

1973

20 Jahre SGSM

Die Segelfluggruppe Siemens München wird 20 Jahre alt und mit Wirkung vom 11.09.1973 auch ein eigenständiger Verein. Unter der Nr. VR 8134 wird er als e.V. ins Vereinsregister eingetragen.

Aus dem einen Flugzeug der SGSM (damals noch SSGM), dem Doppel-Raab, hat sich unterdessen eine stattliche Flotte entwickelt:

Flugzeuge	ASK13	D-1000	L-Spatz 55	D-1114
	K8	D-1616	Cirrus	D-3000
	Cirrus	D-3100		
	SF25 C	D-KOZY	Do27	D-EOZY



Das Vermögen der Gruppe beziffert sich auf:

6 Flugzeuge	ASK13	D-1000	DM	18.000,-
	L-Spatz 55	D-1114	DM	6.000,-
	K8	D-1616	DM	6.000,-
	Cirrus	D-3100	DM	27.000,-
	Cirrus	D-3000	DM	27.000,-
	SF25 C	D-KOZY	DM	38.000,-
	Do27	D-EOZY	DM	50.000,-
Flugzeugzubehör	Funk, Barograph usw.		DM	15.500,-
Flugzeughänger			DM	3.500,-
Rettungsschirme			DM	800,-
PKW			DM	200,-
Werkstatt und Inventar			DM	14.000,-
Unterkunft			DM	130.000,-
Halle			DM	28.000,-

DM 364.000,-

Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 1

Die DASSU beabsichtigt, mit den Domizilvereinen neue Nutzungsverträge abzuschließen. Zwischen DASSU und SGSM besteht bereits ein Vertrag, der 1966 abgeschlossen wurde und in dem es u.a. heißt:

„Die im Eigentum des Mitgliedes Siemens & Halske AG stehende, auf dem Grundstück 495/3 errichtete Halle mit Werkstatt steht dem Zweck der DASSU wie folgt zur Verfügung:

- „Die DASSU ist berechtigt, den Werkstattraum jederzeit für ihre Zwecke zu benutzen“ .

Die Benutzung der Werkstatt war natürlich kostenlos, da im Auftrag der DASSU und durch deren Finanzierung 1958 die Asphaltierungsarbeiten des Hallenvorfeldes erfolgte und die Garagen im Innenhof errichtet wurden.

Da auch die Winde in der Halle untergebracht war, blieb für die Flugzeuge der SGSM kein Platz. In gegenseitigem Einvernehmen wurden sie zum Ausgleich in der Steinhalle untergestellt.

Dieser Vertrag wird am 5.6.1973 durch die DASSU gekündigt und ein neuer Vertragsentwurf Siemens zugesandt. Die Situation wird hierbei so dargestellt als ob die SGSM der Nutznießer und die DASSU der Eigentümer der Halle sei.

Für die Unterkunft wird eine akzeptable Lösung, ein Erbbaurecht auf 50 Jahre vorgeschlagen.

Bei der Halle gibt es Probleme. Der DASSU-Vorstand ist der Meinung, dass das Eigentum an einer vom Staat bezuschussten Halle nach 16 Jahren Nutzung durch die SGSM aufgebraucht sei und ab jetzt Miete bezahlt werden müsse.

Zur Erinnerung! Die im Haushaltsplan 1958 der DASSU eingestellten 5.000.- DM für einen "Hallenbau" waren eine Beteiligung der DASSU an der Durchführung der Asphaltierungsarbeiten des Hallenvorfeldes und der Errichtung von Garagen im Hof zwischen der Halle I und der Siemens-Halle.

Dass die SGSM dies nicht so sieht ist vermutlich nachvollziehbar. Ein Gegenvorschlag wird unterbreitet, der das Eigentumsrecht der SGSM an der auf LVB-Grund stehenden Halle unterstreicht.

Und was gab es 1973 sonst ?

- Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. übernimmt bis auf weiteres die Vollkaskoversicherung der Segelflugzeuge.
- SF25 B D-KOXY (mit Handanlasser) wird verkauft und durch SF25 C D-KOZY ersetzt.
- Mü 17 (D-1717) und Mü 13D (D-1609) werden verkauft.
- Und noch eine Neuerung gibt es zum 20-jährigen Bestehen der SGSM:
Für den Vorstand und die Hauptverantwortlichen wird eine Arbeitspauschale eingeführt.

1.Vorstand	200 Std.	Flugbetrieb und Ausbildung	100 Std.
2.Vorstand	200 Std.	Flugleiter	50 Std.
Kassenwart	100 Std.	Fluglehrer	50 Std.
Werkstatt	nach Aufwand.		
- Flugbetriebsflächen (Startbahn, Startplatz, Rückholstraße, Abstellflächen, Hallenvorfeld usw.) werden asphaltiert. Die SGSM übernimmt die Kosten für das Hallenvorfeld der Steinhalle und der Unterkunft.

1974

Eine Aussenlandung

Kurz nach dem Abheben unserer D-KOZY mit Dr. Scherff an Bord kotzt der Motor und bleibt in Höhe unserer Halle ganz stehen. Der Vogel hatte da gerade einmal eine Höhe von ca. 40 m. Die unabwendbare Außenlandung auf einer Wiese vor Reiten fiel etwas hart aus, so dass ein längerer Werkstattaufenthalt für den Vogel erforderlich wurde.



Was war der Grund für den Motoraussetzer?

Irgend jemand hatte den Tankdeckel des Motorseglers verschlampt und anstelle des Originals den Tankdeckel eines zur Verschrottung bereitstehenden VW Käfers aufgeschraubt. Dieser Deckel passte zwar, hatte aber im Gegensatz zum Original kein Entlüftungsloch. Das Resultat war Spritmangel, eine nicht stimmende Spritanzeige und ein durch das entstandene Vakuum deformierter Tank.

Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 2

Der Streit um die Halle geht weiter. Am 28.1.1974 erhält die SGSM von der DASSU eine Rechnung für Januar 1974:

Unterstellgebühr 5 Segelflugzeuge	DM 50,-
Werkstattbenutzung	DM 30,-
Heizung / Strom	DM 30,-

Die SGSM soll für die Einstellung ihrer Flugzeuge Unterstellgebühren zahlen, während die DASSU die Siemens-Halle unentgeltlich nutzt. Das Gleiche gilt für die in der Siemens-Halle untergebrachte Werkstatt, in der ein Großteil der Maschinen nachweislich der SGSM gehören.

Der Gegenvorschlag von Siemens zum Vertragsentwurf der DASSU, der das Eigentumsrecht der SGSM an der Halle unterstreicht, wurde von der DASSU nicht zur Kenntnis genommen. Sie möchte ihren Vertragsentwurf durchsetzen und droht mit einem Rauswurf der SGSM, wenn ihr Entwurf nicht akzeptiert wird. Großzügig stellt sie für diesen Fall eine Ablösung für die Unterkunft in Aussicht.

Daraufhin fragt die SGSM bei der DASSU an, wann sie, nach dem sie den Vertrag von 1966 gekündigt hat, die Halle der SGSM zu räumen gedenkt.

Bei der SGSM wird beschlossen, sollte mit der DASSU keine Einigung erzielt werden, eine Feststellungsklage über die Besitzverhältnisse einzureichen. Würde die Vorstellung der DASSU verwirklicht, käme dies einer Enteignung der SGSM gleich.

Ein eigenes Grundstück für die SGSM in Unterwössen

Da unsere Halle auf LVB-Grund steht, so ist weiterer Ärger vorprogrammiert, sollte keine Einigung mit der DASSU möglich sein. Um dem vorzubeugen wurde die Überlegung angestellt, das Gelände westlich des schmutzigen Löffels (zwischen Hängerplatz und Unterwössener Halle) käuflich zu erwerben. Die Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer Hr.

Brandstätter scheiterte am Widerstand der Mitglieder der SGSM. Zu ihrer Meinung befragt, stellte sich ein Großteil auf den Standpunkt, dass dies als Zustimmung zur DASSU-Meinung bezüglich der Eigentumsrechte an der Siemens-Halle aufgefasst werden würde und dass das Geld besser in unserem Flugzeugpark investiert werden sollte.

Und was gab es 1974 sonst ?

- Walter Freter wird für sein Digitales VOR- Anzeigegerät das deutsche Patent Nr. P 24 21 772 erteilt.
Die Zulassung beim Luftfahrtbundesamt gestaltet sich auf Grund der digitalen Anzeige derart schwierig und kostspielig, dass von der Zulassung Abstand genommen wird. Das Digitale VOR- Anzeigegerät versieht in unserem Motorsegler aber über mehrere Jahre zur vollen Zufriedenheit seinen Dienst.
- Siemens beabsichtigt im Freizeitzentrum Garatshausener Str. eine Werkstatt mit einem Raum von 12 x 7 m und 2 Räume mit je 10 bis 12 m² für uns zu errichten. Als Grundlage dient der Werkstattentwurf von 1960.
- Der L Spatz D-1114 wird für DM 6.800,- verkauft.



DASSU

- Die Kosten der Schleppminute mit der Piper D-ELYX von bisher DM 1,50 steigen auf DM 1,80



Unser Künstler und Fotograf Ferdinand Pickelmann (rechts), der Gestalter unserer Flugzeugoberflächen, ist nach schwerer Krankheit verstorben.

Ein Tower für die DASSU

Einen festen Tower gab es bei der DASSU nicht. Die Arbeit des Startschreibers wurde, wie bei vielen anderen Vereinen heute noch üblich, von einem Startwagen aus erledigt. Der Nachteil einer solchen Arbeitsweise ist besonders bei plötzlichem Wetterwechsel ersichtlich, wenn bei den Abbauarbeiten Hektik ausbricht.

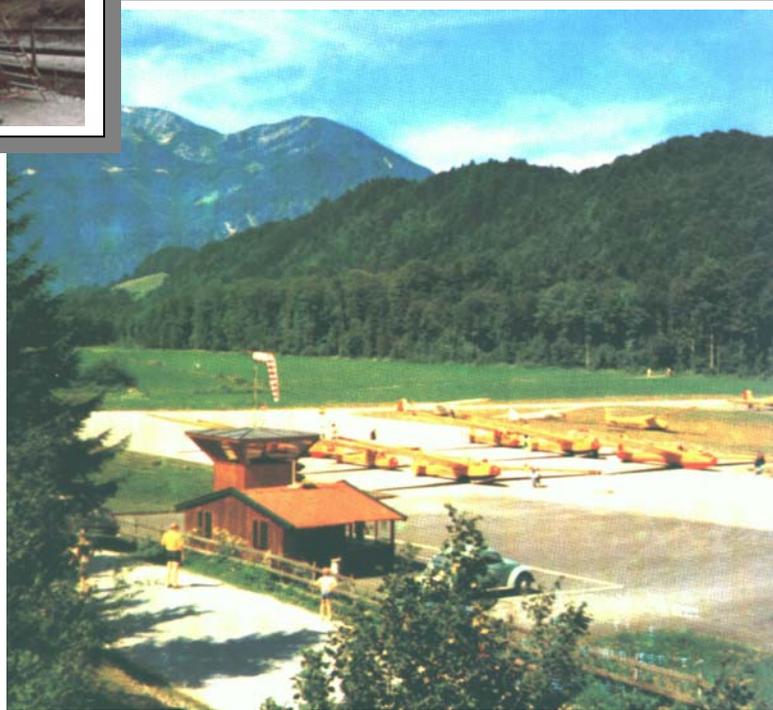
Bei der DASSU kam noch hinzu, dass dem Startschreiber oft die Namen der startenden Piloten



Dieses ermöglicht es dem Piloten, seinen Namen aus einer Entfernung bis zu 50 m dem Startschreiber mitzuteilen.

nicht geläufig waren und dieses Kommunikationsproblem häufig zu Startverzögerungen führte. Um hier Abhilfe zu schaffen, wurde von dem SGSM-Mitglied Fritz Villinger der DASSU zum 20jährigen Bestehen ein Tower gespendet und gebaut.

Der Tower verfügte unter anderem über eine Lautsprecheranlage und über ein hochempfindliches Mikrofon.



1975

Ein Astir CS anstelle einer Club Libelle

Der Preis für eine bestellte Club Libelle erhöhte sich um 13,5% und die Lieferung verzögerte sich um 6 Monate. Wir verzichteten auf das Flugzeug, das als Ersatz für den verkauften L Spatz D-1114 gedacht

war und bestellten stattdessen einen lieferbaren Astir CS (D-7000). Ein Hänger wurde dafür im Rohbau bestellt und im Winter ausgebaut.

*Walter Freter
und der neue
Astir CS D-7000*



Unterkunftskosten

Die Ausgaben für die Unterkunft (DM 4.400,--) wurden durch die Einnahmen (DM 3.120,--) nicht gedeckt. Über die dadurch nötige Gebührenerhöhung entbrannte im Verein eine heiße Diskussion. Sollten diejenigen, die unsere Unterkunft häufig nutzten, also die Vielflieger und engagierten Mitglieder, die Flugbetrieb und Vereinsleben aufrechterhalten, zusätz-

lich die Mehrkosten tragen oder ist die Unterkunft ein Vereinsvermögen, das wie z.B. ein Flugzeug für alle zur Nutzung bereitgehalten wird und somit in erster Linie auch von allen unterhalten werden muß. Nach langer Diskussion wurden folgende Preise festgelegt.

Übernachtung:

Erwachsener	DM 3,50
Kind mit Bettbenutzung	DM 2,--
Kind ohne Bettbenutzung	DM 1,--
Gäste	DM 7,50
Arbeitswochenende	DM 1,--

Und was gab es 1975 sonst ?

- Der 1974 im Rohbau gekaufte Hänger für den Cirrus wurde fertiggestellt.

D-1000 - Kapitel 3

Die ASK 13 war da und hatte vom ausgemusterten Doppel-Raab die traditionelle Nummer D-1000 übernommen.

Was macht man nun mit dem ausrangierten, jetzt nutzlosen, seiner Nummer beraubtem Vogel? Als gemeinnütziger Verein gibt man noch brauchbare Teile an Bedürftige ab, aber es fand sich kein Bedürftiger. Auf den, aus heutiger Sicht nahe-liegenden Gedanken, den ersten, nach dem Krieg in Bayern wieder zugelassenen Vogel einem Museum zu übergeben, kam auch keiner. Den Vogel wollte niemand, so dass er immer und überall im Weg stand und den dringend benötigten Hallenplatz belegte.

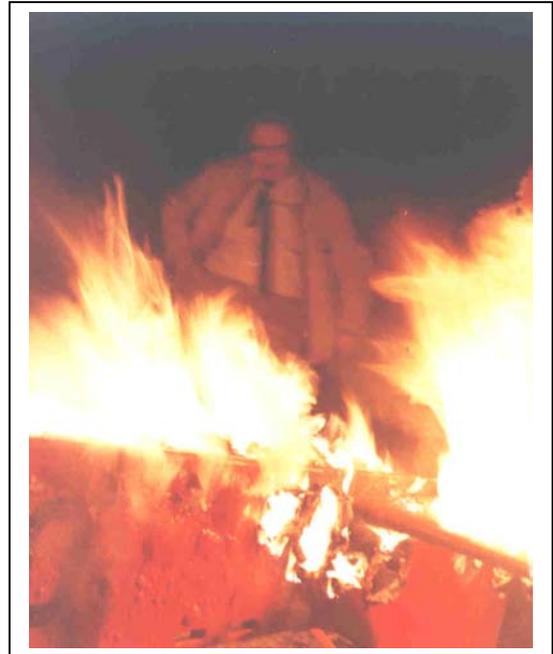


In der Höhe des Schmutzigen Löffels hatten auch wir ein Feuer aufgebaut, das bei Beginn der Dämmerung entzündet wurde.

Viel zu schnell nach unserem Geschmack brannte das Feuer nieder, so dass Nachschub an Brennmaterial benötigt wurde.

Es ist nicht mehr nachvollziehbar, wer auf den frevelhaften Gedanken kam, den Rumpf dieses historischen Flugzeugs als Brennmaterial zu verwenden. Sicher ist, dass keiner der Anwesenden einen ernsthaften Einwand dagegen erhob.

Es stellte sich schnell heraus, dass weder die Holzflächen noch die mit Lack getränkte Bespannung sehr brennfreudig waren. Erst ein Schuss Benzin brachte den Oldtimer so richtig zum Brennen. Die Bedenken, die uns am nächsten Tag kamen, kamen leider etwas zu spät.



Es war Sommwend und auf allen Bergen ringsum brannten Sommwendfeuer.



Und was gab es 1976 sonst ?

Horst Schröder, der erste Vorstand und ein Gründungsmitglied der SGSM, der wesentlich zur Entstehung des Vereins beigetragen hatte, ist verstorben.

Hans Lamby berührt am Geigelstein ein Lawinensprengseil und stürzt mit seinem privaten Diamant tödlich ab.

SGSM

- Die K8 D-1616 wird an DASSU verkauft. Als Ersatz wird ein Astir CS geordert.
- Das fördernde, inaktive Mitglied wird eingeführt. Der Beitrag für diese Mitglieder, die nicht aktiv am Fluggeschehen teilnehmen, beträgt DM 50,--.
- Die Aufnahmegebühr für neue Mitglieder beträgt DM 500,--.

DASSU

- In der DASSU-Hauptversammlung wird vom Vorstand bemängelt, dass der Nutzungsvertrag mit Siemens über das Freizeitheim und die Halle immer noch offen ist.

Wieviel Mitglieder verkraftet die SGSM

Im Laufe des Jahres hatten sich 8 Interessenten um die Aufnahme in die SGSM beworben. Innerhalb des Vereins entbrannte daraufhin eine rege Debatte darüber, wie groß die SGSM werden könne. Zwei Gesichtspunkte traten hierbei in den Vordergrund:

1. Wieviele Mitglieder verkraftet der Flugzeugpark?
2. Wieviele Mitglieder mit Familie verkraftet die Unterkunft?

Auf der einen Seite sollten die Flugzeuge und die Unterkunft gut ausgelastet sein, auf

der anderen Seite aber auch nicht in der Hochsaison überlastet werden.

Für den Flugzeugpark werden 4 bis 5 Mitglieder auf einen vorhandenen Sitzplatz als verkraftbar angesehen.

Bei der Unterkunft mit ihren 39 Betten und der bisherigen durchschnittlichen Bettenbelegung durch Mitglieder und Familienangehörige erscheint eine Mitgliederzahl zwischen 38 und 42 sinnvoll.

Es wurde beschlossen, die Anzahl der Mitglieder der SGSM auf 40 zu begrenzen.

1977

Eine Schetthalle in München-Hofmannstraße

Segelflieger können fast alles gebrauchen. Von seinem Bürofenster in der Hofmannstraße schaute Gustl Leyendecker in einer schöpferischen Pause dem Abbruch einer Halle zu und entdeckt, dass die Dachkonstruktion aus Stahlträgern in Leichtbauweise besteht. Die SGSM überlegte doch seit einiger Zeit, wie sie für ihre Hänger ein ordentliches Unterstelldach bauen könnte. Diese Dachträger wären genau das Richtige.

Leider hatte die Standortverwaltung diese bereits der Abbruchfirma zugesagt. Nach einigem Hin und Her konnte die SGSM doch einen Teil der Träger für sich organisieren. Das Material für ein Schleppdach zur Unterstellung der Hänger war somit vorhanden, fehlte nur noch das Grundstück

dafür.

Eine Möglichkeit zeichnete sich ab. Der LVB hatte den Auftrag zur Vermessung der von der SGSM gewünschten Grundstücke erteilt und die Kosten hierfür hatte die Siemens-Freizeitgemeinschaft übernommen. Zu diesen Grundstücken gehörte auch ein Bereich, der den Anbau auf der Nordseite unserer Unterkunft bis zur Mitte der Halle verlängerte.

Ein Grundstück, wenn auch noch nicht auf den Namen der SGSM eingetragen, war also in Sicht.

Bis aber der Bau eines Schleppdaches beginnen konnte, sollte noch einige Zeit vergehen.

Und was gab es 1977 sonst ?

- Am 21. April wird der neue Motorfalke SF25 C D-KOQY von Dachau nach Unterwössen überführt.
- Das Fluggelände ist wieder einmal überschwemmt.
- Die DASSU wird gebeten, für die DO27, die für DM 8000,- eine Schalldämpfungsanlage erhalten hat, eine Genehmigung für 15 Außenlandungen in Unterwössen zu erteilen. Dieser Wunsch wird abgelehnt.

Ein Gerichtsurteil

1966, im Zuge der Auseinandersetzung zwischen dem LVB-Präsidenten Lauerbach und dem Vorstand der SGSM Dr. Scherff wurde dessen Schwager, Karl Dahm, der sowohl beim Bau der DASSU-Halle wie auch beim Aufbau unserer Unterkunft uneigennützig Hilfen in erheblichen Umfang

geleistet hatte, wegen Betrug von Lauerbach angezeigt.

Obwohl keinerlei Anhaltspunkte für ein Verschulden vorlagen, dauerte es lange, bis die Justiz sich zu einem Urteil durchringt. Erst 1977, also 11 Jahre später, wurde das Verfahren wegen mangelndem Tatverdacht eingestellt.

1978

25 Jahre SGSM

Die SGSM besteht seit 25 Jahren. Zur Feier des Jubiläums wurde ein neues Flugzeug in die SGSM-Flotte aufgenommen. Durch eine Umlage und durch den von Dr. Scherff organisierten Firmenzuschuss konnte der TWIN-ASTIR D-1000 (DM

42.000,--) angeschafft werden.

Die Überführung erfolgte hinter der Do 27 am 17.6.1978 von Mattsies nach Unterwössen mit einer unfreiwilligen Zwischenlandung bei Feldafing.

Aus D-1000 wird D-1006

Die ASK 13 D-1000 wurde in D-1006 umbenannt, da der Twin Astir, der zum 25-jährigen Jubiläum angeschafft wurde, die Traditionsnummer D-1000 erhalten sollte. Außerdem sollte die ASK 13 nicht wie beabsichtigt an unsere Berliner Siemens Segelflieger verkauft werden. Zur Finanzierung des Twins fehlten dadurch DM

17.000,--, die durch eine Fluggebührenvorauszahlung in Höhe von DM 500,- je Mitglied eingebracht werden sollte.

Dr. Scherff ermöglicht es der SGSM, den Berliner Fliegern doch die D-1006 zu überlassen und statt dessen eine neue ASK 13, die D-6969 zu erwerben.

Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 3

In abgemilderter Form geht die Auseinandersetzung um den Nutzungsvertrag und damit um unsere Halle weiter. Inzwischen wurde der SGSM eine Gebührenfreiheit für die Unterstellung ihrer Flugzeuge bis 1980 zugestanden. Was danach geschehen sollte, blieb offen.

Da für das Grundstück, auf dem unsere Unterkunft steht, für die DASSU ein Erbbaurecht eingetragen wurde, erwartet sie für dessen Nutzung eine angemessene Entschädigung.

Um den großen Tank unseres Motorseglers D-KOQY zu füllen bedarf es, da keine eigene Tankstelle vorhanden ist, schon eines kleinen Tankfahrzeugs.



D-1000 - Kapitel 4

Götz Scherff hatte es wieder einmal geschafft, die Firmenhierarchie davon zu überzeugen, dass unsere ASK-13 D-1000 nicht mehr der zeitgemäße Doppelsitzer für unsere Gruppe war. Durch eine Umlage und durch den von Götz organisierten Firmenzuschuss konnte der TWIN-Astir angeschafft werden.

Am 17.6.1978 sollte die Überführung des TWINS D-1000 von Mattzies nach Unterwössen erfolgen. Dieses Kenzeichen D-1000 wurde von der ASK 13 übernommen, die auf D-1006 umgetauft wurde. Das Wetter war etwas böig und die Wolkenbasis lag bei ca. 350 m über Grund. Um 13⁵⁰ h zog Gustl Leyendecker mit der DO-27 an. Im TWIN saßen Götz Scherff als Pilot und ich, Hans Limmer als Sicherheitsballast.



Als der Schleppzug gerade den Rand des Starnberger Sees bei Feldafing überfliegen wollte, löste sich das Schleppseil nach einer kräftigen Böe von der Do-27.

300 m sind nicht gerade viel zur Vorbereitung einer Außenlandung, die ich dann übernahm. Beim Landeanflug auf die ausgewählte Wiese mussten wir feststellen, dass ein Bauer mit seinem Traktor die

Wiese für sich beanspruchte und ohne auf uns Rücksicht zu nehmen, von der Straße in unser Landefeld einbog. Es bewahrheitete sich wieder einmal, dass das Einplanen eines Ersatzlandefeldes nicht gerade das Schlechteste ist. Linkskurve über die Alleebäume, hinter den Bäumen kurz andrücken, um für den leichten Gegenhang genügend Fahrt aufzubauen, und dann weich aufsetzen.

Ich hatte aber vergessen, meinen Vordermann von meiner Absicht in Kenntnis zu setzen. Beim Fahrtaufholen hinter den Bäumen glaubte er, ich würde den Vogel in den Boden bohren. Der rein instinktive Griff zum Knüppel bewirkte, dass aus der sanften Landung eine Sacklandung wurde, die unser Fahrwerk mit dem Bruch einer Lagerschale quittierte.



Anstelle durch die Luft ging es also diesmal per Straße nicht nach Unterwössen sondern zurück nach Mattzies.

Zur 25-Jahrfeier war der TWIN dann trotz aller Widrigkeiten in Unterwössen und einer zünftigen Feier stand nichts mehr im Wege.

Die SGSM feiert ihr 25-jähriges Jubiläum

Zur 25-Jahrfeier am 8. Juli 1978 wurde im Garten unserer Unterkunft ein großes Zelt aufgebaut, Feldafing versorgte uns wieder einmal mit hervorragenden köstlichen Genüssen, einige Fässer Bier standen bereit, jede Menge Gäste kamen und der neue TWIN-ASTIR konnte offiziell übergeben werden. Alles in allem ein gelungenes Fest!



Walter Freter, Hardwig Lose, Götz Scherff



Toni Tröger, Schorsch Kantz, Götz Scherff



Sigi Stör, Gustaf Leyendecker, Hans Limmer



Mit Doppelsitzer ins Jubiläum

Die bis 1959 auf dem Oberwiesenfeld beheimatete und anschließend nach Unterwössen im Chiemgau ausgewichene Segelfluggruppe Siemens-München hat aus Anlaß ihres 25jährigen Bestehens ein doppelsitziges Segelflugzeug aus Kunststoff in ihre kleine Flotte von acht Maschi-

nen aufgenommen. Mit ihm sollen alpine Streckensegelflüge unternommen werden, die häufig bis nach St. Moritz im Westen und bis zum Semmeringpaß im Osten führen. Die 40 Mitglieder der Gruppe haben ihre Segelflugzeuge mit modernen Funksprech- und Navigationsgruppen-
rm.

Jubiläum der Segelflieger

UNTERWÖSSEN Ihr 25jähriges Bestehen feierte die Segelfluggruppe Siemens-München e. V., die seit 1959 ihren Sitz in Unterwössen/Chiemgau hat, wo sich das Segelfluggelände der Deutschen Alpensegelflugschule befindet.

Dort übt die SGSM nicht nur ihren Sport aus, sondern unterstützt auch die Schule mit Rat und Tat, wie der Traunsteiner Landrat Leonhard Schmucker in der Festschrift zum Jubiläum hervorhob. Dazu kommt ein ungewöhnlich

arbeitsintensives Engagement der Gruppenmitglieder, um die selbsterrichtete Unterkunft sowie das Fluggerät in Schuß zu halten. Auch eine eigene Halle wurde errichtet, die jahrelang der Alpensegelflugschule zur Verfügung stand und noch heute wertvolle Dienste leistet.

Positiv vermerkt wird auch, daß die Zahl der Arbeitsstunden die Anzahl der Flugstunden bei weitem überwiegt. Vor allem in der Anfangszeit wurden alle Flugzeuge von den Mitgliedern selbst gebaut. Heute erstreckt sich das „Kunststoffzeitalter“ auch auf Segelflugzeuge, Selbstbau ist kaum mehr möglich. Ha



Taufe des neuen „Twin-Astir“ der Segelfluggruppe Siemens-München e. V. durch den 1. Vorstand Dr. Scherff. Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter Riha hält bereits das neue Bordbuch in der Hand.

Und was gab es 1978 sonst ?

- Am 2.12.1978 wird Dr. Dr. Götz Scherff zum Ehrenmitglied der SGSM ernannt.
- Ein amtsberechtigter Telefonanschluß wird in der Unterkunft installiert.
- Von Dieter Böttcher werden bezüglich des Grundstücks Flurnummer 490/1 Kontakte mit dem Grundstückseigentümer, Hr Brandstätter aufgenommen, um die Möglichkeit eines Erwerbs durch die SGSM zu prüfen.
- Harald Oberhuber vollendet als fünfter der SGSM, nach Gustav Leyendecker 1972, Wolfgang Hagen 1973, Hans Limmer 1975 und Dieter Böttcher 1976 sein Gold C mit drei Diamanten.
- Zum Vertrag von 1967 mit dem Forstamt bezüglich des Parkplatzes wird ein Nachtrag unterzeichnet.
- Zur Feier des 75. Jubiläums des Deutschen Museums werden mit der DO27 Rundflüge und Bannerschlepps durchgeführt.
- Das Hochwasser zerstört Telefonverbindung und Wechselsprechanlage der DASSU. Die SGSM besorgt und spendet Ersatzgeräte.

Die SGSM und das Finanzamt

Am 4.10.78 hatte das Finanzamt entschieden, dass die SGSM nicht als gemeinnützige Körperschaft anerkannt werden kann, da gemäß Satzung nicht die Allgemeinheit sondern nur Mitglieder von Siemens gefördert werden. Laut Satzung war unser Verein nur Mitarbeitern von Siemens offen. Dass dies in der Praxis schon immer anders gehandhabt wurde, wird zunächst nicht anerkannt. Das Finanzamt will rückwirkend bis 1972 DM 60.000,- für Körperschafts-, Gewerbe-, Vermögens- und Umsatzsteuer.

Der Einwand des Finanzamtes führte zu

einer Satzungsänderung, in der es nun heißt:

„Mitglied kann jede Person werden, die das 14. Lebensjahr vollendet hat“.

Durch diese Satzungsänderung und den Nachweis, dass die SGSM schon immer Außenstehende aufgenommen hatte, schaffte es Johann Brummer, ehemals Schatzmeister des LVB und unser Steuerberater, das Finanzamt von unserer Gemeinnützigkeit zu überzeugen, so dass die Steuerforderung zum größten Teil zurückgenommen wurde.

Keine Gewerbesteuer

Eine „unglücklich formulierte Klausel“ in der Vereinssatzung darf nicht zwangsläufig zum Verlust der Gemeinnützigkeit eines eingetragenen Vereins führen. Das Münchner Verwaltungsgericht hat

mit dieser Auffassung einen Gewerbesteuerbescheid der Gemeinde Unterwössen aufgehoben (Az M 5088 X 82).

Die strittige Gewerbesteuer betrug rund 1000 Mark für jedes Kalenderjahr. Die Segelfluggruppe Siemens-München e.V. (SGSM) hatte 1973 ihre Satzung dahingehend geändert, daß (nur) Firmenangehörige Mitglieder werden können, ohne diese Klausel jemals eingehalten zu haben. Weder vor noch nach dem Änderungsjahr wurde nach dieser Aufnahmepraxis verfahren. Die SGSM besteht immerhin seit 1953, und traditionell ist nahezu jedes vierte Mitglied außerhalb Siemens beschäftigt.

Der Formulierungsfehler, den die Klausel bedeutet, wurde der SGSM erst bewußt, als das Finanzamt und im Anschluß an dieses die Gemeinde Unterwössen den Gewerbesteuermeßbetrag festsetzte. Die SGSM hat daraufhin 1979 die Satzung geändert

und bekam die Gemeinnützigkeit unstreitig wieder zuerkannt. Doch die Gemeinde Unterwössen, vor dem Verwaltungsgericht Beklagte, beharrte auf ihrem Gewerbesteuerbescheid für die Jahre 1973 bis 1977, der eine Forderung von 4887 Mark bedeutete. Die Kommune vertrat die Auffassung, daß der Betrag ohne weiteres durch eine besondere Umlage von den Mitgliedern aufgebracht werden könnte.

Nachdem auch das Landratsamt Traunstein den Gewerbesteuerbescheid als Rechtens erkannte und einen Widerspruch der SGSM zurückwies, gingen die Segelflieger vor Gericht: Der Bescheid der Gemeinde Unterwössen und der Widerspruchsbescheid des Landratsamtes Traunstein wurden aufgehoben, die Beklagte wurde verpflichtet, über den Antrag der SGSM auf Erlaß der Gewerbesteuer (nach der Rechtsauffassung des Gerichts) erneut zu entscheiden und die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Wolfgang Hagen

Nur die Gemeinde Unterwössen sträubt sich weiterhin.

Fliegerlager in Lienz



Da in den Wintermonaten die Sonne den Flugplatz Unterwössen meidet, lag dort meistens der Schnee zu Ostern noch so

hoch, dass an einen ordentlichen Flugbetrieb nicht zu denken war. Ein Ausweichplatz musste her.

Die Alpensüdseite bot sich an.

Befreundete Segelflieger hatten in den ver-



gangenen Jahren das Gelände bereits erkundet und vom Flugplatz Lienz aus schöne Flüge in Osttirol, Kärnten und Südtirol unternommen.

Der Ausweichplatz war gefunden.

Zum ersten Mal fand 1979 in den Osterferien in Lienz ein Fliegerlager statt. Mitgenommen wurden der Cirrus D-3100 und der Astir CS D-7000. Obwohl die Ausbeute für eine Woche nicht gerade überwältigend war, hat uns Lienz zum Wiederkommen animiert.

Und was gab es 1979 sonst ?

- Ab 1.1.79 ist die SGSM wieder als gemeinnütziger Verein anerkannt.
- Die ASK 13 wird für DM 22.400,- dem Flugsport-Club Siemens e.V. 1828 Berlin überlassen.
- Gustav Leyendecker legt noch ein E-Variometer auf, das der Flugsport-Club Siemens e.V. 1828 Berlin als Geschenk zum 50-jährigen Bestehen bekommt.
- Die neue ASK 13 D-6969 wird im April 1979 geliefert.
- Ein Hänger für den TWIN-ASTIR wurde gebaut.
- Im Hermann von Siemens Park wird ein Clubhaus geplant und wir melden dafür den Bedarf einer Werkstatt (8 x 15 m) an. Pläne werden entworfen und eingereicht, die vom ZBA als machbar bezeichnet werden.
- Rüdiger Zucker wird wegen Energieverschwendung zu einer Geldstrafe von DM 50,-- verdonnert. Er hat seine Pflaumen anstatt zu Hause im Backofen der Unterkunft gedörrt.

Am 01.04.79 ist Kurt Bilzer, unser erstes Ehrenmitglied, verstorben.

Am 22.12.79 ist Rudi Nahler, der im Rhönwettbewerb 1958 für die SGSM den zweiten Platz erflog, verstorben.

Und noch mehr Ärger - Das DASSU-Stimmrecht - Kapitel I

Satzungsänderung bei der DASSU

Der LVB stellt für die Hauptversammlung der DASSU 1979 einen Antrag zur Satzungsänderung.

Das bisherige Stimmrecht soll neu geregelt werden, da sich die Interessenslage im Laufe der Jahre geändert habe und die Interessen der beheimateten Vereine in erster Linie durch den Dachverband vertreten werden.

	Stimmen	bisher	neu
Landkreis Traunstein		1	6
Gemeinde Unterwössen		1	6
LVB		1	6
DAeC		1	6
FSG Traunstein		1	7
Siemens Freizeitgemeinschaft		1	2
Siemens AG		1	1
Bundeswehr SFG Neubiberg		1	2

Bei der Abstimmung wird mit 5 Ja-Stimmen gegen 3 Nein-Stimmen der Mitglieder die erforderliche 2/3 Mehrheit verfehlt. Durch Einbeziehung des Stimmrechts der 3 Vorstände, die diese in einer Mitgliederversammlung haben, verändert sich das Verhältnis auf 8 Ja- und 3 Nein-Stimmen. Obwohl die SSGM eine juristische Überprüfung ankündigt, wird die Satzung geändert.

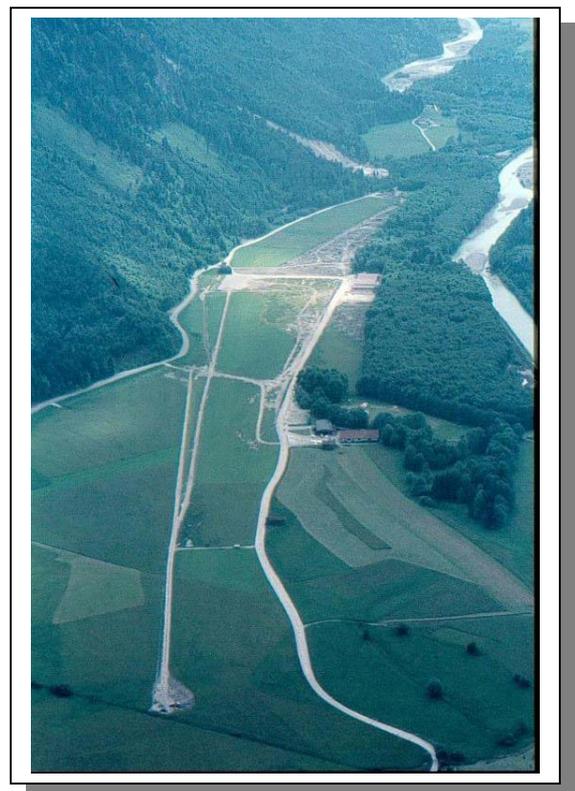
Eine derartige Bevorzugung einerseits und Beschneidung andererseits kann natürlich nicht hingenommen werden, zumal das Stimmrecht der Vorstände, das bei einem Verein mit 8 regulären Mitgliedern immerhin 27% ausmacht, umstritten ist.

Das Landgericht Traunstein, bei dem eine Feststellungsklage eingereicht wurde, sah dies ebenso und erklärte diese Satzung 1980 für ungültig.

25 Jahre DASSU

Die DASSU feiert ihr 25-jähriges Bestehen

Ohne den Ärger über die angestrebte Satzungsänderung und der damit verbundenen neuen Stimmenverteilung, die einer Entmündigung der SFG Neubiberg und der SGSM gleichkäme, könnten wir ungezwungen feiern.



1980

Von der D-EOZY zur D-EGVC

Die SGSM tauschte ihre Do27 B1 gegen eine Do27 A-4 mit breiterem Fahrwerk aus.
Der Kaufpreis hierfür betrug DM 70.625,-



Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 4

Der LVB schließt sich in Sachen Halle der Meinung des DASSU-Vorstandes an. Er vertritt die Auffassung, dass der von der DASSU erstellte neue Nutzungsvertrag von 1975 Rechtsbestand hat.

Dem Sachverhalt, dass Siemens die Halle der SGSM übereignet hat, diese sie in Unterwössen aufbauen ließ und sie der DASSU zur kostenlosen Mitbenutzung überliess, wird entgegengehalten, dass sie damals in die Bilanz der DASSU übernommen wurde.

Bei der Unterkunft ist man zwar der Meinung, dass sie ohne vorherige vertragliche Regelung gebaut wurde, dass hier aber den Wünschen der SGSM nach einem Erbbaurecht entsprochen werden könnte, wenn die Satzungsänderung akzeptiert würde.

Und noch mehr Ärger - Das DASSU-Stimmrecht - Kapitel 2

Nach dem Urteil des Landgerichts Traunstein vom 10.4.1980 muss die DASSU das 1979 geänderte Stimmrecht zurücknehmen und das alte Stimmrecht wieder herstellen. Für die Hauptversammlung der DASSU 1980 wird vom LVB erneut ein Antrag zur Satzungsänderung gestellt. Jetzt soll folgende Stimmverteilung erfolgen.

	Stimmen	bisher	neu
Landkreis Traunstein		1	2
Gemeinde Unterwössen		1	2
LVB		1	2
DAeC		1	1
FSG Traunstein		1	1
Siemens Freizeitgemeinschaft		1	1
Siemens AG		1	1
Bundeswehr SFG Neubiberg		1	1
FSG Unterwössen		-	1

Das Stimmrecht der Vorstände (3Stimmen) soll beibehalten werden.

Einer erneuten juristischen Überprüfung wird durch die Rückziehung des Antrags zuvorgekommen

Und was gab es 1980 sonst ?

SGSM

- Zum Kauf einer ASW 20, die als Ersatz für den Cirrus D-3100 angeschafft werden soll, wird eine Umlage von DM 100,-- je aktives Mitglied fällig.
- Hartwig Lohse beschafft uns eine Werkstatt in München, Roßhaupterstrasse.

DASSU

- Die gemeinsam genutzte Werkstatt ist in der Siemens-Halle. Da die DASSU seit Jahren den verbleibenden Platz in der Halle als Unterstellplatz für die Winde nutzt, sind die Flugzeuge der SGSM zum Ausgleich in der Steinhalle untergestellt.

In einem neuen Nutzungsvertrag beansprucht die DASSU die Siemens-Halle für sich und verlangt für die Unterstellung unserer Flugzeuge DM 50,-- je Flugzeug und Monat.

Dass die SGSM einen derartigen Vertrag nicht akzeptieren kann und nicht bezahlt, ist selbstverständlich.

*Die ASW 20
mit dem
Kennzeichen
D-2020*



1981

Ein Hänger für die ASW 20

1980 wurde bei einem Münchner Hängerbauer ein Hänger für die ASW 20, die wir damit in Poppenhausen abholen wollten, bestellt. Wegen des Liefertermins der ASW war ein fixer Termin für den Hänger vereinbart worden. Der fast fertige Hänger wurde auch besichtigt.

Nachdem dieser termingerecht zur Abholung angeblich fertiggestellt war, wurde er bezahlt. Am vereinbarten Abholungsort war aber kein Hänger. Der Hängerbauer

hatte den für uns geplanten und bereits bezahlten Hänger an einen anderen Interessenten verscherbelt. Uns bot er an, den Hänger 4 Wochen später zu liefern, was natürlich unakzeptabel war. Wir mussten uns zum Transport der neuen ASW 20 einen Hänger leihen.

Der Versuch unser Geld zurückzubekommen, blieb ohne Erfolg. Erst durch eine Pfändung kamen wir wieder zu unserem Geld.

Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 5

Dass die von der DASSU geforderten Unterstellgebühren von der SGSM nicht bezahlt werden, ist der Anlass für so manche Schikanen.

Zwei Beispiele:

- Das Dach der Steinhalle ist undicht und es tropft dort auf unsere Flugzeuge. Eine notdürftige Reparatur des Daches erfolgt zwar, aber dort wo die SGSM Flugzeuge stehen, tropft es weiterhin.
- Für eine dringende Reparatur an einem Flugzeug muss die SGSM in die Werkstatt, die ihr vereinbarungsgemäß am Wochenende zur Verfügung steht. An dem bewusstem Wochenende ist die Werkstatt nicht leerräumt sondern so vollgestellt, dass ein Arbeiten unmöglich ist. Zudem fehlen für alle Maschinen, die sämtlich von der SGSM eingebracht wurden, die dazugehörigen Werkzeuge, so dass sie nicht benutzt werden können.

Und was gab es 1981 sonst ?

SGSM

- Die Werkstatt in der Roßhaupterstrasse wird uns gekündigt. Hartwig Lohse beschafft uns eine neue Werkstatt.

1982

Dachschaden

Der Winter 1981 auf 1982 brachte ungewöhnliche Mengen an Schnee. Als im Frühjahr die Witterung etwas milder wird, reicherten sich die Schneemassen mit Feuchtigkeit an und nahmen beträchtlich an Gewicht zu. Um die Last zu verringern, hatten wir vorsorglich das Dach der Siemens-Halle und das Dach der Unterkunft vom Schnee befreit.

Die DASSU hatte den gleichen Gedanken und befreite während der Woche das Dach

der neuen Halle vom Schnee. Dabei schob sie die Schneemassen über den Dachrand auf unser bereits geräumtes Unterkunftsdach und da blieb der Schnee dann liegen.

Bis wir am darauffolgenden Wochenende nach Unterwössen kamen, hatte der Schnee so an Gewicht zugenommen, dass er die Eternitplatten des Daches eingedrückt hatte.

Eine vollkommene Neueindeckung des Daches war erforderlich.

Und noch mehr Ärger - Das DASSU-Stimmrecht - Kapitel 3

Nach wie vor ist man beim LVB der Meinung, dass die DASSU-Mitglieder, die selbst Segelflugvereine sind, sich aufgrund ihrer Stimmkompetenz unzulässig an den staatlichen Zuschüssen bereichern könnten. Da eine Veränderung des Stimmrechts aus rechtlichen Gründen nicht durchführbar war, wird ein neuer Weg bestritten.

Der Landkreis Traunstein, die Gemeinde Unterwössen und der LVB gründen zum Bau einer neuen Werkstatt für die DASSU die „Deutsche Alpensegelflug Anlagengesellschaft GmbH.“. Das Kapital, die Werkstatt soll DM 244.576,- kosten, wird je zur Hälfte durch einen Zuschuss des Wirtschaftsministeriums und durch die DASSU aufgebracht.

Obwohl Gelder der DASSU einfließen, haben die Mitglieder der DASSU keine Mitspracheberechtigung.

Und was gab es 1982 sonst ?

- Ein Jahr der Schäden:
 - Astir D-9000 Fahrwerksbruch wegen harter Landung
 - Twin Astir D-1000 Rumpfschaden wegen Landung ohne Fahrwerk
 - ASW 20 D-2020 Rumpfschaden bei Aussenlandung
 - Speed Astir D-3500 Flächenschaden durch eine landende DASSU Maschine
- Ein Hänger für die ASW 20 wird gebaut.
- Öltank ist 17 Jahre alt und wird erneuert.
- Die Rechnung von der DASSU über DM 2.373,- für die Unterstellung von 5 Segelflugzeugen und 1 Motorsegler für 1981 in unserer eigenen Halle wird nicht bezahlt.