



MAGEN
Beschwerden

Nervöse Magen- und Darmstörungen
Magenkrämpfe
Übersäuerung
Magen Druck
Sodbrennen
Blähungen

NERVOGASTROL

NUR IN APOTHEKEN

HEYMANN Patentmittel

DM 1.95 u. 3.45

SPORT

BOBRENNEN

Eine Lebensversicherung

Wieder versammelten sich die besten Bobfahrer aus fünf Nationen in der Leichenhalle der Garmischer Friedhofskapelle. Zum zweitenmal innerhalb von 25 Monaten bekreuzigte sich Ex-Bobweltmeister und Olympia-Sieger „Anderl“ Ostler vor dem aufgebahrten Sarg eines auf der Bobbahn Riessersee verunglückten Sportkameraden.

- Am 7. Januar 1951 starb der schwedische Bobfahrer Rolf Odenrick, 33, an den Folgen eines Schädelbruches. Er war beim Training aus der Bayernkurve hinausgetragen worden.

Die Bayernkurve der Bobbahn Riessersee wurde daraufhin umgebaut.

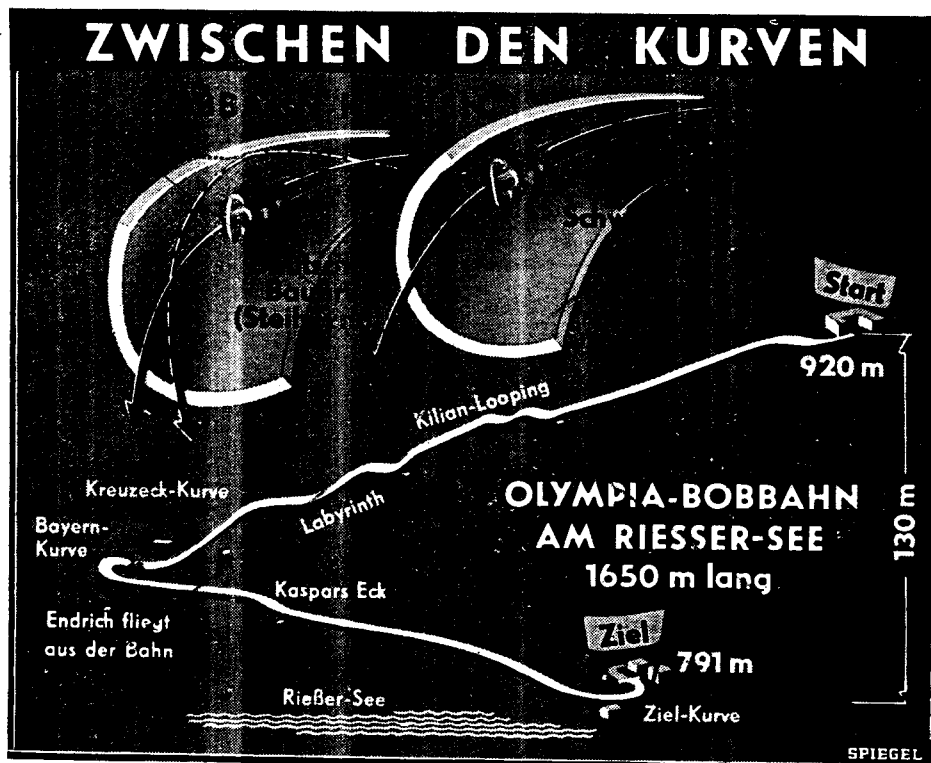
- Am 17. Januar 1952 flog der Bob Schweden I kurz vor der Bayernkurve aus

den Felix-Endrich-Wanderpokal. Endrich war das vierte Todesopfer*) der Bayernkurve seit Bestehen der Riesserseebahn.

Als im Januar 1951 der schwedische Bob-Verbandssekretär Odenrick im Sarg nach Stockholm übergeführt wurde, überlegte man sich auch in Garmisch, warum Stürze in der Bayernkurve so gefährlich sind. Mit rund 100 Kilometer je Stunde schneiden die Bobfahrer die vier Meter hohe Eiswand in der Vorkurve an, lassen sich meist hoch in die Bayernkurve tragen, um dann mit erhöhter Geschwindigkeit in die Zielgerade zu schießen.

Doch noch kein Bobfahrer ist mit Freuden durch die Bayernkurve gegangen. Die Fahrer fürchten den hohen Druck von 8 Tonnen, mit dem der Schlitten gegen die Eisblöcke der Kurve gepreßt wird: Der hohe Druck überträgt sich auf die Bobsteuerung, und oft reicht die Kraft des Steuerers nicht aus, um den Schlitten wieder vom Zenit der Kurvenwand herunterzureißen.

Das ist das Manko einer Kurvenform, die im terminus technicus der Bobfahrer



der Bahn. Die Fahrer Yngve Oesth und Olle Hackzell wurden schwer verletzt.

Die Bayernkurve wurde daraufhin umgebaut.

- Am 31. Januar 1953 flog der Schweizer Viererbob des Felix Endrich mit einer Geschwindigkeit von 97 Kilometerstunden aus der hohen, eisgepanzten Wand der Bayernkurve und schlug nach einer Luftfahrt von 25 Meter mit einem Gewicht von 630 Kilo auf den verschneiten Waldboden. Bobsteuermann und Weltmeister 1953, Felix Endrich, starb an den Folgen eines Schädelbruches.

Nach dem noch verhältnismäßig harmlos verlaufenen Schwedensturz am 17. Januar 1952 stiftete Hanns Kilian, Präsident des Garmischer Sportkomitees, den Odenrick-Gedenkpokal. Nach dem Endrich-Unglück stiftete Hanns Kilian, inzwischen auch Präsident des Deutschen Bobverbandes,

„Deutsche Kurve“ genannt wird. Es waren deutsche Bobbahn-Konstrukteure, die aus dem mit Wasser übergossenen Schneewall am Außenrand einer Kurve eine hohe, gerade Steilwand bauten (s. Zeichnung).

Schweizer Konstrukteure gingen einen anderen Weg. Sie setzten aus den Eisblöcken die sogenannte „niedrige, hohle Kurve“ zusammen. Bei dieser Kurvenform hängt der obere Kurvenrand nach innen über. Ein falschgesteuerter Schlitten kann so nicht aus der Kurve hinausfliegen. Er kippt immer nach innen um (s. Zeichnung).

Während in der „Schweizer Kurve“ der Schlitten mehr oder weniger „mechanisch“ um die Biegung der Kurve herumschwingt, kann bei der „Deutschen Kurve“ der Steuerer jederzeit die Fahrhöhe an der Kurvenwand verändern. Er muß Anfahrhöhe

*) 1911 starb der Zahnarzt Oberüber nach einem Sturz beim Einlauf in die Bayernkurve an den Folgen eines Schädelbruches; 1934 verunglückte an derselben Stelle und auf dieselbe Art Leonhard Lang.

und den Punkt zur Abwärtsschwenkung genau berechnen.

Schreibt die „Schweizer Kurve“ also allen Schlitten fast die gleiche Fahrhöhe vor, so hängt die Fahrhöhe bei der „Deutschen Kurve“ von der Steuerung ab. Die „Deutsche Kurve“ gibt dem Steuermann mehr Möglichkeiten, durch den kürzesten Fahrtweg an der Kurvenwand die zum Siege nötigen Sekundenbruchteile herauszuholen.

Nach dem Sturz des Schweden Odenrick, bei dem es ungeklärt ist, ob Kurvendruck oder Tollkühnheit die Ursache war, sollte die Garmischer Bobbahn narrensicher gemacht werden. 1951 wurde die Bayernkurve um 20 Meter nach Süden verlegt, ihr Radius von 11,5 Meter auf 14,5 Meter erweitert und das bis dahin 4,5 Meter betragende Gefälle auf einen Meter reduziert. Die neue Kurvenform ähnelte jetzt kaum mehr der „Deutschen Kurve“, sondern der „Schweizer Kurve“.

Die Fahrer bei den Weltmeisterschaften 1953 brauchten nun also nicht mehr ihre Maschine in jedem Fall von der Kurvenwand herunterzureißen, wenn sie gut in den Auslauf kommen wollten. Der Schlitten steuerte waagrecht weiter, konnte also nicht mehr über die Eiswand getragen werden, wenn nicht gerade der Fahrer versagte.

Das soll aber der Fall gewesen sein, als der Schweizer Felix Endrich mit seiner Maschine am vorletzten Sonntag die Bayernkurve mit einer an diesem Tage noch nicht erreichten Geschwindigkeit von 97 Kilometerstunden anließ: Eine geringe Indisposition im entscheidenden Augenblick genügte, und der Schweizer hatte nicht mehr die Kraft, die Richtung zu ändern. Nach der Spur zu urteilen, bei der sich Vorder- und Hinterkufen fast auf den Millimeter deckten, muß Endrich in diesem Augenblick wie gelähmt gewesen sein.

Übereinstimmend sagen die Bobfahrer: „Die Bahn ist eine Lebensversicherung“. Zum Beweise tragen sie vor: Als am 10. Januar 1953 beim zweiten Trainingslauf zur Zweierbob-Weltmeisterschaft der Engländer Lord Kimberley auf der Zweiermaschine die Leonhardi-Kurve anging, spürte er plötzlich, daß sein Bremser fehlte. Geistesgegenwärtig rutschte der Engländer nach hinten und sprang von seinem dahinbrausenden Schlitten ab.

Das Erstaunliche aber war: die Maschine durchfuhr alle Kurven genau so, als sei sie bemannt. Glatt kam sie am Zielband an.

Die Bobbahn Riessersee und ihre gefährliche Bayernkurve könnten danach nicht schuld an dem Tod des Schweizer Schreibmaschinen-Großhändlers Felix Endrich gewesen sein. Hanns Kilian, der Präsident des Deutschen Bobverbandes, der unter den internationalen Bobfahrern als Kurvenexperte gilt, glaubt, das Schicksal Felix Endrichs zu kennen.

Es ist das gleiche Problem, das nach Endrichs Sturz auch für alle anderen Bobfahrer die Frage aufwarf: „Seil- oder Radsteuerung?“ Schwedens Bobverband telegraphierte noch am Todestage Endrichs nach Garmisch: Die Schwedenmannschaft dürfe nur Schlitten mit Radsteuerung fahren. Die mitgebrachten Seilschlitten mußten in der Ecke stehenbleiben.

Der verunglückte Felix Endrich hatte einen Schlitten mit Seilsteuerung gefahren.

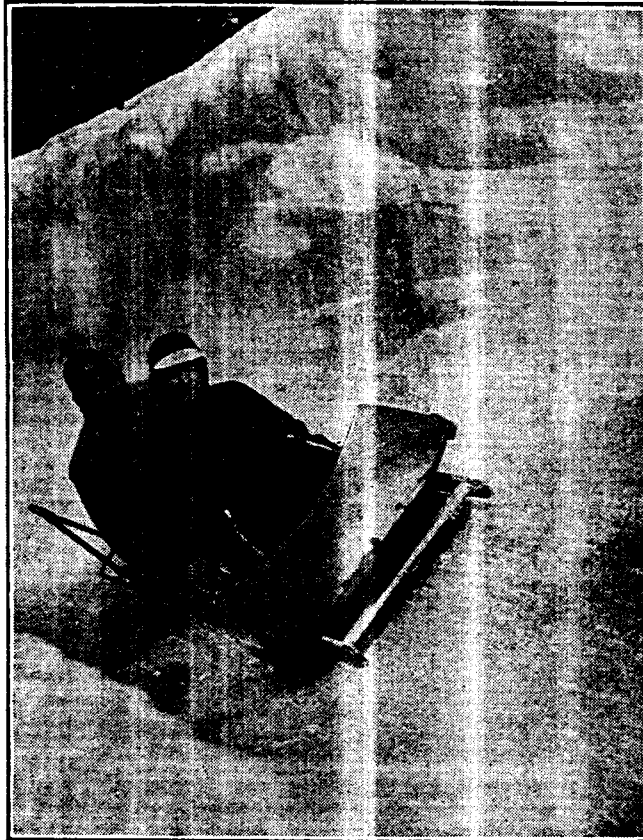
Auch der Schwede Odenrick starb durch die Seilsteuerung.

Seilbob fuhr schließlich Reto Capadrutt, der 1939 in St. Moritz tödlich verunglückte. Max Houben, ein junger Belgier, rannte sich 1949 in Lake Placid, USA, mit einem Seilbob den Schädel ein.

Auffallend ist also: nach dem Kriege stürzten drei Bobfahrer tödlich. Alle drei fuhren Schlitten mit Seilsteuerung.

Aber auch der Schweizer Fritz Feierabend, dreifacher Weltmeister mit dem Ruf, der versierteste Bobfahrer der Erde zu sein, steuerte seit über 18 Jahren einen Seilbob. Ihm passierte bisher nichts.

Das sind die Vorteile der Seile: Der Fahrer spürt die Bewegung des Bobs bis in die Knöchel. Beim Lenkrad endet die Vibration spätestens in der Steuerschnecke. Der Seilbob ist empfindlicher im Steuer



Nach Art der Schweizer: Seilsteuerung und hohle Kurve

und, wie viele Fahrer behaupten, schneller als der Radschlitten. Vor allem, weil er in der Geraden von selbst spure.

Der Seilfahrer besitzt allerdings in kritischen Augenblicken weniger Steuergewalt. Er darf während der ganzen Fahrt nie die Hände aus den Schlaufen ziehen und nie seinen Körper nach der Seite verlagern. Die geringste Körperverlagerung überträgt sich über die gleitenden Hanfseile auf die Kufen.

Dagegen ist bei der Radsteuerung der Steuerer der Maschine beweglicher. Er hält sich, wenn es darauf ankommt, noch am Steuerrad fest und kann sein Körpergewicht nach allen Richtungen verlagern, ohne daß es sich wesentlich auf die Spur des Schlittens auswirkt.

Außerdem: Bei einem Gewicht von sechs Zentnern und einem Kurvendruck von acht bis zehn Tonnen können die Hanfseile der Seilsteuerung eher reißen als die Stahl-drähte der Radsteuerung.

Sehr harte und schnelle „lochsichere“ Bahnen begünstigen allerdings die Seilsteuerung. Aber dort, wo die Gefahr von Löchern und weicher Bahn besteht, ist die Radsteuerung leichter zu fahren. Und bei Stürzen ist das Seil ohne Zweifel gefährlicher.

Lenkrad und Steuersäule dämpfen bei einem plötzlichen Aufprall den Druck des Zusammenstoßes. So geschieht es oft, daß Fahrer von Autos (Steuerteile von Bobschlitten mit Radsteuerung) bei Zusammenstoßen kaum verletzt werden.

Die Auto-Beifahrer dagegen (Steuerteile von Bobs mit Seilsteuerung) haben kein Steuerrad, um sich gegen den Druck des Aufpralles zu stemmen. So werden bei einem Auto-Zusammenstoß die Beifahrer meistens gegen Armaturenbrett und Windschutzscheibe, die Bobfahrer beim Bob mit Seilsteuerung gegen die stromlinienförmige „Kühlverkleidung“ des Bobs gepreßt.

So war es auch im Falle Endrich. Er mußte aus der zerbeulten Windverkleidung gezerrt werden. Der Aufprall hatte ihn mit seinem Kopf auf die Kante der Verkleidung gestoßen. Die Folge: Schädelbasisbruch.

Des Bob-Präsidenten Hanns Kilians Vermutung, Endrichs Seilsteuerung habe versagt, hat sich aber als falsch herausgestellt. Eine Tatortbesichtigung durch den Ermittlungsrichter ergab, daß sogar an dem zerbrochenen Schlitten der Steuermechanismus noch einwandfrei funktionierte. Amtlich festgestellte Todesursache: Endrich konnte unter dem Kurvendruck bei der schnellen Fahrt das Gewicht von Bob und Mannschaft nicht mehr halten.

Bob-Präsident Hanns Kilian fühlte sich durch diese amtlich festgestellte Todesursache rehabilitiert. Kilian war stark angegriffen worden, als er sich bei den Olympischen Winterspielen in Oslo 1952 als Deutscher heftig für die Gewichtsbeschränkung der Bobfahrer einsetzte. Und das ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, an dem der deutsche Bob durch das Gewicht seiner beiden Fahrer „Änderl“ Ostler und Lorenz Nieberl mit zusammen 465,2 Kilo die Goldmedaille gewonnen hatte. Mit diesem Schwergewicht wäre den Deutschen auf Jahre hinaus die Weltmeisterschaft sicher gewesen.

Doch daß der Deutsche Hanns Kilian sich für eine Gewichtsbeschränkung einsetzte, die dem besten deutschen Team sichere Siegeschancen nahm, zeigte sich nach dem Tod von Felix Endrich wohl begründet: Für die Seilsteuerung sind die Gewichte der Schlitten mit super-schweren Besatzungen zu gefährlich. Sie können vom Steuermann nur mit Mühe beherrscht werden.

Der Internationale Bobverband (FIBT), der auch in Garmisch tagte, hat sich mit dem Problem Seil- oder Radsteuerung noch nicht befaßt. Er wird es auch kaum tun, solange der greise Graf de la Fregeoliere den Präsidentenstuhl einnimmt.

Die Bobfahrer vermuten, daß die FIBT erst dann eine Entscheidung treffen wird, wenn der Garmischer Hoteller und Ex-Weltmeister Hanns Kilian den Grafen de la Fregeoliere abgelöst hat. Denn, das vermuten die Bobfahrer: Hanns Kilian wird in absehbarer Zeit FIBT-Präsident. Und er ist Gegner der Seilsteuerung.