

Die Siemens Segelfluggruppe 1953

Die Siemens Segelfluggruppe München entsteht

Für den 8. Juli 1953 um 17⁰⁰ hatte eine Gruppe Mitarbeiter der Siemens AG., die sich der Idee, eine fliegerische Firmensportgruppe zu schaffen angenommen hatte, zu einem Treffen im Kasino des Betriebes Hofmannstraße eingeladen. Weit über 100 Mitarbeiter erschienen.

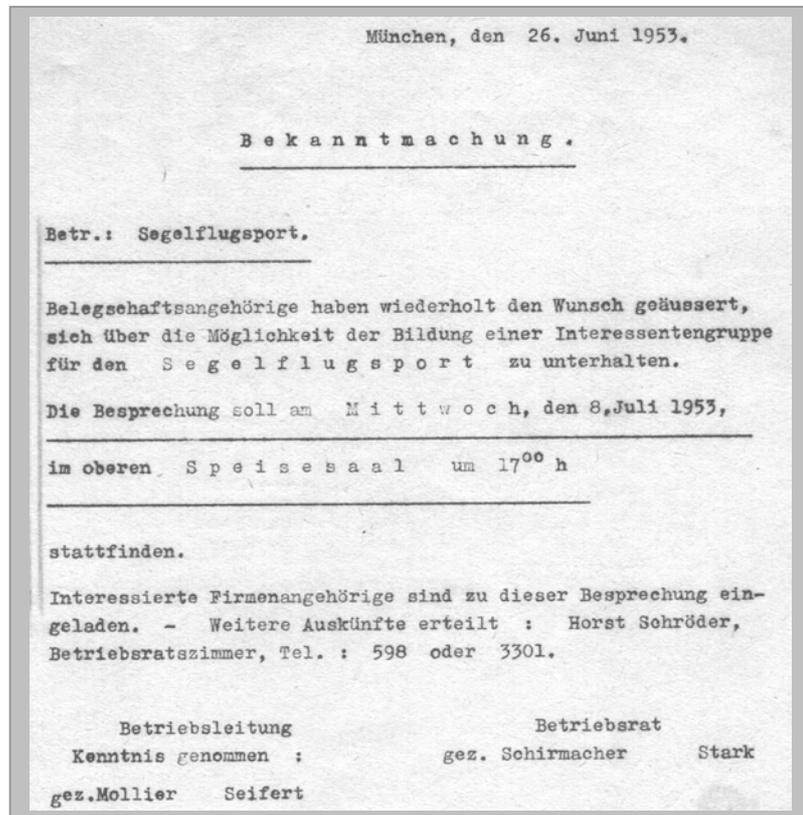
Die Zusammengekommenen beschlossen, die Siemens-Segelfluggruppe München (SSGM) zu gründen. Hauptinitiator hierbei war der Siemens Betriebsrat Horst Schröder.

Als es dann ernst wurde, am 5. August 1953 fand die Gründungsversammlung statt, schmolz die Zahl schnell von 100 auf 40 Aktive zusammen.

Horst Schröder wurde zum ersten Vorstand gewählt. Die Aufnahmegebühr betrug DM 10,-.

Der Monatsbeitrag wurde auf DM 5,- für das erste halbe Jahr festgelegt und sollte

sich danach reduzieren. Über die Höhe der Reduzierung sollte dann in einer der nächsten Mitgliederversammlungen entschieden werden.



In der ersten Geschäftsordnung der SSGM heißt es unter anderem:

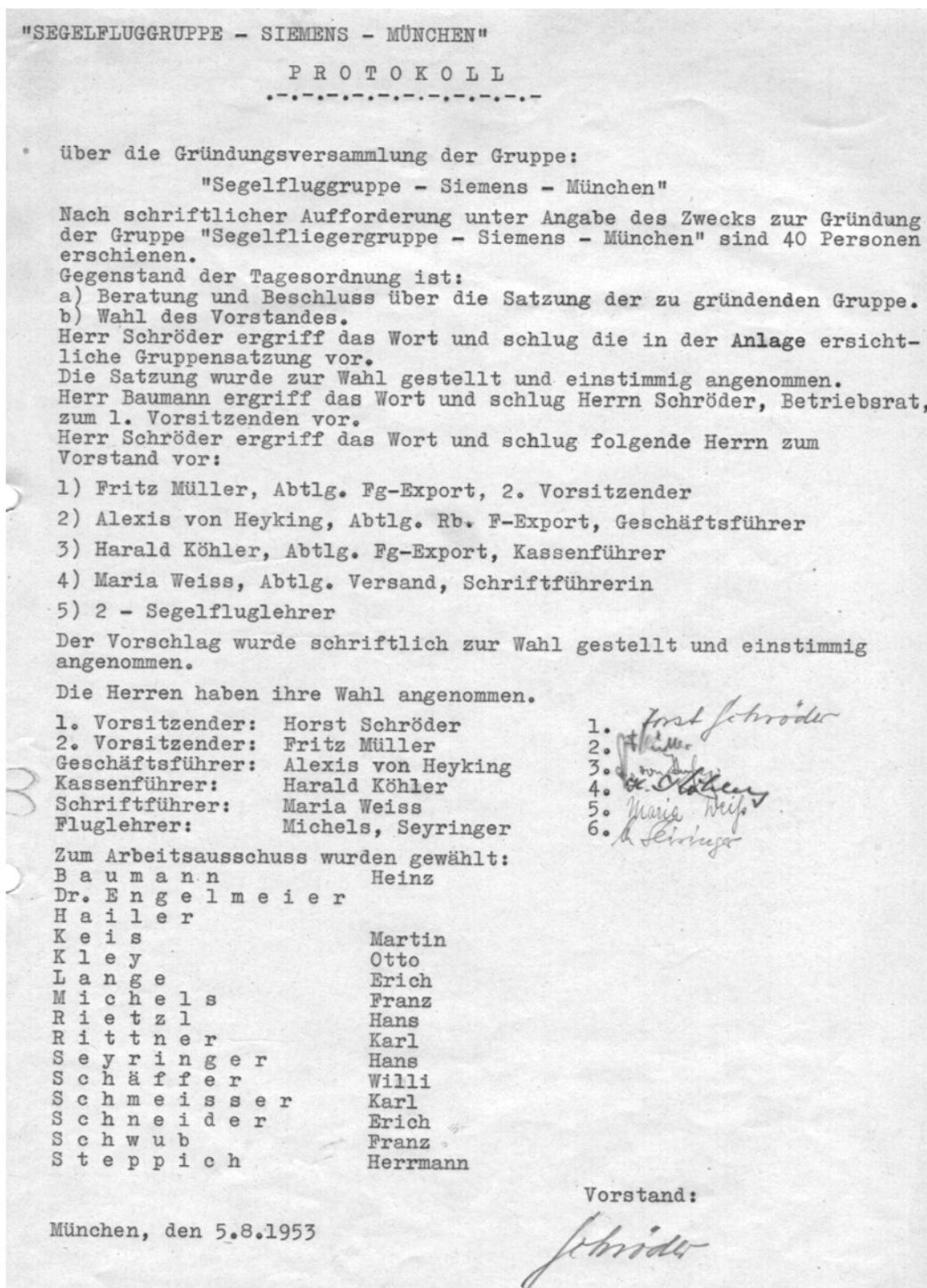
- Die SSGM ist ein freiwilliger Zusammenschluss von flugsportbegeisterten Angehörigen des Standorts München des Hauses Siemens zu einer Freizeitgruppe.
- Die SSGM gehört der Siemens Freizeitgemeinschaft e.V. an. Die Mitgliedschaft im DAeC bleibt vorbehalten.
- Ordentliche Mitglieder können nur Mitarbeiter des Hauses Siemens und deren Angehörige werden.

Da zum Fliegen neben dem Fluggerät auch ein Fluggelände und Einrichtungen wie Schleppwinde, Rückholgerät, Halle und Werkstatt benötigt werden, lag es nahe, sich mit einem in München ansässigen Verein zu verbinden.

Der Bayerische Luftfahrtverein München e.V. (BLVM) flog bereits auf der Fröttmanner Heide und hatte sich die notwendigen Einrichtungen schon geschaffen. Mit diesem Verein nahm die Siemens-Gruppe Kontakt auf.

Die US-Army, die auf dem alten Verkehrsflugplatz der Stadt, dem Oberwiesenfeld, hoheitliche Rechte wahrnahm, stellte der Deutschen Forschungsgruppe Alpensegelflug den Platz zur Mitbenutzung zur Verfügung. Der BLVM wurde bei der Deutschen Forschungsgruppe Alpensegelflug Untermieter.

Da bei der SSGM noch kein eigenes Fluggerät vorhanden war, begannen deren Aktivitäten ab September 1953 mit theoretischem Unterricht über Werkstattkunde, Flugzeugbau und Wetterkunde.



Münchener Jahre 1954 bis 1957

1954

SSGM und Bayerischer Luftfahrtverein München



Doppel-Raab D-1222, das erste Flugzeug der SSGM

Noch nicht selbst als „eingetragener Verein“ gedacht, schloss sich die Siemens Segelfluggruppe München (SSGM) am 1. Mai 1954 als eigenständige Gruppe dem „Bayerischen Luftfahrtverein e.V.“ an. Dieser stellte der Gruppe seine Infrastruktur (Fluglehrer Flugzeuge, Winde, Werkstatt usw.) zur Verfügung und erwartete von ihr als Gegenleistung das Einbringen eines Flugzeuges, mit dem eine zeitgemäße Ausbildung durchgeführt werden konnte.

Infrastruktur des BLVM 1954

Flugzeuge

1x Kondor IV
1x Mü 13e
1x Doppel-Raab
2x Spatz
1x Lo 100
feld
1x Lo 150

Startwinden

1x Maibach 300 PS
1x Diesel 175 PS
1x Röder 175 PS

Seilrückholfahrzeuge

2x Motorräder
mit Beiwagen 800ccm

Werkstatt

in der
Fürstenstraße
Halle
auf dem
Oberwiesen-

Das Generalsekretariat der Siemens & Halske AG griff am 10. Juni 1954 tief in die Förderkasse und stiftete das erste Segelflugzeug, einen Doppelsitzer vom Typ „Doppel-Raab“, der immerhin gute DM 6.000,- kostete. Die Lieferung des Flugzeuges, der D-1222, erfolgte dank der vorausschauenden Bestellung bereits am 22. Juli 1954.

„Paul Eduard Köster“

Flugkapitän Dipl. Ing.
„Paul Eduard Köster“
am 22.10.1941 verstorben,
war Prokurist und Chefpilot
des zu Siemens-Schuckert
Werke gehörenden Luft-
fahrtgerätewerkes Berlin-
Hakenfelde.



Die Taufe des Flugzeuges auf den Namen „Paul-Eduard Köster“ wurde am 10. Oktober 1954 im Rahmen eines Internationalen Großflugtags auf dem Oberwiesenfeld durchgeführt.

Auf diesem traditionsreichen Flugplatz wurden die meist vor und während des Krieges erworbenen Fluglizenzen erneuert. Neben „alten Hasen“ stießen zur Segelfluggruppe auch eine Reihe junger Mitarbeiter und Lehrlinge.

Obwohl sich die Mitgliederzahl bis zum 30.6.1954 auf 30 Aktive reduzierte, herrschte ein reges Vereinsleben. Einmal im Monat traf man sich zu einem Gruppenabend im Domhof in der Kaufingerstraße und auf dem

Oberwiesenfeld verbrachte man sowieso natürlich jede freie Minute. Obwohl die Anmarschwege mit Straßenbahn, Fahrrad und zu Fuß oft recht lang und beschwerlich waren, wurde das Oberwiesenfeld für manchen zur zweiten Heimat. Aber viel mehr Zeit als in der Luft, oft war es nur ein kurzer Start pro Wochenende, wurde in der Werkstatt verbracht.

Ein Neuling, wie z.B. Otto Tuscher, kam 1954 bei einer Anwesenheit am Flugplatz ab Samstag Nachmittag und Sonntags ab 6 Uhr früh (der Samstag-Vormittag war noch Arbeitstag) auf insgesamt 6 Starts und das war keine Ausnahme.

Und was gab es 1954 sonst ?

- Der Vorstand der SSGM setzte sich aus
 - 1. Vorstand Horst Schröder
 - 2. Vorstand Franz Rosenlöhnerzusammen
- Die Startgebühren betragen für:
 - Mitglieder DM 5,--
 - Mitglieder mit regelmäßiger Arbeitsleistung DM 3,--
 - Mitglieder mit besonders aktiver Arbeitsleistung DM 1,20Zeitgebühren gab es keine
- Der monatliche Beitrag betrug DM 2,50

Zum Preisvergleich:

- Ein Lehrling (Metallverarbeitung) hatte monatlich DM 25,-- im ersten und DM 45,- im vierten Lehrjahr.
- Ein Facharbeiter bekam zwischen DM 0,65 und DM 1,20 in der Stunde.
- Ein Jungingenieur hatte bei Siemens DM 328,-- im Monat. (6 Tageweche).
- Der billigste Platz im Vorstadtkino war für DM 0,75 zu haben.

Alpensegelflugschule Unterwössen des Landesverbandes im DAeC wird zur Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen e.V.

Viel Arbeit musste Schorsch Kantz aufbieten, bis der Hauptgrundstückseigentümer Martin Troger davon überzeugt werden konnte, den Segelfliegern seine sauren Wiesen für eine gute Pacht zu überlassen. Trogers Handschlag und Bürgermeister Otto Stumbecks Einwilligung gaben das grüne

Licht für den Flugbetrieb in Unterwössen. Jetzt folgten auch andere Grundstückseigentümer. Die wenigen, die sich noch sperrten, konnten durch eine verwegene Auslegung des Schleppseils umgangen werden.

Doch der Bestand der Schule war höchst gefährdet. Es kam kein Geld in die Kassen, es gab keine Halle, die Flugzeuge waren noch immer geliehen und die Rümpfe und Flächen der Flugzeuge waren in Scheunen und Heustadeln der umliegenden Bauerhöfe untergebracht.

Trotz der fliegerischen Erfolge drohte das Aus, zumal sich noch immer kein gesetzlicher Träger für die Schule gefunden hatte.

Franz-Josef Baumgärtner, Direktor des Presse- und Informationsamtes der bayerischen Staatsregierung, seit 1929 Segelflieger und Inhaber der Lizenz Nummer 2 in Bayern, wurde zum wichtigsten Förderer der Idee, die „Alpensegelflugschule Unterwössen des LVB im DAeC“ in einen Verein mit Namen „Deutsche Alpensegelflugschule“ überzuführen.

Am 15. April 1954 wurde in Unterwössen im Gasthof zur Post die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen (DASSU) gegründet.

Gründungsmitglieder waren:

- Deutscher Aero-Club
- LVB
- Alpensegelfluggemeinschaft Achental
- Deutsche Forschungsgruppe Alpenflug
- Hr. Otto Stumbeck Unterwössen
- Hr. Dr. Mann

Es wurde beschlossen, dass jedes Mitglied, um stimmberechtigt zu sein, eine Aufnahmegebühr von DM 5.000,- zu erbringen hatte.

Der Deutsche Aero-Club fasste am 19. November 1954 den Beschluss, seine Mitgliedschaft bei der DASSU zurückzuziehen. Die einbezahlte Aufnahmegebühr von DM 5000,- betrachtet er als Spende für die DASSU.

Die Deutsche Forschungsgruppe Alpenflug erbrachte ihre Aufnahmegebühr nicht und wurde als Mitglied gestrichen.



Der Heuschober gegenüber des Vorplatzes der Siemenshalle war damals die Halle der Schule

Gewählt wurde als

1. Vorsitzender	Dr. Baumgärtner
2. Vorsitzender	Otto Stumbeck
Geschäftsführer	Karl Dietrich Meirer

Ein Kuratorium zur Förderung der Deutschen Alpensegelflugschule brachte die Lösung für die größten finanziellen Probleme. Es wurde am 1. Oktober 1954 gegründet. Dr. Baumgärtner wurde dessen 1. Vorstand.

Vorsitzender des Kuratoriums wurde der bayerischen Wirtschaftsminister und spätere Ministerpräsident Hanns Seidel.

Der damals amtierende Ministerpräsident Dr. Ehard trat mit der Bitte an Dr. Hermann v. Siemens heran, der DASSU finanziell zu helfen, was ihm auch zugesagt wurde.

Das Haus Siemens erbrachte einen wesentlichen finanziellen Beitrag ein. Sowohl die Siemens & Halske AG wie auch die Siemens-Schuckert-Werke beteiligten sich mit je DM 5000,- und erwarben damit laut Satzung der Alpensegelflugschule jeweils ein Stimmrecht in der Mitgliederversammlung und zählten somit zu den Gründungsmitgliedern.

Damit begann die enge Verbindung zwischen dem Haus Siemens und der DASSU.

1955

Doppel-Raab mit Handsteuerung

Beim BLVM gab es einen flugbegeisterten Studenten, der im Besitz eines L-Spatz im Rohbau war. Dieser Student erlitt einen Unfall, der zu einer Querschnittlähmung führte. Um ihm weiterhin das Fliegen zu ermöglichen, wurde der Doppel-Raab der SSGM so umgebaut, dass er das Seitenrudder mit der linken Hand bedienen konnte. So ganz einfach war die Bedienung aber

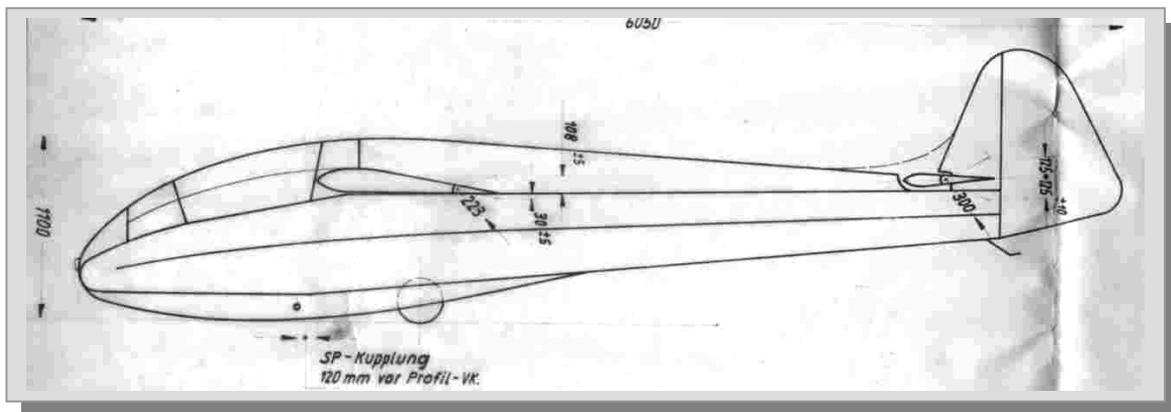
dann doch nicht. Bei einer Platzrunde auf dem Oberwiesenfeld setzte er den Doppel-Raab bei der BMW-Halle zwischen zwei Bäume. Leider standen die Bäume zu eng beieinander, was dem Doppel-Raab nicht gerade gut bekam. Damit war die fliegerische Laufbahn des Studenten beendet. Nach einigem Hin und Her verkaufte er seinen Spatz-Rohbau an die SSGM.

Der L-Spatz D-1414 entsteht

Die meiste Zeit verbrachten die aktiven Mitglieder der SSGM nicht in der Luft, sondern in der Werkstatt. In der Regel entfielen auf einen Start, der oft nur einige Minuten dauerte, 10 Arbeitsstunden. Der L-Spatz wurde aufgebaut und das musste natürlich etwas ganz besonderes

werden.

Um den Widerstand zu verringern wurde die Haube aerodynamisch eingepasst. Leichter sollte er auch werden, deshalb wurde zur Bespannung ein neuer Werkstoff gesucht.



Üblich war es, Segelflugzeuge mit Baumwollstoffen zu bespannen. Bevor dann der endgültige Oberflächenlack aufgebracht wurde, musste das Gewebe mehrfach mit Spannlack gestrichen und geschliffen werden. Es wurde dadurch eine straffe, luftundurchlässige Oberfläche erzielt. Der Nachteil dieser Methode lag im Arbeitsaufwand und im Gewicht des Spannlacks (je m² wurde ca. 1kg Spannlack benötigt). Für einen 15m Vogel bedeutete dies eine or-

dentliche Gewichtszunahme.

Um diese zu vermeiden, wurde in unserer Werkstatt nach einem neuen Werkstoff gesucht. Diolen mit seiner großen Reißfestigkeit und Dichte bot sich an. Nach einigen Fehlversuchen kam man auf die Idee, die benötigte Spannung durch thermisches Schrumpfen des Diolens zu erhöhen. Der Bedarf an Spannlack konnte damit erheblich reduziert werden, aber ganz ohne ging es trotzdem nicht.

Da zunächst auch der Decklack eingespart wurde, bot der Vogel mit seinen durchsichtigen Flächen und seinem durchsichtigen Rumpf einen eindrucksvollen Anblick.

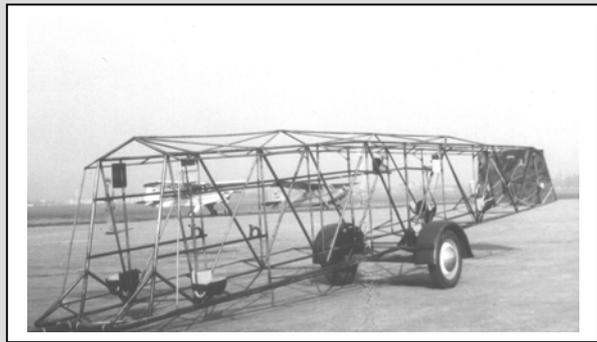
Für einen solchen Vogel benötigte man natürlich auch einen Hänger, der wieder einige Arbeitsstunden kostete.

Die Aktiven hatten ihre Augen und Ohren immer im Sinne der Gruppe offen und sie bekamen schnell mit, dass bei der Siemens Fahrbereitschaft ein VW Bus abgegeben werden sollte. Davon, dass dies genau das richtige Zugfahrzeug für den Spatz-Hänger darstellte, konnte die Firma überzeugt werden

Und was gab es 1955 sonst ?

Bei der SSGM

- Bei der SSGM löst Dr. Dr. Götz Scherff Horst Schröder als Vorstand ab.
- Der Spatz-Hänger ist fertig.
- Beim BLVM, inklusiv SSGM werden 5.622 Starts mit einer Gesamtflugzeit von 788 Std. und 21 Min. gemacht.



- Ein Mitglied der ersten Tage, Walter Freter, heiratet am 23.6.1955 seine Hildegard. Natürlich geht es nach der Hochzeit als erstes auf den Flugplatz und selbstverständlich auch in die Luft.

In Unterwössen

- Der Bau der Steinhalle in Unterwössen wird termingerecht abgeschlossen.

Der Landkreis Traunstein erwirbt das Startgelände und verpachtet es langfristig an die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen

- Die Jahreshauptversammlung der DASSU an 12.1.1955 bringt eine Veränderung im Vorstand.

Gewählt wurde als

1.Vorsitzender

Dr.Baumgärtner

2.Vorsitzender

Otto Stumbeck

Geschäftsführer

Lothar Thierauf

- Hallenvorfeld, Startplatz und Seilrückholstrecke werden geplant.

Und in der Fliegerei

Endlich ist es auch für die Motorflieger soweit. Ab dem 5.5.1955 dürfen Deutsche Staatsbürger wieder Flugzeuge kaufen, besitzen und fliegen. Die Zeit in der ausländische, meist Schweizer Piloten, für einen Flugzeugschlepp gesucht werden mussten, ist damit vorbei.

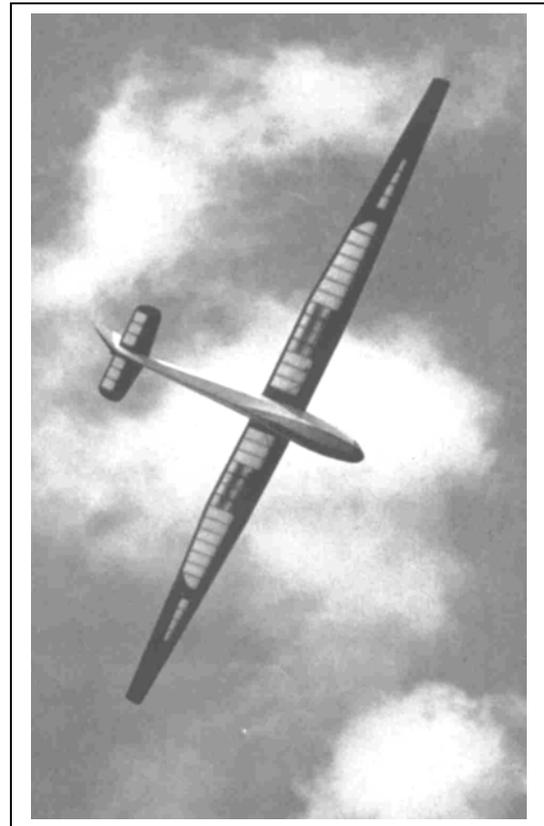
1956

Kufstein

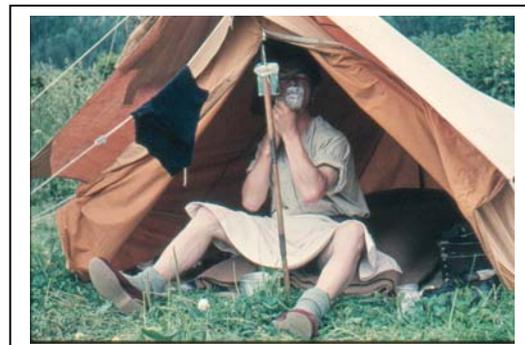
Der L-Spatz D-1414 fliegt und erfüllt seine Erwartungen. Bewunderer gibt es genügend und die Erbauer können stolz darauf sein. Durch die durchsichtigen Flächen bietet der Vogel einen filigranen Anblick.



Auch in Kufstein wurde er bewundert. Dorthin führte nämlich der Weg, um das erste Fliegerlager durchzuführen. Der Flugplatz war damals noch am Fuße des Zahmen Kaisers, also östlich von Kufstein, genau unter der den Inntaleingang abschließenden Nordflanke.



Am Rande des Platzes machten sich die Flugplatzzigeuner breit, um ja keinen Start zu verpassen. Selbst auf den Frisör wurde zu Gunsten eines Starts verzichtet und das



notwendige Haarschnitten in Heimarbeit erledigt. Es ging aufwärts. Die komfortablen Behausungen hatten meist schon einen Boden, so dass bei einem Regenschauer der Besitz nicht gleich davonschwamm. Autos waren aber immer noch Mangelware. Die Besitzer dieser Luxusgegenstände waren umschwärmt und setzten oft großzügig ihren Besitz für die gemeinsame Sache ein.

Der erste Bergfalke D-1441

Da der Mitgliederstand anstieg und der Doppel-Raab D-1222, der auch beim BLVM eingesetzt wurde, seine 5000 Starts hinter sich hatte, wurde ein neues, modernes Fluggerät gebraucht.

Ein Bergfalke II und der dazugehörige Transporthänger entstanden bei der SSGM. Für die Beschaffung des Bergfalkenrohbaus steuert das Generalsekretariat der Siemens AG DM 3.000,- bei.

Nach wie vor konnte man das Verhältnis Flugzeit und Zeit in der Werkstatt für die Aktiven nicht als angemessen betrachten. Aber was sollte man machen. Der Arbeitseifer der einzelnen Mitglieder war genau wie in den späteren Jahren halt unterschiedlich, so dass es für einige besonders aktive immer einige Mehrarbeit gab.

Und was gab es 1956 sonst ?

Bei der SSGM

- Die Startgebühren am Oberwiesenfeld betragen:

Mitglieder	100 Arbeitsstunden	DM 3,-	Gäste	DM 6,-
	400 Arbeitsstunden	DM 2,-	Gästeschüler	DM 6,-
	1000 Arbeitsstunden	DM 1,-	Lehrgangsschüler	DM 5,-

Und das gibt es damals auch schon

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat am 4.12.1956 beschlossen, auf das Oberwiesenfeld als Flugplatz zu verzichten und fordert die sofortige Einstellung des Flugbetriebs.

Als Grund wurde Lärmbelästigung und die Sicherheit der Bevölkerung angegeben.

In Unterwössen

- Der geschäftsführende Vorstand Lothar Thierauf scheidet auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand der DASSU aus und schlägt Gerd Müller als seinen Nachfolger vor. Dieser nahm die Wahl unter der Bedingung an, dass dies nur vorübergehend ist bis ein geeigneter Nachfolger gefunden ist.

Der Zuckerhut von München

Nicht nur Rio besitzt seinen berühmten Zuckerhut, auch München kann mit solch einem Berg aufwarten. Zu verdanken ist dies einem Mitglied der SSGM, der für seine Ausdauer beim Auskurbeln des schwächsten Aufwindes bekannt war. Seinem Prinzip folgend, dass die Startkosten sich besser amortisieren je länger man in der Luft blieb, beobachtete Rüdiger Zucker die schwache Wolkenbildung über dem Schuttberg am Oberwiesenfeld, um seinen Flug nicht vorzeitig abbrechen zu müssen. Einige Zeit ging die Kurbelei auch ganz gut und das Variometer zeigte ein bisschen Steigen an. Dass die Instrumente nicht so genau arbeiteten und dass das angezeigte bisschen Steigen auch ein bisschen Fallen sein könnte, daran dachte er nicht.

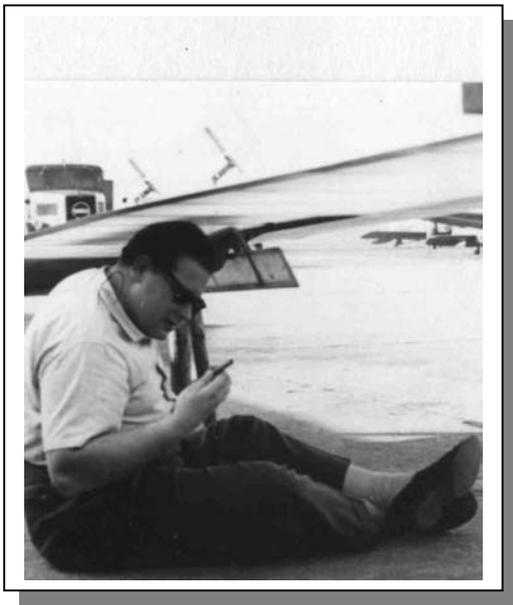
Ein lautes Krachen und das Schütteln des Vogels ließ unseren Rüdiger nach unten blicken. Er war unfreiwillig und unverseht auf dem Gipfel des Schuttbergs gelandet.

Dem Ereignis zu Ehren wurde der Schuttberg in Fliegerkreisen in „Zuckerhut“ umbenannt.

1957

Der zweite Bergfalke D-1500

Fleißig wurde im Winter 1956 / 1957 gearbeitet. Der Bergfalke D-1441, natürlich mit Diolen bespannt, flog und der Transporthänger war fahrbereit. Fliegerlager in Kufstein und Ausflüge nach Unterwössen wurden eingeplant. Fehlte nur noch das geeignete Zugfahrzeug für den Bergfalken. Ein Mercedes-Roadster, den die Siemens-Fahrbereitschaft abzugeben hatte, wäre das Richtige.



Auch der Vorstand wird zur Werkstattarbeit herangezogen

Die Fahrbereitschaft konnte auch diesmal davon überzeugt werden, dass die SSGM der geeignete Empfänger hierfür war.

Weil arbeiten ja so schön ist und man an einem Flugzeug ja immer etwas verbessern kann, wurde in der Werkstatt ein neuer Bergfalke II, die D-1500 aufgelegt. Der 1 Jahr alte Vorgänger wurde nach Kufstein verkauft. Dadurch blieb das Kennzeichen D-1441 erhalten und wurde für einen neuen Bergfalken reserviert.



*links Helmut Seitz (2. Vorstand)
Klaus Weisser
rechts Götz Scherff (1. Vorstand)
Klaus Hofmann*

Und was gab es 1957 sonst ?

- Zwischen BLVM und SSGM treten Meinungsverschiedenheiten zu Tage. Es wird befürchtet, dass eine Gruppe mit eigenem Vorstand in einem Verein womöglich die Kompetenzen der Vereinsführung beschneidet. Ein weiterer Punkt ist, dass nach Meinung des BLVM der Besitz von eigenem Vermögen zwangsweise zu einer Ausgrenzung dieser Gruppe führt.

Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen und die SSGM

1954 hatte das Haus Siemens durch eine großzügige Spende, die auf Biten des damaligen Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Ehard zustande kam, zwei Stimmen an der DASSU erworben. Der offizielle Eintrag dieser Mitgliedschaft wurde lange verzögert.

1957 bedurfte es eines Schreibens an den Vorsitzenden des Kuratoriums zur Förderung der Deutschen Alpensegelflugschule, den amtierenden Ministerpräsidenten Dr. Seidel, um die Aktivierung dieser Mitgliedschaft mit Wirkung zum 1.1.1957 in die Wege zu leiten.

Dem Wunsch des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Hanns Seidel entsprechend, nahm Siemens seine aus der Mitgliedschaft resultierenden Verpflichtungen wahr und übertrug deren Wahrnehmung an den Vorstand der SSGM.

Am 19. Oktober 1957 wurde der 1. Vorsitzende der SSGM, Dr. Scherff zu einem Gespräch über die Möglichkeiten zur Förderung der DASSU nach Unterwössen eingeladen. Die Besprechungsteilnehmer schlugen dem DASSU-Vorstand vor, eine „Interessengemeinschaft der DASSU“ zu bilden, die sich der Förderung von Themen wie

- Steigerung der Schülerfrequenz,
- Förderung des Leistungssegelflugs,
- personelle Unterstützung des Flugleiters, usw.

widmen sollte.

Als Voraussetzung für eine positive Mitarbeit wurde eine klare Regelung der fliegerischen und kaufmännischen Verantwortung innerhalb der DASSU und die Zuord-

An das
Generalsekretariat der Siemens & Halske AG.,

M ü n c h e n - 2,
Wittelsbacherplatz 2.

Betr.: Ihr Schreiben vom 5.12.1957 GenSekr/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 Stiftung sich laut Satzung ergebenden Stimmrechte in der Mitgliederversammlung ihrem Wunsch entsprechend von Vertretern Ihres Hauses unmittelbar wahrgenommen werden können. Dass der ehemalige Beauftragte des Kuratoriums zur Förderung der Deutschen Alpensegelflugschule ohne mein Wissen in dieser Angelegenheit auf Ihre durch die Satzung begründeten Forderungen nicht eingegangen ist,

bedauere ich sehr. Herr Thierauf ist jedoch vor Jahresfrist aus dem Vorstand der Deutschen Alpensegelflugschule ausgeschieden. Alle ihm vom Vorstand und vom Kuratorium übertragenen Vollmachten und Rechte sind seit dem 5. Februar 1957 erloschen.

Dem derzeitigen Vorsitzenden der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen (e.V.) Dr. Franz J. Baumgärtner habe ich mitgeteilt, dass schon zur nächsten Mitgliederversammlung dieses gemeinnützigen Vereins die Vertreter Ihres Hauses ordnungsgemäss mit allen aus der Satzung sich ergebenden Rechten eingeladen werden sollen, um Ihnen so die Möglichkeit zu geben, an allen Entscheidungen über den künftigen Ausbau der Deutschen Alpensegelflugschule unmittelbar mitzuwirken.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

(Dr. Hanns Seidel)

Bayerischer Ministerpräsident.

nung dieser Aufgaben zu Personen erwartet, da dies ein gut zusammenarbeitendes Team gewährleisten würde..