

1958 - 2008



50 Jahre



Segelfluggruppe Siemens München

in Unterwössen

1958 - 2008

50 Jahre SGSM in Unterwössen



Seit 1958 hat die „Segelfluggruppe Siemens München e.V.“ ihre fliegerische Heimat in Unterwössen.

Wie kam es dazu?

Als nach dem 2. Weltkrieg 1951 der Segelflug wieder zugelassen wurde, bildeten sich überall Vereine, um diesen fantastischen Sport auszuüben. Ausgebildete Piloten, die alle das Ende der fliegerischen Hungerjahre herbeigesehnt hatten, gab es in Massen und dazu kamen noch die vielen Neulinge, die auch fliegen wollten. In keinem Verhältnis standen die über Kriegs- und Nachkriegszeit geretteten oder heimlich gebauten Flugzeuge zum Andrang der Piloten. Trotz intensivem Neubau, in den Vereinen gab es anfangs oft nur ein Flugzeug und die Piloten waren glücklich, wenn sie an einem Wochenende eine kurze Platzrunde fliegen konnten.

Bis zum 27.4.1951 war der Besitz, die Konstruktion und der Bau von Segelflugzeugen von den Besatzungsmächten unter harten Strafen verboten.

Ausschnitt aus einem Brief des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Hanns Seidel (1957) an Siemens.

An das
Generalsekretariat der Siemens & Halske AG.,

München - 2,
Wittelsbacherplatz 2.

Betr.: Ihr Schreiben vom 5.12.1957 GenSchr/vHe/Kna 496.

Sehr geehrte Herren!

Ihr Schreiben vom 5.12.1957 darf ich als ein erfreuliches Zeichen für ein weiterbestehendes Interesse an der Entwicklung der Deutschen Alpensegelflugschule mit Dank bestätigen. Die großzügige Stiftung der Firma Siemens hat sehr wesentlich dazu beigetragen, dass der Ausbau der Schule und des Geländes Unterwössen zu einer der bedeutendsten Ausbildungsstätten für Segelflug begonnen und zu einem erfreulichen Erfolg geführt werden konnte.

Diese Verdienste der Firma Siemens um Unterwössen machen es zur Selbstverständlichkeit, dass die aus der erwähnten

Mit vorzüglicher Hochachtung!


(Dr. Hanns Seidel)
Bayerischer Ministerpräsident.

Förderer des Sports wurden dringend benötigt!

Nicht nur die vielen Organisationstale in den Vereinen, die all dies heranschafften, was dringend benötigt wurde und offiziell nirgends zu bekommen war, engagierten sich für die Sache, auch die große Politik trug zum Gelingen bei. So trat 1954 der amtierende bayerische Ministerpräsident Dr. Ehard an Siemens mit der Bitte heran, die neu gegründete Deutsche Alpensegelflugschule finanziell zu unterstützen. Sowohl die Siemens & Halske AG wie auch die Siemens-Schuckert-Werke entsprachen dieser Bitte und erwarben damit je eine Mitgliedschaft in der Deutschen Alpensegelflugschule.

Auch in den folgenden Jahren fühlte sich das Haus Siemens der Deutschen Alpensegelflugschule verpflichtet und unterstützte sie nach Kräften. Als Bindeglied und Koordinator zwischen DASSU und dem Hause Siemens fungierte ein

Mitglied der 1953 gegründeten Segelfluggruppe Siemens, Dr. Dr. Götz Scherff.

Unter den Siemensmitarbeitern in München gab es wie überall viele Flugbegeisterte. Am 8. Juli 1953 trafen sich weit über 100 Interessenten zu einem Vorgespräch und am 5. August 1953 wurde die „Segelfluggruppe Siemens“ als ein Mitglied der „Siemens Freizeitgemeinschaft e.V.“ gegründet.

In der „Siemens Freizeitgemeinschaft e.V.“ waren und sind die unterschiedlichsten Freizeitaktivitäten der Mitarbeiter zusammengefasst. Das Haus Siemens förderte ihre Freizeitgruppen vor allem dann, wenn die Aufwendungen dem Firmenzweck, „Erhöhung der Arbeitsleistung durch Unterstützung sinnvoller Freizeitbeschäftigung“ zugute kam.

Das Generalsekretariat der Siemens & Halske AG griff tief in die Förderkasse (DM 6.000,-) und stiftete der „Segelfluggruppe Siemens München“ das erste Segelflugzeug, einen Doppelsitzer vom Typ „Doppel-Raab“, der das Kennzeichen D-1222 erhielt.

Um fliegen zu können, schloss sich die Segelfluggruppe Siemens als eigenständige Gruppe dem „Bayerischen Luftfahrtverein e.V.“ an. Dessen fliegerische Heimat war ab 1953 der von der US-Armee genutzte alte Münchner Flugplatz, das Oberwiesenfeld. Dort entstanden in Eigenleistung bis 1958 der L-Spatz D-1414, der Bergfalke II D-1500, der 1957 nach Kufstein verkauft wurde und ein weiterer Bergfalke II, der wieder das Kennzeichen D-1500 erhielt.

Als 1957 das Oberwiesenfeld von der US-Armee aufgegeben wurde, erhielten auch die Flieger von der Stadt München die Kündigung. Zwar wurde der private Flugbetrieb auf dem Oberwiesenfeld dann erst 1968 endgültig eingestellt, aber da ein Ende abzusehen war, wurde nach einem neuen Fluggelände Ausschau gehalten.

Zur Auswahl standen:

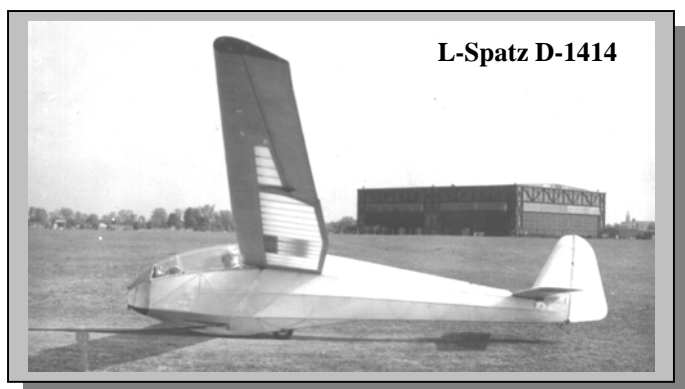
- Königsdorf
- Oberammergau (eine Sumpfwiese zwischen Ober- und Unterammergau) und
- Unterwössen.

Der „Bayerische Luftfahrtverein e.V.“ entschied sich für den Standort Königsdorf.

In Unterwössen war im Frühjahr 1958 Dr. Götz Scherff, bis dahin Vorstand der SGSM, in den Vorstand der DASSU gewählt worden.

- 1. Vorstand Ludwig Karch
- 2. Vorstand Dr. Götz Scherff
- 3. Vorstand Otto Stumbeck

Dies und die Unterstützung, die Siemens der DASSU entgegenbrachte, alle anfallenden Büroarbeiten wurden bei Siemens erledigt, gaben den Ausschlag, dass die SGSM Unterwössen den Vorzug gab. Der L-Spatz D-1414 und der Bergfalke II D-1500 gingen mit nach Unterwössen, der Doppel-Raab D-1222 blieb beim Bayerischen Luftfahrtverein.



Unterwössen

So ein Umzug an einen neuen, 100 km entfernten Standort bringt so einige Probleme mit sich. Da war zunächst die Frage zu klären, wie die Vereinsmitglieder überhaupt dorthin gelangen können. Nur wenige besaßen ein Motorrad als fahrbaren Untersatz und noch weniger ein Auto. Die Siemens Fahrbereitschaft half das Problem zu lösen. Sie verfügte über einen abgeschriebenen VW Bus, den die SGSM erwerben konnte. Mit diesem wurden die Mitglieder in München eingesammelt und im Sommer zum Fliegen, im Winter zum Arbeiten nach Unterwössen gekarrt. Da sich so etwas natürlich nicht für einen Tag lohnte, ging es regelmäßig am Freitagabend nach Unterwössen und am Sonntag meist in der Nacht zurück.



Unterwössen 1959



bei Liesel Bachmann

Der beginnende Fremdenverkehr machte das Übernachten nicht gerade einfach. Während der Saison wurden die preiswerteren Zimmer verständlicherweise lieber für eine ganze Woche als nur für ein Wochenende vermietet. Aber es fand sich immer eine Übernachtungsmöglichkeit. Neben anderen konnten sich die SGSM-Mitglieder bei Brandstetter und vor allem bei der Liesel Bachmann einnisten. Bei ihr gab es neben einem ordentlichen Frühstück auch ein Zimmer mit 5 Betten, in dem auch schon mal 7 Mann übernachteten und das so gut wie immer für die Mitglieder bereitstand.

Gegessen wurde meistens in der Post. Otto Stumbeck servierte in seinem Gasthaus ein Fliegeressen für DM 2,80 und so ab 1962 für DM 3,50. Aber auch das Park-Caffee und der Gasthof Ammer wurden oft besucht. Beim Ammer hatte der Schützenverein seinen Schießstand und die Münchner durften dort als Gäste mitschießen. Wackelte einer der Segelflieger zufällig mal ins Schwarze der Scheibe, so wurde der Preis, oft ein Kranz Regensburger, dann gemeinsam verzehrt.

Auch am kulturellen Leben beteiligten sich die SGSM-Mitglieder rege. Unvergessen sind die Faschingsbälle im Gasthof zur Post mit ihrem Männerballett und den durchzechten Nächten. Auch bei den amüsanten Theaterabenden, die dort stattfanden, waren die SGSM-Mitglieder häufig vertreten. Schnell fühlten sie sich in das Ortsgeschehen integriert. Da konnte es dann schon mal vorkommen, daß am Sonntag, wenn mal nicht Fliegen sondern eine Bergwanderung angesagt war, die Oma Färbinger vor der Kirche abgepasst und überzeugt wurde, ein Paar Bergschuhe zu verkaufen oder dass fehlendes Material für die Werkstattarbeit auch nach Ladenschluss beim Aberger beschafft werden konnte.



Ein anderes Problem war die Unterbringung der Flugzeuge und die Organisation einer Werkstatt für den Flugzeugneubau und für Reparaturarbeiten. Da kam es gerade recht, dass am Siemens-Standort „München Hofmannstraße“ die Tischlerei aus einer zerlegbaren Holzhalle auszog und diese abgerissen werden sollte. Alle Hebel wurden in Bewegung gesetzt, um diese Halle für die SGSM zu organisieren. Wieder einmal hatte die Firmenleitung Verständnis für die Wünsche ihrer Segelflieger und überließ ihnen das Objekt.



Unterwössen 1958 die Halle

Jetzt stand die Halle in München, musste zu einem festen Termin entfernt werden, war ohne schwerem Gerät nicht abzubauen und unklar war, wie man diese denn nach Unterwössen überführen kann.

Zum Glück benötigte auch die Bundeswehr am Standort Feldafing eine Unterstellmöglichkeit für ihre Geräte. Für die Hälfte der 700m² Halle übernahm sie den Abbau in München, den Transport nach Unterwössen und dort den Wiederaufbau.

In einem abgetrennten Teil der Halle wurde eine Werkstatt eingerichtet, die dann die DASSU unter der Woche und die SGSM am Wochenende nutzte.

Zwischen der Siemens-Segelfluggruppe München (SSGM) und der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen e.V. (DASSU) wird der nachstehende Vertrag geschlossen :

1. Die SSGM errichtet auf dem von der Gemeinde Unterwössen zugewiesenen Grund eine Flugzeughalle.
2. Die Organisation des Aufbaus erledigt die SSGM, während die DASSU das Aufbaukommando in Unterwössen unterbringt, das durch die SSGM gewonnen wurde.
3. Die DASSU darf diese Halle unentgeltlich benutzen und von fremden Unterstellern eine Gebühr verlangen, die ihr zufließt.
4. Die DASSU verpflichtet sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten Hilfskräfte zum Einrichten der Werkstatt, die in die Halle eingebaut werden sollen zur Verfügung zu stellen.
5. Anstrich und Installation der Halle und Werkstatt gehen zu Lasten der SSGM, die auch die übrigen Halleneinbauten stellt.
6. Die SSGM hat jederzeit das Recht ihre Geräte vorrangig in dieser Halle einzustellen und die Werkstatt vorrangig zu benutzen.
7. Für die pflegliche Behandlung der Halle sowie Sauberkeit und Ordnung hat die DASSU Sorge zu tragen - die Brandversicherung übernimmt die SSGM.
8. Die SSGM hat das Recht die Benutzung der Halle bei Vorliegen wichtiger Gründe der DASSU zu kündigen.

SIEMENS-SEGELFLUGGRUPPE München
H. Leig F. Pikelmann

Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen e.V.
 Unterwössen/Chiemgau Obb.
Kunz. Jung

München, den 5.5.1958

Der Name SSGM (Siemens Segelfluggruppe München) wurde auf Firmenwunsch 1966 in SGSM (Segelfluggruppe Siemens München) umbenannt.

Nicht nur bei den Segelfliegern war Unterwössen beliebt, auch der Fremdenverkehr steigerte sich fortlaufend. Da die Mitgliederzahl der SGSM auch anwuchs, gab es in der Fremdenverkehrs-Hauptsaison öfters Probleme bei der Suche nach einem Nachtquartier.

1964 bestand die Gelegenheit, im Zuge der Platzerweiterung und dem Neubau einer Flugzeughalle durch die DASSU eine Unterkunftsmöglichkeit für die SGSM-Mitglieder zu schaffen. Da alle Arbeiten, von der Grundsteinlegung bis zur Raumausstattung, von den Mitgliedern an ihren freien Wochenenden erledigt wurden, dauerte der Auf- und Ausbau 2 Jahre bis zum Einzug. Fliegen kam in dieser Zeit eindeutig zu kurz und die SGSM wurde von den Außenstehenden bereits als „Siemens Bauunion“ bezeichnet.



Aber der Aufwand hat sich gelohnt.

Es entstand ein Vereinsheim, in dem die Familien ihre Freizeit verbrachten, in dem die Kinder groß geworden sind und wo heute bereits die Enkel gerne zu Besuch kommen.



Aus einer einst sumpfigen Wiese in einer wunderschönen, abwechslungsreichen Landschaft ist in diesen 50 Jahren das wohl schönste Segelfluggelände weltweit entstanden.



Für die Mitglieder der „Segelfluggruppe Siemens München“ und deren Familienangehörigen ist Unterwössen somit zur zweiten Heimat geworden.

Und noch ein Jubiläum! 50 Jahre Segelflug-Funkgerät

In die Zeit des Umzugs nach Unterwössen fällt auch die Fertigstellung des ersten, für den Segelflug tauglichen Funkgeräts.



Funkerprobungsträger im Bergfalken

Am 10.12.1953 veröffentlichte die Bundesanstalt für Flugsicherung ein Pflichtenheft für ein UKW-Segelflug-Funkgerät.



Helmut Seitz und Walter Freter

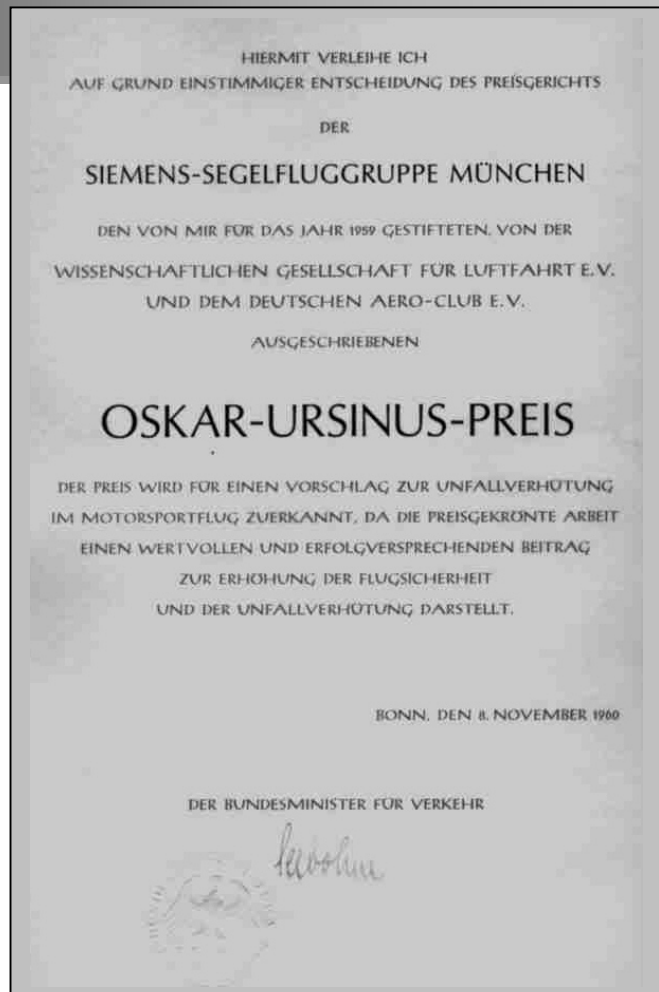
Gegen Ende 1957 war es dann soweit, die ersten Erprobungen konnten erfolgen.

Ab 1958 stand für den Segelflug ein Funkgerät zur Verfügung, das dann vom Luftfahrtgerätebau Walter Dittel unter der Bezeichnung SFG 4/59 in Serie hergestellt wurde.

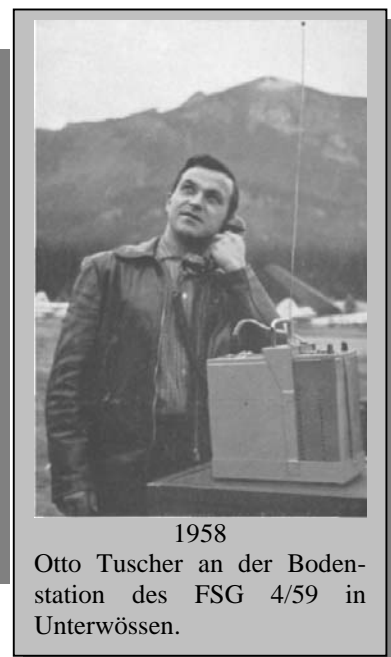
Für die Entwicklung des Flugfunksprechgerätes erhielt die SGSM am 8.11.1960 aus der Hand des damaligen Bundesministers für Verkehr Hans Seebohm den mit DM 5000,- dotierten Oskar-Ursinus-Preis 1959.



Bundesminister für Verkehr Hans Seebohm überreicht Dr. Götz Scherff den Oskar-Ursinus-Preis



Unter Federführung von Walter Freter (Elektronik) und Helmut Seitz (mechanischer Aufbau) begann 1956 die Entwicklung eines entsprechenden Flugfunksprechgerätes für Segelflugzeuge in der SGSM.



1958

Otto Tuscher an der Bodenstation des FSG 4/59 in Unterwössen.