

ZITATE

„Der Sport in der Bundeswehr ist Dienst und nur Mittel zum Zweck der körperlichen Ausbildung, nicht aber Selbstzweck.“ (Bundeswehr-General von Hobe.)

„Der Sport ist bei uns... kein Privatvergnügen, sondern ein entscheidendes Mittel, um das kommunistische Bewußtsein in den Massen zu stärken.“ (Walter Ulbricht.)

„Eine (der) zweckfreien Welten ist die des Spiels, ... die Welt des Sports. Der Sportler soll den Sport treiben, weil er ihm Freude macht.“ (Willi Daume, Präsident des Deutschen Sportbundes.)

SKI

GESCHÄFT

Vom Fuß geadelt

Hollywood-Schaustellerin Jayne Mansfield sah sich auf offener Straße unlängst in einen merkwürdigen Zweikampf einbezogen. Im winterolympischen Trubel von Squaw Valley stürzte plötzlich ein Mann auf sie zu, drückte ihr ein Paar Skier in die Hand und ließ sich mit der solcherart wintersportlich ausgerüsteten Diva photographieren. Kaum war das getan, da nahte eilig ein zweiter mit dem gleichen Anliegen.

Die beiden Mansfield-Verehrer waren jene beiden österreichischen Ski-Fabrikanten, die sich seit langem einen scharfen Konkurrenzkampf liefern: der 38jährige Franz Kneissl, Inhaber der Kneissl-Skifabrik in Kufstein, die jährlich 50 000 Paar Skier produziert (Kneissl: „Alles Spezialski — das macht sonst keiner auf der Welt!“), und sein 56jähriger Geschäftsrivale Anton Kästle, in Hohenems/Vorarlberg Produzent von 40 000 Paar Spezialskiern pro Jahr.

Daß weder Mansfield-Verehrung noch Sportbegeisterung die beiden Ski-Produzenten nach Squaw Valley gelockt hatte, konnte man alsbald dem Anzeigenteil von Sportzeitungen entnehmen: Die klotzigen Olympia-Annoncen von Kneissl und Kästle waren nicht zu übersehen.

Anton Kästle verkündete triumphierend: „Kästle - Ski einmal mehr überlegen.“ Von 18 in den alpinen Disziplinen (Abfahrt, Slalom und Riesenslalom) vergebenen Olympia - Medaillen, so teilte Kästle mit, seien allein neun auf Kästle - Skiern erkämpft worden — Resultate, die das Werk bedenkenlos als „Kästle-Erfolge“ deklarierte.

Mit einem noch größeren Anzeigenformat für seine olympische Bilanz suchte Franz Kneissl die Tatsache zu vernebeln, daß die Benutzer seiner Fabrikate in Squaw Valley nur je eine goldene, silberne und bronzene Medaille eroberten, daß mithin Kneissl seinem Rivalen Kästle im Fabrikanten-Olympia unterlegen war.

Da den Rennläufern die Ski-Wahl freigestellt ist, versuchen Kneissl und Kästle von jeher, durch einen großzügigen Service möglichst viele Star-Fahrer an ihre Marken zu koppeln. Die Fabrikanten stellen den Fahrern sämtliche benötigten Skier zur Verfügung. Dadurch ist es den Ski-Kanonen möglich, aus ihrem Sport insgeheim Bargeld zu ziehen.

„Stern“ - Reporter Henry Kolarz meldete: „Die Fahrer, die ... der Marke Kästle oder der Marke Kneissl durch Siege zum Verkaufserfolg ... verhelfen, die bekommen ... viele Skier, mehr jedenfalls, als ein Mensch in seinem Leben zu Kleinholz fahren kann. Sie fahren ein-, zweimal damit, und dann verkaufen sie die vom Meisterfuß geadelten Skier für 200 bis 400 Mark pro Paar.“

Der Ski-Verbrauch des Kitzbühler Star-Fahrers Andreas Molterer wird beispielsweise mit rund 20 Paar pro Saison angegeben. Eine teure, aus uraltem Spezialholz hergestellte Sonderanfertigung ver-



... vor den Photographen: Jayne Mansfield, Kneissl

silberte er zum stillen Verdruß des Sponsors Franz Kneissl bereits wenige Wochen nach Empfang.

Kneissls und Kästles Kampf um die publikumswirksamsten Rennläufer erreichte mit dem Feilschen um den Kitzbühler Favoriten Toni Sailer („Der schwarze Blitz“) beim Olympia 1956 in Cortina d'Ampezzo einen Höhepunkt. Sailer war Kästle-Fahrer. Als jedoch der um das Renommee seiner Marke besorgte Franz Kneissl androhte, er werde unerlaubte Zuwendungen Kästles an Sailer enthüllen, falls Sailer nicht auch auf Kneissl-Skiern starte, entschloß sich der Ski-Heros zu einem Kompromiß: Er fuhr im Slalom Kästle-Skier und schnallte sich zum Abfahrtsrennen ein Erzeugnis Kneissls unter die Sohlen.

Auch auf andere Weise trachteten die Ski-Fertiger aus Hohenems und Kufstein danach, einander auszustechen: Sie bemühten sich ständig um neue Konstruktionen und um die Weiterentwicklung des Materials. So brachte beispielsweise Franz Kneissl zum Hahnenkamm-Rennen 1959 den sogenannten „Düsenski“ heraus, bei dem der Fahrtwind durch aufmontierte Trichter eingefangen wurde, so daß er an der Lauffläche des Skis aus schrägebohrten Löchern ausströmte, den Ski hinten anhub und schneller laufen ließ. Kästle verbesserte dieses Prinzip: Er verwendete künstlichen Fahrtwind, indem er auf seinem Düsenski kleine Preßluftflaschen anbrachte, die für noch höheres Tempo sorgten. (Durch Einspruch des Internationalen Skiverbands wurden diese Geräte sofort von den Wettbewerben ausgeschlossen; das Publikumsinteresse an den kurzlebigen Schöpfungen war jedoch so groß, daß „Düsenski“ selbst 1960 noch in österreichischen Sportartikelgeschäften verlangt wurden.)

Als nächstes brachte Kästle einen neuen Metallski heraus, dem Fachleute gewisse



Ann Heggveit, Kästle: Markengebundene Eifersucht ...

Vorteile auf weicher Bahn zusprechen. Kneissl hingegen (Betriebsleiter Walter Kneissl: „Metallski brechen wie die Würstl und sind witterungsempfindlich“) hielt nichts von den „zwei Blechlappen“ und vertraute fortan einem neuen, eisabweisenden Plastikmaterial.

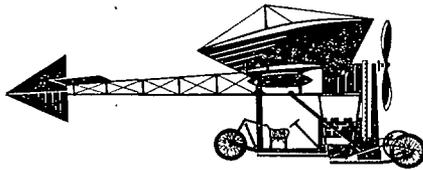
So gerüstet, organisierten sie ihren „Renn-Service“ auch in Squaw Valley, wo sie mit folgenden „Fabrikfahrern“ fest rechnen konnten: Die Österreicher Stiegler und Zimmermann sowie die Deutschen Lanig und Ludwig Leitner galten als sichere Kästle-Starter, während Kneissl auf die Österreicher Schranz, Molterer, Mathias Leitner, Hinterseer, den Deutschen Bogner und den Schweizer Forrer zählen durfte.

Daß die markengebundene Eifersucht sogar eine Olympia-Mannschaft in Aufruhr zu setzen vermag, bewies jener Zank, der in Österreichs alpinem Skiteam losbrach, als die formschwachen Kneissl-Fahrer Molterer und Schranz auf den Riesenslalom beziehungsweise den Slalom zugunsten von Kästle-Fahrern verzichten sollten. Die Kneissl-Fraktion sprach ihrem Nationaltrainer Othmar Schneider (Slalom-Olympiasieger 1952) das Mißtrauen aus. Die „Bild“-Zeitung stellte fest: „Schneider hat lange unter Vertrag bei einer der beiden österreichischen (Ski-)Weltfirmen gestanden... Zweifellos sind diese Bindungen nicht ganz abgerissen. Nun wirft ihm ein Teil der Mannschaft Bevorzugung ‚seiner‘ Läufer vor.“ (Schneider fuhr „Kästle“.)

Noch auf andere Art, so entdeckte „Bild“-Redakteur Jürgen Juckel in Squaw Valley, verriet zahlreiche Fahrer ihre Markentreue: „Wenn ein Sieger feststand und die Photographen herbeistürmten, hatten es die Läufer meist verdächtig eilig, die Skier abzuschneiden und senkrecht neben sich aufzupflanzen, so daß die Marke in Richtung auf die Photographen sichtbar wurde.“

Anton Kästle hatte indes jenen sorgfältig vorbereiteten Schlag, der ihn zum kommerziellen Olympiasieger über Franz Kneissl werden ließ, bereits vor dem ersten Ski-Rennen geführt. Zu einem Zeitpunkt, als der Kneissl-Service Material-Reserven für eine Gegenoffensive nicht mehr rechtzeitig heranschaffen konnte, warf Kästle überraschend 350 Paar Spezial-Skier kostenlos auf den Olympia-Markt: Alle Läufer und Betreuer durften sich bedienen. Franz Kneissl, der materialmäßig weniger großzügig kalkuliert hatte, mußte zusehen, wie der Stamm der Kästle-Fahrer derart anschwell, daß beispielsweise in der Abfahrt 66 Prozent der Damen und 65 Prozent der Herren auf Kästle-Produkten durch die Mulden glitten.

Nicht nur durch österreichische und deutsche Dauerkunden, sondern auch durch die Italienerin Giuliana Minuzzo-Chenal, die Kanadierin Ann Heggtveit sowie die Amerikanerinnen Penelope („Penny“) Pitou und Betsy Snite verbuchte Kästle auf diese Weise Medailen-Reklame. Der (ost-)deutsche Goldmedailenspringer Recknagel allerdings blieb bei seinen volkseigenen DDR-Skiern und begründete gegenüber Kästle: „Ich springe nicht mit kapitalistischen Skiern, weil kapitalistische Skier so gebaut sind, daß sie schnell zerbrechen, damit die Unternehmer viel Geld verdienen.“



Vom »fliegenden Gartenstuhl« zum Flugzeug der Zukunft

Ein seltsames Fluggerät erhob sich im Jahre 1909 unter lautem Geknatter in die Lüfte: Ein Holzbrett, darauf ein Gartenstuhl, das Lenkrad eines Automobils, ein offenstehender Motor, ein über eine lange Kette angetriebener Propeller, ein mit Leinwand bespanntes Lattengestell – das Ganze zusammengehalten durch ein paar Leisten und Drähte und auf drei Fahrräder aufgebockt! Aber es flog gar nicht schlecht, dieses von Robert Blackburn eigenhändig zusammengebastelte und eingeflogene »Flugzeug«. Seitdem sind über 50 Jahre vergangen – und in all' diesen Jahren waren es immer wieder die Spezialflugzeuge von Robert Blackburn, die in Fachkreisen die höchste Anerkennung fanden, weil sie stets ihrer Zeit voraus waren.

BLACKBURN

Auch jetzt entwickelte Blackburn wieder einen neuen, epochemachenden Flugzeugtyp: Die NA 39. Dieses Hochgeschwindigkeits-Kampfflugzeug ist heute allen anderen Flugzeugen der Welt im Tiefflugeinsatz überlegen – das richtige Flugzeug zur rechten Zeit!

Blackburn Aircraft Ltd. Brough,
Yorkshire, England

