrwertsteuer)	608,28
- Helmut Seitz und Walter Freter gehen mit dem L-Spatz D-1414 nach Aigen.
- Die K8 D-1616 wird grundüberholt.
- Wolfgang Hagen organisiert einen Lehrgang zum Erwerb des Flugfunkzeugnisses, da abzusehen ist, dass die Post demnächst diesen Nachweis verlangen wird. Notwendig hierfür sind ca. 15 theoretische und praktische Abende. Der Abschluss ist eine Prüfung vor der OPD München. Fritz Villinger hilft ihm und übernimmt einen Grossteil der Ausbildungsarbeit.
- Die von Gustl Leyendecker entwickelten und gebauten 5 elektrischen Variometer werden nebst einem Zusatzanzeigergerät für den Doppelsitzer in unsere Maschinen eingebaut.



Eine Platzrunde

Am 3.11.69 brachte die Abendzeitung nebenstehenden Artikel unter der Überschrift

„Alpen-Spritztour ohne Flugschein“

Gericht verurteilte „Schwarzflieger“ zu 250,-- Mark Strafe

Was war passiert?

Wir saßen bereits im schmutzigen Löffel und Wolfgang Hagens Jodel stand vor unserer Halle. Fritz Viflinger hatte sich angeboten, sie zur Unterkunft zu rollen. Das Motorengeräusch steigerte sich plötzlich auf Volllast und die Jodel zog im Steigflug an uns vorbei. Nach einer erweiterten Platzrunde von ca. 6 Minuten erfolgte eine saubere Landung und die Maschine rollte an den vorgesehenen Abstellplatz. Aus dem Vogel stieg ein sichtlich zufriedener Pilot, der als Grund für seinen Flug angab, dass er beim Rollen etwas zu schnell geworden sei und aus Sicherheitsgründen lieber eine saubere Platzrunde als eine unsichere Landung im Geradeausflug gemacht habe. Was kann der arme Pilot schon dafür, dass der Platz so uneben ist und der Vogel von einer Bodenwelle in die Luft katapultiert wird. Er verschwand auch nicht wie beschrieben in den Wolken und donnerte auch nicht im Sturzflug wieder auf die Landepiste sondern setzte nach einer etwas erweiterten, großzügig bemessenen Platzrunde die Jodel sanft und gekonnt auf die Landebahn.



Eine Selbstanzeige bewahrte ihn vor größeren Schwierigkeiten.

Die einsitzige Jodel vor der Halle und ein Gast.

Von Jan Friedrich

Traunstein — Ohne Flugschein brauste der Ingenieur Friedrich V. (47) mit einer einmotorigen „Jodel D“ über die Piste des Unterwössener Flugplatzes (Chiemgau) und verschwand mit einer eleganten Schleife in den Wolken. Der illegale Alpenrundflug über den Chiemgauer Bergen brachte den Ingenieur jetzt vor Gericht.

In Friedrich V. brach die alte Flugleidenschaft durch, als er nach über 20 Jahren zum erstenmal wieder im Cockpit einer Maschine saß. Der ehemalige Jagdflieger sollte als Ingenieur des Unterwössener Bodenpersonals die Bremsen der Jodel überprüfen. Friedrich V. konnte der Versuchung nicht widerstehen. Ein Augenzeuge: „Plötzlich jaulte der Motor auf, die Jodel wurde immer schneller und hob ab.“

Wie in alten Zeiten jagte Friedrich V. mit der Sportmaschine durch die Wolken und betrachtete sich die Chiemgauer Alpen stolz von oben. Sechs Minuten lang zog er Schleifen und donnerte schließlich im Sturzflug wieder auf die Landepiste herunter.

Der Besitzer der Sportmaschine verfolgte indessen angstvoll den Landeanflug, denn er wußte, daß der Pilot keinen Flugschein hatte. Doch der alte Jagdflieger brachte die Jodel glatt auf den Boden.

Das Landgericht in Traunstein verurteilte Friedrich V. zu 250 Mark Strafe.

Das Ende des L-Spatz D-1414



Rüdiger Zucker hatte Baumberührung und schmiss den L-Spatz D-1414 in den Rechenberg. Dabei entstand ein Totalschaden. Er trug nur einen Schock und eine klaffende Wunde am Arm davon.

Da der Abtransport im steilen, unwegsamen Gelände kaum zu schaffen war und ein Wiederaufbau des Vogels einem Neubau gleichkäme, wurden die Überreste des Bruchs am Berg verbrannt.

Bei aller Erleichterung über den geringen Personenschaden sah man nur betroffene Gesichter.

Zuviele Arbeitsstunden hatten die Mitglieder in diesen Vogel der ersten Stunde investiert, um sein endgültiges Aus so ohne weiteres zu verdauen.



Daran änderte auch die Aussicht auf einen neuen, modernen Kunststoffvogel, der als Ersatz für die D-1414 in Erwägung gezogen wurde, nicht viel.

Als Übergangslösung wurde von der DASSU die Mü 17 D-1717 für DM 3.500,--, das ist der halbe Neupreis, gekauft.



Ärger - LVB und SSGM - Kapitel 4

Obwohl die SSGM nachweislich nie an den Zuschüssen des Wirtschaftsministeriums an die DASSU partizipierte, waren sie immer wieder der Angelpunkt, an dem man eine allen gerecht werdende Lösung scheitern ließ. So bestand Anfang 1969 zwischen LVB, DASSU und Siemens Einigkeit über den Abschluss eines Erbbauvertrages für das Hallen- und Unterkunftsgrundstück.

Bei einer Besprechung am 28.3.1969 im Wirtschaftsministerium wurde von dessen Vertreter ohne nähere Begründung erklärt, dass einem Erbbaurecht zugunsten der Siemens AG aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht zugestimmt werden könne. Die Annahme von Hr. Lüders (Vertreter der Siemens AG) dass Siemens in Unterwössen ausmanövriert werden soll, wurde bestätigt, als am Ende des Gesprächs die Überlegungen einer Auszahlung von Siemens eingebracht wurden.

Von Siemens wurde auf diesen Affront nicht eingegangen.

Bei der DASSU ging es, trotz schwierigen Anfangsbedingungen, im Laufe der Jahre 1954 bis 1966 stetig bergauf, so dass ein finanzielles Polster vorhanden war. Mit Beginn des Jahres 1967 übernahm der Schatzmeister des LVB, Hr. Schreiber, die Geschäftsführung und schaffte es bis 1969, einen Schuldenberg von über DM 370.000,- anzuhäufen. Dies nahm das LVB-Präsidium zum Anlass, zur Mitgliederversammlung der DASSU am 18.12. 1969 folgende Forderung zu stellen:

- Der LVB fordert die Auflösung des Vereins. Sollte die DASSU e. V. die Auflösung nicht beschließen, wird der LVB seine Mitwirkung bei Bemühungen zur Abwendung des Konkurses versagen.
- Der LVB ist bereit, die Weiterführung des Flugplatzbetriebes zu übernehmen.

Die Entscheidung über dieses Ansinnen wird auf die Hauptversammlung im März 1970 verschoben.



1970

Die (ASG)

„Alpensegelflug-Betriebsgemeinschaft-Unterwössen-Prien“

Die Freizeitgemeinschaft Siemens weist uns darauf hin, dass laut Satzung der Freizeitgemeinschaft es nicht zulässig sei, firmenfremde Mitglieder in die SGSM aufzunehmen. Die Unterstützung, die über die Freizeitgemeinschaft der SGSM zufließt, soll nach deren Meinung in erster Linie den Mitarbeitern des Hauses Siemens zugute kommen.

Wir waren damit nicht einverstanden und wehrten uns dagegen, da wir verdiente Mitglieder, die die Firma wechselten, nicht verlieren wollten.

Nach einigem Hin und Her wurde die Lösung gefunden. Ein eigener Verein musste

für diese Mitglieder geschaffen werden.

Die „Alpensegelflug Betriebsgemeinschaft Unterwössen-Prien“ (ASG), ein bis dahin eingeschlafener Verein ohne Mitglieder, wurde wieder aktiviert. Am 24.1.1970 wurde für die ASG eine neue Satzung erstellt, die zur Durchführung des Vereinszieles eine Kooperation mit der SGSM mit gleichen Rechten und Pflichten vorsah. Nachdem der Vorstand der ASG mit dem der SGSM identisch war, änderte sich für die Mitglieder nichts und der Wunsch der Freizeitgemeinschaft Siemens war erfüllt.

Und was gab es 1970 sonst ?

- Der Vorstand der SGSM ist gleichzeitig Vorstand der neu gegründeten ASG.
- Unser Bauprüfer Kurt Bilzer wird das erste Ehrenmitglied der ASG und damit indirekt auch das erste Ehrenmitglied der SGSM.
- Die Aufnahmegebühr beträgt DM 250,-.
- Es wird der Kauf eines neuen Motorseglers SF 25 B beschlossen.
- Helmut Seitz und Otto Tuscher werden auf Wunsch des Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr bei der DASSU Beauftragte für Luftaufsicht.
- An Arbeitsleistung fallen 4460 Std. an, die mit je DM 3,00 verrechnet werden.
- In Unterwössen werden bei 444 Starts (359 Winde, 85 Flugzeugschlepp) 418 Stunden geflogen.
- Die SGSM belegt beim Bayerischen Segelflugwettbewerb in der Mannschaftswertung mit den Piloten Hagen, Leyendecker und Limmer den 4. Platz .
- Von G. Leyendecker und H. Limmer werden in Innsbruck mit der K8 die ersten Flugversuche im Föhn unternommen.
- Insgesamt werden 1970 von der SGSM rund 3000 Überlandkilometer erflogen. Dieses Ergebnis rechtfertigt die Anschaffung eines Hochleistungsseglers. Ein Phoebus wird bestellt.
- Fünf neue Leistungsabzeichen gibt es in der SGSM:

Gold C	Leyendecker, Limmer
Silber C	Berger, v.Plata, Wenzel
- Fritz Villinger erbringt durch seine Arbeitsleistung für die DASSU Einnahmen von DM 8.183,-- Davon gehen als Spenden

DM 3000,--	an den BLVM,
DM 1.243,--	an die DASSU und
DM 3.840,--	an die SGSM

Gemeinsame Heizung

Der DASSU-Anbau (Schulanbau) an der neuen Halle war an die Heizung der SGSM angeschlossen. Da einerseits die lange Leitung die Wirtschaftlichkeit erheblich beeinträchtigte und die Heizkosten in die

Höhe trieb, andererseits der jeweilige Verbrauch nicht ermittelt werden konnte, wurde, um Streit zu vermeiden, der DASSU nahegelegt, eine eigene Heizung anzuschaffen.

Ärger - LVB und SSGM - Kapitel 5

In der Hauptversammlung der DASSU vom 19.3.1970 zieht der LVB seinen Antrag von 1969 zurück, die Auflösung des Vereins DASSU zu beschließen.

In der Angelegenheit, Sicherung unserer Baulichkeiten durch ein Erbbaurecht, geht nichts voran.

Der in der DASSU-Mitgliederversammlung vom 15.1.1968 ergangene Beschluss, Siemens für die Grundstücke Flur-Nr. 495/4 und Flur-Nr. 76/13 ein Erbbaurecht einzutragen, wurde nicht vollzogen.

16. Juni 1970, Ein ereignisreicher Tag im Leben eines Segelfliegers

Am 15. Mai 1965. Fluglehrer war Helmut Seitz, Flugzeug Bergfalke D-1441, Startort Unterwössen, Landeort Unterwössen, Flugzeit 3 Minuten.

An diesem Tage also, um genau 11 Uhr und 12 Minuten, begann meine segelfliegerische Ausbildung.

So meinte ich jedenfalls. Man hatte mich als „Nicht Siemensianer“ in den Club aufgenommen, weil man dringend engagierte Leute gebrauchen konnte. Nicht zum Fliegen, wie ich erwartete, sondern zum „Betonieren“ Es war nämlich genau die Zeit, in der in Unterwössen unsere heutige Unterkunft entstand.

Ein Jahr später, am 10. Juni 1966 war es aber dann trotzdem soweit. Nicht etwa, wie aus heutiger Sicht vielleicht vermutet wird, „Alle Leistungsabzeichen, und auch den letzten Diamanten erflogen“, nein, mein erster Alleinflug stand an. Wieder auf Bergfalke D-1441, auf dem ich nun schon 40 Flüge auf dem Kerbholz hatte.

Zurück zum 16. Juni 1970. Seit zwei Jahren hatte ich nun schon meinen Luftfahrerschein. Es war ein Tag wie es viele für mich gab. Als ich gemächlich zur Halle hinunter schlenderte, waren die beiden Rennmaschinen, L Spatz D-1114 und L Spatz D-1414 längst eingeteilt, in der Luft, und kämpften oft schon mit einem „Absaufer“.

Ich hatte nämlich herausgefunden, wenn man gut ausgeschlafen mittags zum Start kommt, die Thermik recht zuverlässig ist. Ich startete also mit meiner Mü 17 Kennzeichen D-1717 (Deckname: DC 3 wegen der nach hinten gepfeilten Flügel) die wie immer für mich bereit stand. Die damaligen fliegerischen Cracks im Verein interessierten sich nämlich nicht dafür.

Startzeit: 11h 42 Min. Ausklinkhöhe an der Winde 350m. Die Thermik am Hang war trotz fortgeschrittener Tageszeit mäßig. In Forststraßenhöhe mit Minimalgeschwindigkeit (50km/h)



herumkriechen. Flache Achten fliegen. Einleitung der Kurven eigentlich nur durch Gewichtsverlagerung auf der breiten Sitzbank.

Diese Bedingungen passten nun so ganz und gar nicht zu dem Marschbefehl, den Fluglehrer und Vereinsvorstand Helmut Seitz am Morgen ausgegeben hatte: „Manfred, (Berger) Hans, (v.Plata) und du, Hans (Wenzel) Ihr drei heute ab nach Zell a. See. Dort landen, Silber C - Strecke fliegen“. So saßen wir nun alle drei ziemlich eingeschüchtert in unseren Kisten und versuchten unser bestes.

Die Startreihenfolge ist mir heute nicht mehr geläufig. Manfred Berger Ka 8 D-1616, Hans v.Plata L-Spatz D-1114. Ich startete jedenfalls zuletzt. Nachdem ich nun schon seit zwei Stunden die Forststraße am Hang auf- und ab geflogen war, den Marschbefehl von Helmut im Hinterkopf, entwickelte ich einen ungeheuren Plan: „Hans, sagte ich zu mir, wenn der Hang das nächste mal ordentlich bläst, und du wieder eine Höhe von 550m erreichst, fliegst du schnurstracks zum Hausbart“. Wohl wissend, dass das nahezu zu 100% eine Außenlandung auf den Schlechinger Wiesen bedeutete.

Gedacht, getan. Die Talüberquerung war wohl der längste Flug meines Lebens. Sehr, sehr langsam näherten sich die sanft ansteigenden bewaldeten Ausläufer der Hochplatte. „Du musst jetzt abbrechen, umkehren, irgendwo beim Sägewerk auf den Wiesen landen“. Hämmerte es in mir. Als ich die Linkskehre einleitete, tat es plötzlich einen fürchterlichen Schlag. Ich befand mich mitten in einem 3m Bart. Jeder Segelflieger kennt dieses Wechselbad der Gefühle. Auf allen Vieren im Staub daher kriechend, und dann plötzlich wie ein Phoenix aus der Asche zu ungeahnten Höhen aufsteigend. Mit diesem Hochgefühl in meiner Brust ging es nun Schlag auf Schlag. Die blitzende Wasserfläche des Chiemsees tauchte auf. Unerwartet ertönte, wie die Stimme Gottes, aus dem Äther ein knappes „DC 8 gratuliere“.



Was ich noch nicht wusste, wir hatten damals schon eine Art Club eigenes GPS-System. Die Position der einzelnen Flugzeuge war ständig bekannt. Wenn auch nicht immer dem fliegenden Piloten, so doch dem System. Das „System“ bestand an jenem denkwürdigen 16. Juni aus Dieter Bötcher und Helmut Seitz, welche hoch über uns irgendwo im Bergfalken unterwegs waren.

Es lief nun wie Butter. Meine persönlichen fliegerischen Rekorde purzelten nur so. Abflug mit 1200m vom Hausbart Richtung Rechenberg. Höhe spielte überhaupt keine Rolle mehr. Aber nur kurze Zeit, wie sich sogleich herausstellen sollte.

Am Rechenberg schaffte ich gerade noch mit Mühe und Not den Anschluß. So vorgewarnt, kurbelte ich nun sorgfältig die Bärte aus. 2400m (ein neuer Rekord) Abflug vom Rechenberg Richtung Steinplatte und Loferer. Genüßlich lehnte ich mich zurück und löste den oberen Hemdsknopf über meinem stolzen Brustkorb.

Die Loferer allerdings waren weiter weg als ich dachte. Irgendwie kamen sie nicht wirklich näher, sie wurden nur immer höher. Die Kennzeichen der Autos, welche auf dem Parkplatz oben an der

Steinplatte standen, habe ich noch alle gelesen. Meinen Hemdsknopf allerdings konnte ich nicht mehr schließen, dazu überstürzten sich die Ereignisse jetzt.

Gerade noch über den Parkplatz gerutscht, mit den Fallwinden hinunter nach Waidring. Im „GPS-System“ herrschte gespenstische Funkstille. Wohl aus gutem Grund. Jetzt war Eigeninitiative gefragt.

Ein Griff in den Gepäckraum der rechten Tragfläche nach der Landkarte. (Der heutigen „Fliegergeneration“ muss dazu noch erläutert werden, dass die Tragflächen der MÜ 17 innen zwar nicht „begehbar“ waren, sie boten jedoch einen erheblichen Stauraum.) Studium der Karte: Da muss doch irgendwo ein Flugplatz sein. St. Johann, oder so ähnlich. Davon hatte ich schon gehört. Rechts neben mir die steil aufragenden Felsen der Steinplatte. Links unten ein wenig einladendes enges Tal. Die Nabelschnur nach Unterwössen war nun endgültig durchtrennt.

Gottseidank hatten höhere Mächte ein Einsehen mit mir. Mit Überfahrt schoss ich in einen starken Bart hinein, so dass mir die Landkarte aus der Hand fiel. Um Gotteswillen, jetzt sauber zentrieren, nur den Bart nicht verlieren! Im Handumdrehen lag die Steinplatte unter mir. Was für ein heroisches Gefühl!

Dem Anflug auf die Loferer stand nun meiner Meinung nach nichts mehr im Wege. Nun begriff ich auch, warum die Loferer „Loferer Steinberge“ heißen. Respektvoll näherte ich mich vorsichtig diesen gewaltigen Steinmassen. Das Steigen wurde immer besser, bis schließlich das Variometer am Anschlag war. Ich musste feststellen, dass mit voll gezogenem Steuerknüppel das Kurbeln gar nicht so einfach ist! Nun meldete sich das „GPS“ auch wieder „DC 3, bitte Position und Höhe“. Eigentlich wollte ich mir gerade einen zweiten Hemdsknopf öffnen. Aber pflichtgemäß drückte ich die Sprechtaaste und meldete: „DC 3, Position: Loferer Steinberge, ziehe gerade das Klavier in die Höhe“.

Ein gewaltiger Bart bis zur Basis hinauf. Die ganze Welt lag mir nun praktisch zu Füßen. Dem entsprechend unspektakulär verlief auch der weitere Flug nach Zell a. See. Hellwach, immer vorwärts gerichtet, tastete ich mich in 2500m Höhe weiter von Bart zu Bart immer weiter Richtung Ziel. Zurück schaute ich schon lange nicht mehr. Was war schon Unterwössen. Irgend ein kleiner Flugplatz weit hinter mir am Horizont.

Wie gesagt, eine komfortable Höhe. Eigentlich zu komfortabel, stellte ich fest, als ich in 2500m die Schmittenhöhe erreichte. Der Höhenmesser war ja auf -QFE- eingestellt. Neugierig taxierte ich nun das Flugfeld Zell a. See. Genau genommen war der Platz aus dieser enormen Höhe kaum auszumachen. Da sollst du also jetzt landen?! Wenn das man gut geht. Punkt für Punkt ging ich jetzt die Prozedur bei einer Außenlandung durch. Denn dieses war ja praktisch eine Außenlandung. Den Landeplatz mindestens einmal umrunden. Die Windrichtung feststellen, eventuelle Rauchfahnen beobachten, wo und wie liegt das Landekreuz, auf Flugbetrieb achten usw. Dann der wichtigste Teil: „Der Gegenanflug“! Ja nicht zu kurz ansetzen (Gefahr des Überschießens).

Ich weiß nicht, wie oft ich inzwischen den Landeplatz umrundet hatte. Die

Höhe wollte und wollte nicht abnehmen. Als ich dann schon sehr niedrig war, (ca. 900m) und



der Adrenalin Ausstoß wieder größer wurde, sah ich auch meine beiden tapferen Mitstreiter so langsam heranrücken. Unsere Ka 8 war im Anflug auf die Schmittenhöhe. Sehr niedrig, aber um so deutlicher sichtbar hob sich die zitronengelbe Farbe unseres L-Spatzen dicht über den Baumwipfeln fliegend von dem satten Grün ab.

So entschloß ich mich nun, die Landung einzuleiten. Nur gut, dass wir bei Frau Kulartz, ihres Zeichens nach seinerzeit Schulleiterin, perfekt slippen gelernt hatten. Das war schon mal die halbe Lebensversicherung. (ja nicht überschießen) „Keine Ka 8 landet in Unterwössen ohne zu slippen“! Das war ihre Devise.

Die folgenden Abläufe waren alle automatisiert. Gegenanflug, zurück blicken, die Landebahn ständig im Auge, 90 Grad links, aufrichten, Queranflug, wieder 90 Grad links, „Endteil“. Jetzt Seitenruder rechts voll rein, Nase schräg nach rechts oben ausrichten und auf Fahrt achten. Maschine so austarieren, daß der Beginn der Landebahn genau durch das linke geöffnete Fenster (in diesem Falle Bullauge) sichtbar wird. Der Gleitpfad und die Sinkrate ist richtig eingestellt, wenn der Luftstrahl durch das Bullauge genau in die Pupille deines linken Auges trifft. Sobald der Sporn die ersten Grashalme berührt, Maschine aufrichten, ausrichten, und langsam abfangen.

Nach 20 Metern herrscht plötzlich Totenstille, kein Lüftchen regt sich mehr. Es riecht nach Heu, die Grillen zirpen, Vögel singen. Es ist jetzt genau 16 Uhr und 38 Minuten. Flugzeit 4 Stunden und 56 Minuten. Ein Stundenmittel von 10 Km / Std.

Überglücklich steige ich aus, ein gelungener Flug ist beendet. Eine gelungene Landung auf einem fremden Platz. Zu gut gelungen, wie sich alsbald herausstellen sollte. Nun stand mir nämlich ein halbstündiger Fußmarsch zum Tower und zum anderen Ende der Landebahn bevor!

Inzwischen waren Manfred und Hans auch heil heruntergekommen. Freundliche Helfer packten an, so reihten wir schließlich stolz unsere drei Vögel in einer Reihe am Rückholweg auf.

Eine kleine, zierliche Frau blieb stehen und interessierte sich sichtlich für meine brave Kiste.

„Ach, sieh mal an, die MÜ 17 gibt`s auch noch“!! Rief sie freudig überrascht aus. Ich war verwundert, wieso kennt eine ältere Dame diesen Flugzeugtyp?



Eifrig meldete ich umgehend: „Jawohl, habe soeben die Silber-C – Strecke damit geflogen“! Sie schüttelte mir die Hand, „Ja, da gratuliere ich aber herzlich dazu“! Es war ein fester Händedruck, den man von dieser zierlichen, kleinen Frau eigentlich gar nicht erwartet hatte.

Später stellte sich heraus, es war die legendäre Hanna Reitsch, die schon so ziemlich alles geflogen hatte, was sich auch nur einige Sekunden in der Luft halten konnte.

Rückblickend muß ich feststellen: Fliegerische Ersterlebnisse sind wohl in dieser Intensität heute nicht mehr möglich. Wen kann man heute noch mit einem 50Km Flug hinter dem Ofen hervorlocken?

Man muss ja nicht mal mehr dazu außenlanden.

Die „Rückholaktion“ der drei Maschinen nach Unterwössen beschreibe ich hier nicht näher, das wäre eine neue Geschichte.

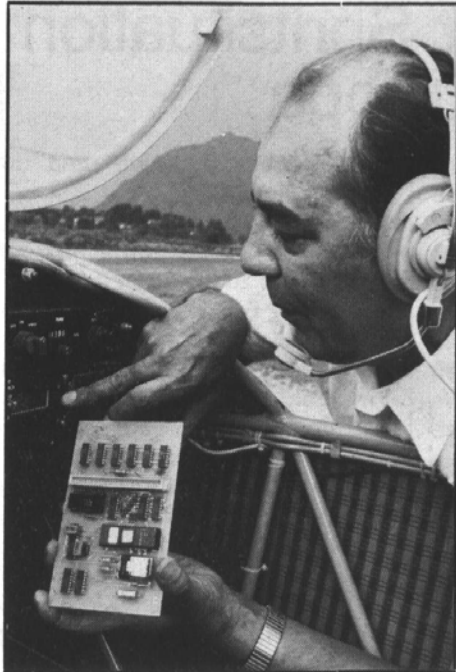
Nur so viel dazu: Sie dauerte zwei Tage!

Hans Wenzel

1971

Fortschritt für die Funknavigation

Walter Freter entwickelte ein Funknavigationsgerät, das im Gegensatz zu den bisher eingesetzten Ausführungen



Zu einem recht professionellen Ergebnis hat das Basteln mit Bit und Platinen in diesem Fall geführt: Im Instrumentenbrett des kleinen Motorflugzeuges ist ein VOR-Navigationsfunkgerät zu sehen, das Walter Freter (im Bild) von der Segelfluggruppe Siemens-München mit einem Mikrocomputer so ausgerüstet hat, daß die unter dem Gerät montierte Digital-LCD-Anzeige den Kompaßkurs zur nächsten Station laufend „vorrechnet“. Zur Zeit wird der Mikrocomputer noch auf alle Navigationsfrequenzen im europäischen Raum programmiert. Der Pilot kann also künftig die Nachschlagewerke am Boden lassen.

wesentlich einfacher und sicherer arbeitete. Während die auf dem Markt befindlichen Geräte manuell abgestimmt werden mussten, zeigte das neue Gerät auf einer LCD-Anzeige die Richtung zum Funkfeuer automatisch an. Ferner wurde angezeigt, ob sich das Luftfahrzeug zum oder vom Sender weg bewegte.

In unserem Motorsegler lief das Gerät lange Zeit störungsfrei und leistete gute Dienste.

Für die Durchsetzung am Markt war es zu fortschrittlich. Der Zuverlässigkeit einer LCD-Anzeige stand man noch mit Misstrauen gegenüber .



Eine Motormaschine bei der SGSM

Die SGSM wollte aus Bundeswehrbeständen eine ausgemusterte PA 18 kaufen und bekam anstelle dieser



einige Do 27 (D-EBNZ) angeboten.

Diese Do 27 wurde erworben, umlackiert und erhielt das Kennzeichen D-EDZY. Sie wurde für Siemens im Bereich Funk-Ortung, der auch die Vorfinanzierung übernommen hatte, für Versuchs- und Messflüge gewinnbringend eingesetzt.

Der anfängliche Wunsch der DASSU, das Flugzeug in Unterwössen als Schleppmaschine einzusetzen, wird von der DASSU zurückgezogen.

Und noch eine Motormaschine, ein Motorsegler

Der bestellte Motorsegler SF 25 B Falke (D- KOOY) wurde geliefert. Zur Umschulung ging es vorher mit dem Firmen-Falke von Scheibe (D-KOCO) ins schöne Altmühltal nach Beilngries.

Wer die Umschulung bereits hinter sich hatte, war leicht am rechten Handrücken zu erkennen.

Der Falke hatte einen Handanlasser, dessen Seilzug unterhalb des Armaturenbrettes angebracht war. Zum Anwerfen des Motors musste kräftig, ruckartig an diesem Seilzug gezogen werden. Da das Armaturenbrett dabei etwas im Wege war, wurde unweigerlich der Handrücken in Mitleidenschaft gezogen.



*Hans Wenzel, Matthias Nährlich,
Wolfgang Engler*

Das erste Kunststoffsegelflugzeug der SGSM

Unser erster Kunststoffsegler, ein Phoebus B1 (D-3000) war ein echter Fortschritt. Schon nach den ersten Flügen war klar, dass im Streckenflug damit eine erhebliche Leistungssteigerung erreicht werden konnte. Als Spitzenmaschine des Vereins

wurde er nur widerwillig den nachdrängenden Piloten zur Verfügung gestellt.

So war es auch am 11.07.71. Gustl Leyendecker hatte sich gegen Helmut Seitz durchgesetzt und schaffte an diesem Tag ein Dreieck von 528 km.

Helmut Seitz abgestürzt

Der Freude über das erste erflogene 500 km Dreieck im Verein und über das neue, leistungsfähige Flugzeug folgte am 30.07.71 das Entsetzen über den tödlichen Unfall von Helmut Seitz.

Helmut Seitz war jahrelang der Motor unseres Vereins, der uns unermüdlich zur Arbeit antrieb. Ohne ihn würde unsere Unterkunft wahrscheinlich noch nicht fertig sein.



II. Sachverhalt

Helmut Seitz flog am 30. Juli 1971, gegen 16.54 Uhr das Segelflugzeug D 3000, Phoebus B 1, deutsche Nationalität, aus Richtung Kufstein kommend über das Dreibrunnenjoch nach Thiersee. Beim Hangsegeln am Nordwesthang des Pendlings streifte das Flugzeug das nicht gekennzeichnete Tragseil der zum Pendlingshaus hinaufführenden Materialseilbahn des Albert Mairhofer aus Vorderthiersee. Das Flugzeug brach in der Luft in zwei Teile und stürzte beinahe senkrecht in den Hochwald ab. Durch den Unfall erlitt Seitz tödliche Verletzungen. Das Flugzeug wurde total beschädigt.

Ärger - LVB und SSGM - Kapitel 6

Bei der LVB-Mitgliederversammlung wurde die Frage aufgeworfen, ob das seit 1967 satzungsgemäße Mitspracherecht des LVB bei der DASSU zu der unerfreulichen Situation geführt habe oder ob die bis 1966 amtierenden DASSU-Vorstände die Misere zu verantworten hätten. Von Hr. Lauerbach wurde der Eindruck erweckt, dass diese finanzielle Misere auf den bis 1966 amtierende Vorstand zurückzuführen sei. Dr. Scherff schlägt eine erneute Überprüfung durch den Schlichtungsausschuss des LVB vor.

Die Unterkunft und das E-Werk

In unserer Unterkunft war in jedem Raum, wie es sich für eine Elektrofirma gehört, ein Elektroboiler zur Warmwasseraufbereitung installiert.

Bei der Abnahme durch das E-Werk Unterwössen wurde unsere Unterkunft in den Gewerbetarif mit einer monatlichen Grundgebühr von DM 52,-- eingestuft. Beim Haushaltstarif wären es DM 12,--

gewesen. Begründet wurde dies damit, dass auch Schulen und Kirchen so abgerechnet werden.

Da die Grundgebühr auch von der Anzahl der Verbraucher abhängt, wurden zur Reduzierung der Kosten die Boiler wieder ausgebaut.

Und was gab es 1971 sonst ?

SGSM

- Der Kauf eines Standard Cirrus als Ersatz für den Phoebus wird beschlossen.
- Dieter von Wurmb arbeitet das heute noch gültige Fluggebührenmodell aus.
- Bei einer Aussenlandung in der Nähe von Flachau im Pongau am 11.07.1971 wurde der L-Spatz D-1114 beschädigt
- Eine Eigenbeteiligung von DM 500,-- bei einem Schadensfall wird eingeführt.
- Mitglieder

SGSM	39
ASG	6
	<hr/>
	45

- Jahresbeitrag bei SGSM und ASG DM 125,--
- Aufnahmegebühr bei SGSM und ASG DM 250,--
- Arbeitsleistung 3770 Std. (die Arbeitsstunde wird mit DM 3,-- verrechnet.)

DASSU

- Die DASSU nimmt die Gemeinde und den Landkreis als Mitglieder auf.

1972

Helmut-Seitz-Gedächtnispreis

Von Dr. Scherff wird ein „Helmut-Seitz-Gedächtnispreis“ gestiftet.

Der "Helmut-Seitz-Wanderpreis" wird rückwirkend ab dem 1. Todestag (31.7.1971) vergeben. Ausschlaggebend ist der weiteste Flug eines Piloten. Bei gleicher Kilometerleistung verschiedener Flugzeugführer entscheidet der Handicapfaktor und bei gleichem Handicapfaktor die schnellste Zeit.

Als Wanderpokal wurde ein Quarzstein vorgesehen, über dem die Nachbildung des L-Spatzen D-1414 schwebt.

Der erste Gewinner des Pokals ist Hans Limmer mit einem Flug am 23.05. 72 über ein 528 km Dreieck auf dem L-Spatz D-1114.

Die angefertigte Plakette, auf der die Gewinner eingetragen werden sollten, ging nach kurzer Zeit bereits verloren und wurde nicht wieder ersetzt. Der Wanderpreis schief ein. Seit dieser Zeit schmückt der Gedenkstein ungenutzt unserer Unterkunft.

Und was gab es 1972 sonst ?

- Unser bewährter 2. Vorsitzende, Dieter v. Wurmb, übersiedelt nach Augsburg,.
- Die SGSM hat 36 und die ASG 10 Mitglieder.
Der Jahresbeitrag beträgt DM 250,-- und die Aufnahmegebühr DM 250,--
- Im Winter reicht unsere Heizung im Aufenthaltsraum nicht aus. Die Decke wird mit Styropor isoliert und die Doppelverglasung der großen Fenster wird durch Thermopanscheiben ersetzt.
- Das Vorfeld der Unterkunft wird geteert.
- Es wird beschlossen, einen 2. Cirrus anzuschaffen. Dafür wird eine Umlage von DM 100,- fällig.



DASSU und die Siemens-Halle

Der zwischen LVB und DASSU ausgearbeitete Erbbaurechtsvertrag wurde ratifiziert. In ihm sind auch die von der SGSM gewünschten Grundstücke enthalten.

Die Interessen der Siemens Freizeitgemeinschaft und somit die der SGSM wurden nicht berücksichtigt.

Damit begann ein weiteres Kapitel an Ärger, der erst 1983 durch den Abschluss eines Untererbbaurechts zwischen der DASSU und der SGSM ein Ende finden sollte.

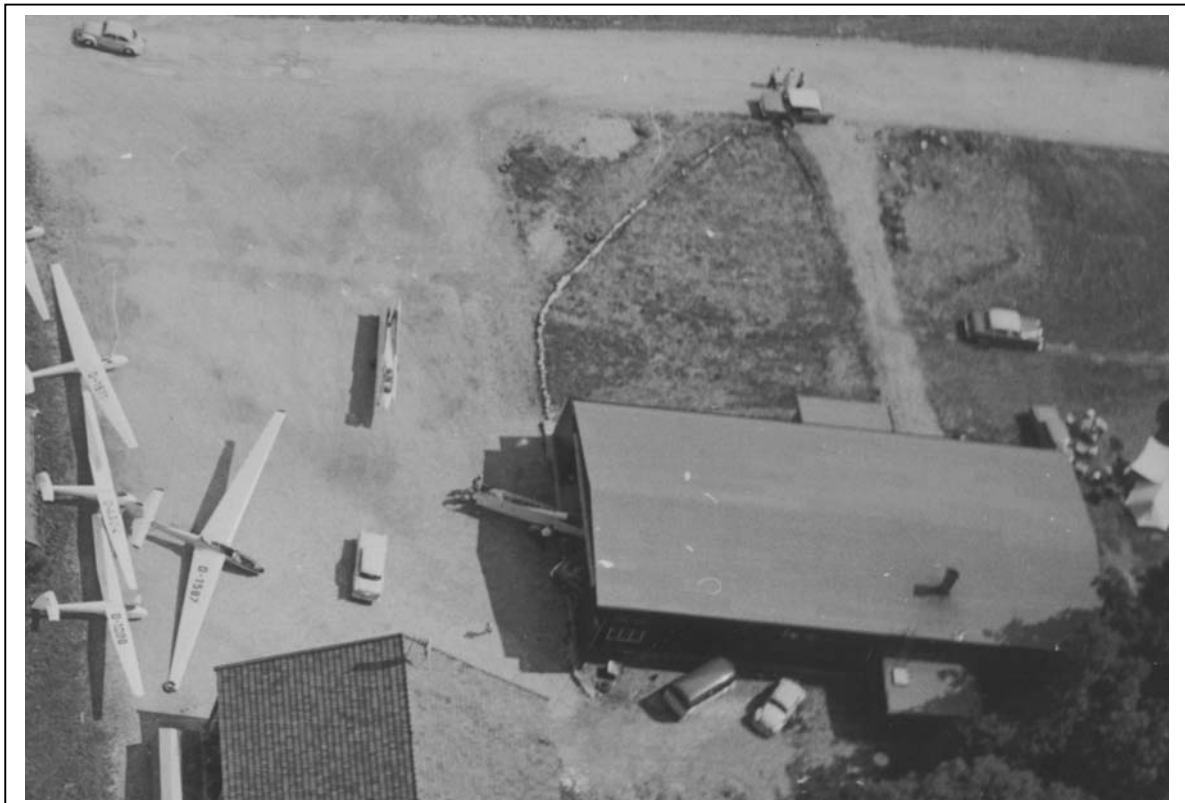
Der Sachverhalt:

- Die Siemens-Halle wurde von der Siemens & Halske AG am 14.2.1958 an die SGSM übereignet.
- Sie wurde von der SGSM auf dem Gemeindeeigenen Grundstück 495/4 im Mai 1958 errichtet.

- Das Grundstück wurde von der Gemeinde auf Intervention des LVB Präsidenten Lauerbach nicht an die SGSM sondern an den LVB verkauft. Damit wurde die Halle sachrechtlich Eigentum des LVB.

- Der LVB erteilte der DASSU ein Erbbaurecht an diesem Grundstück. Damit wurde die Halle sachrechtlich Eigentum der DASSU.

Die SGSM könnte theoretisch die Halle zwar wieder abbauen aber praktisch käme ein solcher Unfug einem Schildbürgerstreich gleich. Der gegenüber der DASSU bestehende Ausgleichsanspruch wurde als die sinnvollere Vorgehensweise angesehen.



Etwas Glück braucht der Mensch

22. 5.1972 Heute war es bei relativ spätem Start ein 300 km Dreieck mit 65 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit.

Wenn es Morgen genauso gut läuft, müsste mit dem L-Spatz auch ein 500 km Dreieck zu schaffen sein. Morgen ist Pfingstdienstag, ein ehemaliger Siemens-Feiertag, der vor nicht all zu langer Zeit abgeschafft wurde, weil die Gewerkschaft eine Arbeitszeitverkürzung durchsetzte. So ein Feiertag wäre doch zum Feiern das Richtige.

Um den morgendlichen Stress zu minimieren, werden alle Vorbereitungen noch heute erledigt und frühzeitig zu Bett gegangen.

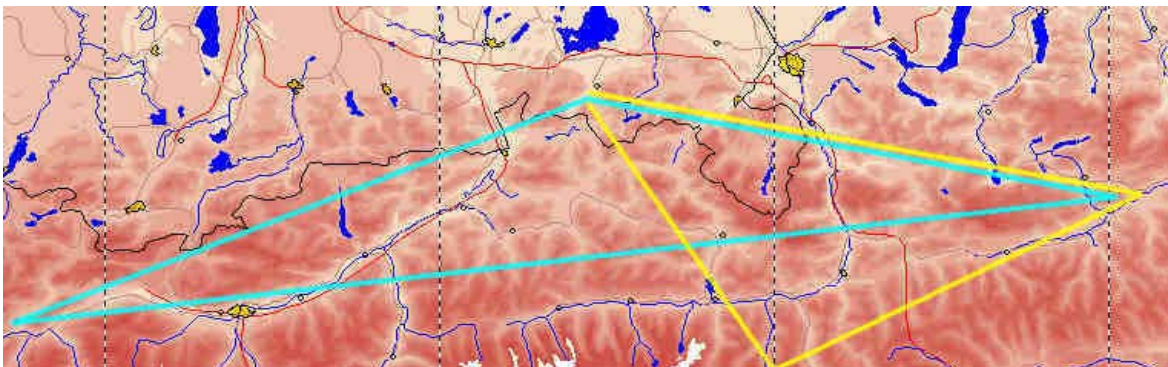
Nun, so frühzeitig geht es doch nicht ins Bett. Die Ausarbeitung der Strecke nimmt mehr Zeit in Anspruch als ich dachte. Das 528 km Dreieck Unterwössen – Imst – Grimming – Unterwössen hat bedingt durch die Umwege, die zu fliegen sind, in Wirklichkeit 567 km. Wird der Endanflug abgezogen, bleiben immerhin noch 542 km. Bei näherer Betrachtung kommen einem dann doch Zweifel, ob die geplante Strecke überhaupt zu schaffen ist.

Es steht ein Flugzeug zur Verfügung, das vom Hersteller bei böigem Wetter auf 110 km/h beschränkt wird und dessen bestes Gleiten bei 90 km/h mit 1:27 angegeben wird. Zieht man den Herstellerbonus ab, bleiben wahrscheinlich noch 1:26 übrig.

Und nun beginnt das Rechnen:

- Bei 1:26 und einer Strecke von 542 km brauche ich einen Höhengewinn von ca. 21.000 m. Den Schlepp auf 1000 m abgezogen bleiben immer noch 20.000 m
- Um diese Höhe zu erreichen, benötige ich bei einem durchschnittlichen Steigen von 2 m/s 10.000 sec, also rund 3 Std.
- Diese 3 Std. von den geplanten 8 Std. Flugzeit abgezogen, verbleiben noch 5 Std.
- Demnach ist zwischen den Aufwinden eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 109 km/h nötig. Na ja, liegt ja noch unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h.
- Welchen Gleitwinkel hat der Spatz denn bei 109 km/h ?

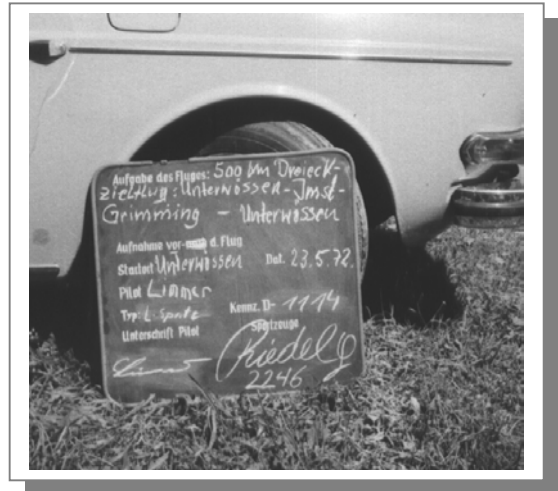
Besser nicht nachdenken sondern einfach annehmen, daß das durchschnittliche Steigen doppelt so groß ist. Dann klappt es schon.



508 km Dreieck Unterwössen – Imst – Grimming – Unterwössen
300 km Dreieck Unterwössen – Böckstein – Aigen – Unterwössen

23.5.1972

6⁰⁰ Raus aus den Federn, rein in die Klamotten und noch vor dem Zähneputzen und Waschen ein Blick zum Hochgern. Der Himmel scheint genauso tiefblau zu werden wie gestern. Der erste Eindruck verspricht einen sehr guten Flugtag. Da ich gestern bereits die Flugvorbereitungen getroffen habe, ist nach einem reichhaltigen Frühstück, dem Einordnen des L-Spatzen am F-Schlepp und nach dem Fotografieren der Tafel noch jede Menge Zeit. Vor mir steht die Traunsteiner K 6e mit Adi Ebersberger und der 17m Cirrus mit Remi Zähler. Die Wartezeit wird wie immer mit intensiver Dis-



kussion über das Für und Wider der richtigen Strategie und mit gemeinsamen Studium der Karten überbrückt. Zum Nachdenken über meine gestrigen Rechenkünste hat man da keine Zeit.

9¹⁰ Der talauswärts strömende Wind wird schwächer und schläft nach kurzer Zeit ganz ein. Ein sicheres Zeichen, daß in der Gipfelregion bereits die Thermik eingesetzt hat. Bei genauem Hinsehen erkennt man über der Hochplatte und dem Geigelstein bereits erste Wolkenschleier, die sich kurzzeitig aufbauen und gleich wieder verschwinden. Erfreulicherweise scheint die Wolkenuntergrenze schon am frühen Morgen sich in Höhen um die 2200 m, 2300 m NN auszubilden. Da die Basis bestimmt noch ansteigt, bedeutet dies eine relativ sichere Inntalquerung. Mein Entschluß steht fest: Mein Weg führt direkt über das Inntal und nicht wie üblich über den Kaiser.



9²⁵ Der Talwind hat sich gedreht und strömt nun taleinwärts. Die Wolkenbildung wird konstanter. Als erster hängt Adi Ebersberger mit der Traunsteiner K 6e hinter der Piper. Als nächstes ist der 17m Cirrus mit Remi Zähler an der Reihe und um **9⁴⁶**h hänge ich hinter der Schleppmaschine.

9 Minuten später ist der Gipfel der Hochplatte erreicht. Wie erwartet steht dort auch ein

mächtiger Bart. Mit gleichen Steigwerten wie im Flugzeugschlepp geht es weiter. Erst oben wird mir bewußt, daß bei einem derartig rasanten Aufstieg der Ausklinkpunkt auf dem Barogramm nicht sichtbar sein könnte. Im Nachhinein bestätigte sich dies auch und der Schleppilot mußte bezeugen, daß er mich ordnungsgemäß in 1000 m über Platz abgesetzt hatte.

10⁰⁰ 2200 m NN sind erreicht und es geht entlang der Kampenwand über das Aschauer Tal zum Spitzstein (1579 m). Hier heißt es vor der Inntalquerung möglichst viel Höhe zu machen. In 2350 m ist die Basis erreicht.

Der Flug über das Inntal kostet 600 Höhenmeter. Wie erwartet komme ich am Brunnstein über der Hangkante an. Die Basis ist hier schon bedeutend höher. Die gesamte Südseite geht sehr gut,

so daß ich schnell auf 2600 m komme. 4 km weiter, am Großen Traithen sind es dann schon 2800 m.

Über das Sonnwendjoch und die Guffertspitze geht's zum Rofan und weiter über den Achensee zur Lamsenspitze und zum Bettelwurf. Die Basis ist hier bereits auf 2900 m angestiegen. Vor mir, entlang der Nordkette markieren Innsbrucker Segelflieger die Bärte.

Am Ostende der Miminger, der Hohen Munde, geht es mit 4 m aufwärts und am Hochplatling sind 3200 m erreicht. Die Wolken in den Lechtaler Alpen schauen sehr verlockend aus, aber auch am Tschirgant steht eine prächtige Wolke. Es stellt sich die Frage, welche Route die Richtige ist. Der direkte Anflug auf den Tschirgant und dann ins Tal hinaus zum Wendepunkt und wieder zurück zum Tschirgant, oder auf der etwas längeren Route über Nassereith in die Lechtaler und von dort direkt über den Wendepunkt zum Tschirgant. Ich entscheide mich zum Flug über die Lechtaler.

12⁰⁰ Die erste Wende ist umrundet und die Fotografiererei erledigt.

Bei den bisher geflogenen 138 km habe ich einen Schnitt von 83 km/h erreicht. Besser kann es gar nicht laufen.

Am Tschirgant steht immer noch die schöne Wolke. In 2550 m, also 180 m über dem Gipfel, komme ich an. Hier steht ein guter Bart, in dem sich auch andere tummeln. Da es recht eng zugeht, verabschiede ich mich in 3300 m und fliege direkt zu den Mimingern. Auf der gesamten Rippe bis zum Ostende, dem Simme-



ring ist kaum ein Höhenverlust zu beklagen. Ohne Belästigung durch andere erreiche ich an der Hohen Munde die Basis in 3400 m. Weiter geht's entlang der Nordkette zur Lamsenspitze und von dort zum Kellerjoch.

Das Kellerjoch mag mich heute nicht. Nach einigem Herumsuchen mit mäßigem Erfolg gebe ich auf und fliege auf der Westseite des Zillertals entlang, um in der Höhe von Aschau die Talquerung zum Kreuzjoch durchzuführen. Auf diesen 15 km geht so gut wie gar nichts mehr, so dass schon abzusehen ist, dass am Kreuzjoch ein klein wenig Hangsegeln mit eingeplant werden muss. In 2200 m komme ich am Kreuzjoch an. Der Aufwind über den Almwiesen liegt so dicht am Hang, dass er nicht auszukurbeln ist. Durch zeitraubendes Hangfliegen arbeite ich mich langsam wieder über Hangkante. Von dort geht es zügig weiter. Aus 2 m werden 3 bis 4 m/s und im Nu ist die Wolkenuntergrenze erreicht. Meine Steigwerte sind anscheinend nicht unbeobachtet geblieben. Eine K6 und ein Zugvogel gesellen sich zu mir und schmeißen mich fast aus dem Bart. Stolze 3500 m ist hier am Gerlos die Basishöhe. Vor lauter Kurbeln und Aufpassen auf die beiden anderen entgeht mir, dass die Basis in Richtung Paß-Thurn stark abfällt.

Das Auskurbeln des letzten Bartes bis zur Basis war ein Fehler, bei dem ich wieder einmal wertvolle Zeit vertan habe. Es stellt sich heraus, dass die Basis in meiner Flugrichtung nicht nur stark absinkt sondern dass die Wolkenstraße zeitweise auch noch mit 3 bis 4 m Steigen aufwartet.

Zu knapp an der Basis zu fliegen ist nicht nur gegen das Gesetz sondern auch wegen des starken Flugverkehrs im Pinzgau nicht ratsam. Auf diesem Streckenabschnitt geht es zu wie auf der Autobahn und ob die anderen einen immer sehen, ist zu bezweifeln. Was bleibt mir da anderes übrig, als die Klappen zu ziehen, um nicht mit den Wolken in Berührung zu kommen. An manchen Stellen werde ich sogar gezwungen, neben der Wolkenstraße zu fliegen, um nicht eingeschnupft zu werden.

Am Großen Rettenstein ist der Ritt über Salzachgeier, Kröndlhorn und Steinkogel zu Ende. In 3200 m, knapp unterhalb der Basis, komme ich dort an. Wenn auch die Basis hier 300 m tiefer ist, so sind doch ca. 30 km ohne zu kurbeln und mit ausgefahrenen Klappen ein schönes Erlebnis. Von hier aus muß wieder gekurbelt werden.

Über Gaißstein, Manlitzkogel und Hochkogel geht es zügig und ohne die Bärte bis zur Basis auszukurbeln nach Zell am See. An der Schmittenhöhe habe ich noch knappe 2000 m. Meine Erwartungen werden nicht enttäuscht. Hier steht ein 5 m Bart, der mich wieder auf 3200 m bringt.

Nun ist aber guter Rat teuer. Die Wolken auf der Nordseite des Tales sind etwas zerzaust und schauen nicht allzu gesund aus. Außerdem scheint die Basis auch noch etwas tiefer zu sein.

Auf der Südseite, am Hauptkamm, machen die Wolken einen wesentlich besseren Eindruck, aber es ist eine weitere Talquerung notwendig und von der direkten Flugroute müßte ich ca. 15 km nach Süden abweichen. Daß dort alle Täler in Nord-Südrichtung verlaufen und ich spätestens zwischen Dachstein und Grimming wieder auf die Nordseite wechseln muss, gibt den Ausschlag zur Beibehaltung der geplanten Route.

Bis zum Hundstein läuft alles noch wie gehabt. Der zieht noch mit 1,5 bis 2 m/s. Der restliche Weg bis zum Hochgrundeck gestaltet sich äußerst schwierig. Richtige Bärte gibt es nicht mehr. Kurzzeitige Steigwerte von maximal 0,5 m sind zwar noch anzutreffen, aber auszukurbeln sind sie nicht.

Zäh geht es voran und sehnsüchtig schaue ich auf die Südseite, wo für mich unerreichbar die schönsten Cumulanten stehen. Da ich zum Wechseln der Talseite bereits zuviel Höhe eingebüßt habe, bleibt mir nichts anderes übrig als mich über den Hochgrundeck und Rossbrand zum Dachstein durchzumogeln. Zu dem, mit seinen 2995 m kann ich nur hinaufschauen. Mit meinen gerade mal 2200 m ist der mäßige Aufwind, der auch noch sehr nah am Hang liegt, nicht zu fassen. Das zerklüftete Relief lässt sich auch mit Hangfliegen nicht packen.

Nach ca. 10 Minuten gebe ich entnervt auf und fliege zum Stoderzinken weiter. 1900 m sind es hier noch, aber der Gipfel ist etwas näher. Hangschrubben ist wieder einmal angesagt, aber es geht aufwärts. Oberhalb der Hangkante geht es sogar recht flott nach oben, so dass meinem moralischen Tief schnell wieder ein Hoch folgt.

16¹⁴ Der Grimming ist erreicht und das Wendepunktfoto ist gemacht. Natürlich musste ich mal wieder zwei mal den Auslöser betätigen, da gerade in diesen Moment eine kräftige Böe meinen Wendepunkt, den Gipfel, aus dem Sucher entfernte. Gott sei dank waren damals die Sitten noch nicht so streng. Eine geklaute Fläche auf dem Foto behinderte die Anerkennung des Fluges nicht. Für die bisher geflogenen 414 km wurde ein Schnitt von 67 km/h erreicht. Naja, 1 km/h unter den geplanten 68 km müßte noch aufzuholen sein.

Der Rückweg beginnt.

Erstaunlicherweise geht es bedeutend besser als beim Hinflug. Am Dachstein komme ich zwar wieder unter 2300 m an, aber im Gegensatz zu vorher kann ich jetzt einen guten Bart bis in eine Höhe von 3300 m auskurbeln. Die Steigwerte des Bartes im oberen Bereich lassen zwar stark nach aber mit der Höhe steigt auch mein Optimismus wieder.

In Richtung Zell am See beginnen die Konturen der Wolken auszufransen und am Hauptkamm schaut es nicht viel besser aus. Eine Tendenz zum Zerfall der Wolken ist zu sehen.

Zwar tragen der Roßbrand und der Hochgrundeck noch, aber mehr wie 100 bis 200 m können dort nicht gutgemacht werden. In Richtung Hundstein haben sich die Wolken unterdessen ganz aufgelöst.

Langsam gebe ich den Traum vom 500 km Dreieck auf. Zell am See ist verlockend nahe und sehr einladend.

Im Steinernen Meer, am Breithorn steht noch ein gut aussehendes Wölkchen. Sollte dieses bis zu meiner Ankunft nicht schon den Geist aufgegeben haben, bestünde doch noch die Chance, wenigstens bis nach St. Johann zu kommen. Wenn nicht, bietet sich Zell immer noch an. Also ab in Richtung Breithorn

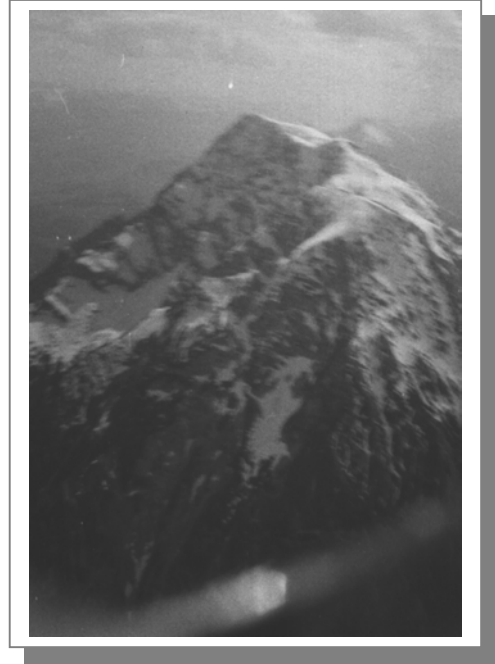
Zum Hochkönig mit seinen 2941 m muss ich schon weit hinaufschauen und das Breithorn überragt mich bei meiner Ankunft um gute 400 m.

Mit Hangsegeln geht hier gar nichts. Der immer noch vorhandene Bart kommt aus einem engen Einschnitt, der kaum auszukurbeln ist. Einen Halbkreis, dicht am Berg, geht es hoch, den anderen Halbkreis geht es abwärts. Nach 20 Minuten bin ich in Höhe der Hangkante. Jetzt geht's nicht mehr höher. Ich kann zwar die Höhe halten aber das ist auch alles. Nach weiteren 15 Minuten gebe ich auf. Zell am See oder St. Johann, das ist jetzt die Frage .

Über dem Hundstein hat sich unterdessen ein leichter Wolkenschleier gebildet. Ein Zeichen, dass doch noch etwas gehen könnte und außerdem ist Zell am See näher.

Beim Näherkommen entdecke ich die Traunsteiner K6 unter dem Wolkenschleier kurbeln. Auf meine Anfrage bezüglich der Steigwerte bekomme ich die deprimierende Auskunft: „0 bis 1 m Saufen“. Ich bin einige Meter über der Hangkante und hier herrscht absolute Ruhe. Also Landung in Zell am See. Um die Höhe abzubauen, fliege ich mit Höchstgeschwindigkeit die Hangkante entlang und ein klein wenig Turnen ist angesagt. Plötzlich tönt es aus meinem Lautsprecher „Hans, jetzt geht's mit 1 bis 1,5 m aufwärts“. Obwohl ich schon unter der Hangkante bin, wird sofort der Bart gesucht und siehe da, es geht aufwärts. Aus dem 1,5 m werden 2 bis 2,5 m und wieder einmal, obwohl die Steigwerte im oberen Bereich bis auf 0,5 m absinken, keimt ein Hoffnungsschimmer auf.

Welch schönes Gefühl. Der Bart bringt uns bis auf 2800 m und die Welt ist rosig. Unterdessen ist weit und breit kein Wölkchen mehr zu sehen. Mit dieser Höhe wären die 57 km bis Unterwössen zu schaffen, wäre da nicht ein kleines Hindernis. Die Steinplatte (1869 m) 17 km vor Unterwössen steht im Weg. St. Johann ist aber sicher zu erreichen.



Wie war das doch mit der Abendthermik? Kalte Luft sinkt von den Hängen ins Tal und die wärmere Luft wird deswegen in der Talmitte nach oben gedrückt. Sollte uns dies zu vermindertem Saufen verhelfen, könnte der Heimflug vielleicht doch noch gelingen.

Im Verband geht's mit bestem Gleitwinkel Richtung Heimat und siehe da, die Täler tragen.

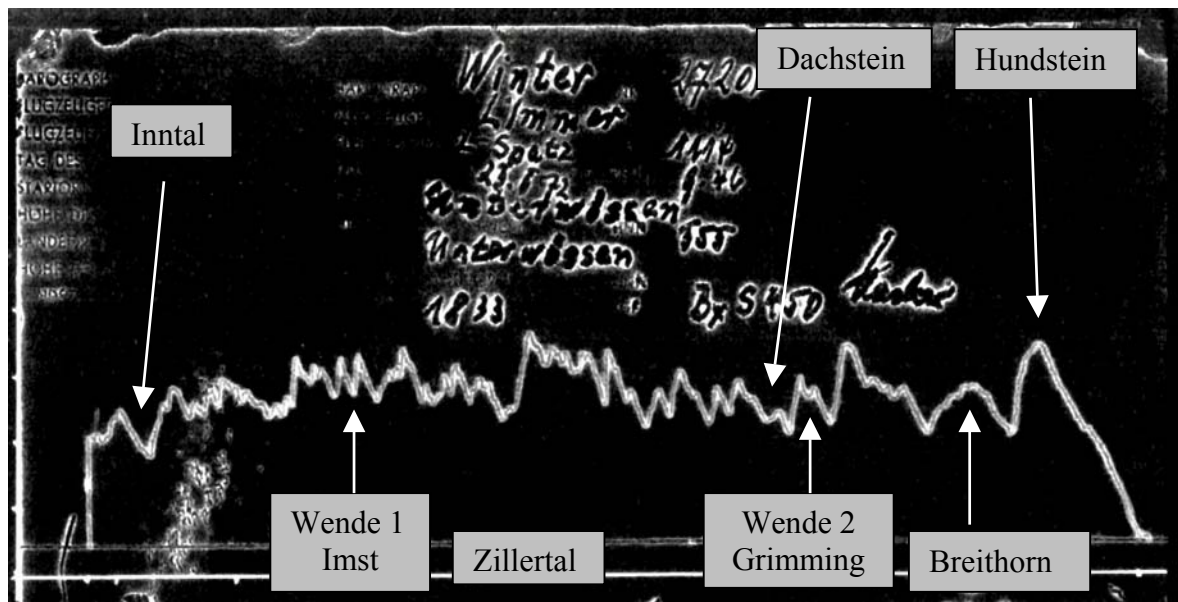
Nach dem Umrunden der Süd-West-Ecke der Loferer Steinberge ist hinter dem Einschnitt westlich vom Gipfel der Steinplatte bereits ein Zipfel vom Chiemsee zu sehen.

Es wird nochmals recht knapp. Wenige Meter über den Bäumen geht es durch den Einschnitt und hinaus nach Reit im Winkel.

18⁴³ Nach 8 Stunden 47 Minuten lande ich wieder in Unterwössen. 11 Minuten später setzt die Traunsteiner K6 auf.

Die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit mit knapp 56 km/h für das 528 km Dreieck entsprach zwar nicht annähernd der geplanten Geschwindigkeit von 68 km/h, aber was macht das schon.

Das Anstoßen mit der Rückholmannschaft auf den gelungenen Flug haben wir dann im Stehen vollzogen, um die Spuren des fast neunstündigen Fluges etwas zu mildern.



Hans Limmer