

pflanzen 4750 Bäume, die teils in Bierbottichen Münchner Brauereien überwintert hatten.

Aber auch der Ostblock ist mit Ingenieuren aus Polen und der ČSSR am Olympia-Werk. Im Athleten-Quartier, das die private „Olympiadorf-Maßnahmeträgergesellschaft“ (ODMG) erstellt, sicherte sich die jugoslawische Firma Unit durch günstige Angebote Teilaufträge. Delegationen aus der UdSSR und Polen belegten schon Gebäude für 1972. Ein Problem ist ungelöst: Zur Belegung der tristen Betonfassaden bedürfte es bunter Blumenkästen mit einer Gesamtlänge von 250 Kilometern.

Inzwischen forderte die Bauaufsicht zur Sicherheit Dolmetscher wegen der babylonischen Sprachenvielfalt. Denn von fünf tödlich verunglückten Olympia-Werkleuten kamen drei aus Jugoslawien, einer aus der Türkei. Das einzige deutsche Olympia-Opfer wurde von Stahlrosten erschlagen, die ein Kran umgeworfen hatte.

Die Ausländer starben, weil sie die deutschen Sicherheitsbestimmungen nicht beachteten — möglicherweise infolge mangelnder Sprachkenntnisse. Ein Jugoslawe stürzte — unangeseilt — mit einem fahrbaren Schaltschrank in die Tiefe; ein zweiter entfernte die Sicherheitshaube einer Schleifmaschine, es kostete ihn den Kopf. Der dritte half im Radstadion beim Gerüstabbau, lehnte sich gegen ein unbefestigtes Brett und fiel 14 Meter tief. Ein Türke verlor im zehnten Stock eines von olympischen Dorf gehörigen Gebäudes das Gleichgewicht, als er ungesichert nach einem Schlauch in der neunten Etage hangelte.

„Das ist immer noch weniger als auf anderen Großbaustellen“, verglich OBG-Sprecher Angerer. Abseits der Baustellen starben allerdings vier weitere Arbeiter.

Die Sicherheit der Zuschauer kostet nur noch einen geringen Aufpreis. Das olympische Feuer sollte aus einem Satz Gasfackeln leuchten — ohne eine Pathos verbreitende Riesenschale. Doch dann, so zeigte sich, könnten nahebei sitzende Zuschauer angegrillt werden.

## MOTORFLUG

### Fliegende Vogelscheuche

**Deutsche Sportflugzeuge aus den dreißiger Jahren haben Sammlerwert. Amerikaner bieten bis zu 80 000 Mark für flugtüchtige Oldtimer.**

Sportpilot Franz Dioszeghy, 47, ging in die Luft — vor Zorn. Mit einem Ausschreibungs-Trick strichen die Flugzeugfunktionäre seine Maschine, Baujahr 1930, aus der Startliste.

Nur Aeroplane, die mindestens 140 Stundenkilometer erreichen, dürfen in dieser Woche zum Deutschlandflug starten. Dioszeghy's „Tante Elis“ (Amt-

liches Kennzeichen: D-ELIS) schnieft nur mit Tempo 120 durch die Lüfte.

„Der Deutschlandflug ist jetzt endgültig ein Exklusivrennen für die oberen Zehntausend“, wettete der Jagdflieger aus dem Zweiten Weltkrieg. Auch den Freiburger Flugveteran Karl Eckert, 65, besiegten die Flugleiter des Deutschen Aero-Clubs am Boden: Sein Fieseler Storch darf zur Bundes-Lufttralle nicht aufsteigen. Dabei hatten ihn amtliche Prüfer jüngst ebenso wie die „Comte AC-4“ von Dioszeghy für kunstflugtauglich erklärt.

„Die Sportflieger sterben in der Bundesrepublik aus“, klagt der Göppinger Feierabendflieger Fritz Ulmer, 47. „Was heute in fabrikneuen und vollautomatisierten Maschinen sitzt, sind reine Flugfahrer.“ Modelle aus Deutschlands größter Flugepoche zwischen 1930 und 1945 interessieren nicht einmal mehr Museen. 1969 musterte auch die Schweizer Heeresleitung ihre deutschen Bucker-Doppeldecker ab.



Vorkriegs-Modell „Comte AC-4“: Tante Elis ausgesperrt

Nach 1945 hatten vorwiegend in der Alpenrepublik deutsche Typen wie die „Klemms“ und „Bückers“, „Junkers“ und „Arados“ Auskommen und Aufkommen gefunden. Auf deutschem Boden überstand lediglich eine Bucker 131 aus Luftwaffenbeständen die Kriegswirren.

Im Ulmer-Horst Berneck bei Göppingen befinden sich heute sechs Motormaschinen und fünf Segelflugzeuge, die älter als 30 Jahre sind. „Verarbeitung von Rumpf und Motor sind noch Handarbeit“, schwärmt Ulmer.

Eine Bucker Jungmeister, Baujahr 1937, bastelte er in vier Jahren wieder bis zur Kunstflugreife um. Sieben Jahre älter ist die Klemm L-25, wie sie auch Fliegergeneral Ernst Udet in zwei Spielfilmen und bei Gletscherlandungen benutzte. Ulmers Arado 79 hält in ihrer Klasse noch einen Weltrekord: Nonstop über 6400 Kilometer. Und schließlich hegen die Ulmer-Warte sogar einen „Wellblechesel“ aus morbidem Aluminium-Blech: die letzte Junkers Junior.

„Es ist möglich und mein Ziel“, verkündet Ulmer, „daß einige dieser Maschinen noch im Jahr 2000 flugtauglich sind.“ Doch hierzulande regt sich die Fluglust mit Oldtimern längst nicht so stark wie in den USA — wo etwa 2000 regelmäßig fliegen — oder in Frankreich. In den USA kopieren Schausteller noch heute auf einem Dreidecker Richthofens Luftkämpfe aus dem Ersten Weltkrieg. Für Ulmers Uralt-Kisten (Herstellungspreis: etwa 12 000 Reichsmark) bieten US-Bastler heute bis zu 80 000 Mark.

So erwarb Sportflieger Dioszeghy seine „Tante Elis“ — sie hatte 1961 als „Spirit of Bamberg“ den Deutschlandflug gewonnen — für 1000 Mark, bevor sie als Vogelscheuche auf einem Weinberg landete. 1968 tuckerte die von Konkurrenten unterschätzte alte Tante bei den Deutschen Meisterschaften auf den 4. Platz vor und rumpelte beim Wettflug zur Zugspitze als Vierte über den schneebedeckten Gipfel hin-

weg. Selbst beim Deutschland-Flug 1969 erreichte sie nach fünf Tagen noch brav den Zielort Flensburg. Sie landete im Mittelfeld.

Auch 1971 meldete Dioszeghy die Maschine für den Deutschlandflug startklar. Doch die Verbandsoberen mochten das Teilnehmerfeld schnittiger Sportmaschinen mit den kastenförmigen Rümpfen der Oldtimer nicht mehr verunzieren. So setzten sie einfach das Geschwindigkeits-Minimum von 120 auf 140 herauf. Aus der Glanzzeit blieben nur noch Focke-Wulf 44 aus dem Jahr 1935 und eine Messerschmitt 108 von 1942 übrig. Dioszeghy will seine gesperrte Dame nun an einen Amerikaner verkaufen.

Als Ulmer in Göppingen freilich eine altersschwache „Tigerschwalbe“ von Fieseler dem Deutschen Museum in München zum Kauf anbot, lehnte die Direktion aus Geld- und Platzmangel ab.

Inzwischen zieren Propeller und Motorblock den Dachfirst der Göppinger Oldtimer-Halle.