

Weiblichkeit

Spuren im Eis

Die prominenten Zuschauer der Olympiade von St. Moritz hatten guten Grund, noch ein paar Tage in der Schweiz zu bleiben. Sie fuhren einige Kilometer weiter nach Davos zu den Weltmeisterschaften im Eiskunstlauf.

Zwar störten heftige Schneegestöber die Konkurrenzen, zwar wurde das Eis einige Male weich, aber der Erfolg war doch groß. Amerikas junger Olympiasieger Dick Button wurde Meister der Männer. Auch das Paarlaufen brachte das gleiche Ergebnis wie die Olympiade: Die Belgier Lannoy-Bagniet waren die besten.

Barbara Ann Scott wurde wieder Meisterin der Frauen. Ihr Ruhm hatte in den letzten Wochen ganz Europa überzogen. Seit sie in Prag die Europa-Meisterschaft gewann, gab es kaum noch eine europäische Zeitung, die nicht ihr Bild veröffentlichte.

Bei Barbaras Pirouetten und Sprüngen überträgt sich ihr Fluidum auch auf die Zuschauer. Ein amerikanischer Preisrichter kennzeichnete den Lauf der blauäugigen, neuerdings goldblonden Barbara einmal mit dem Wort „Weiblichkeit“.

Barbara Scott läuft in den Pflichtübungen so sauber und genau, wie sie auch im Privatleben ist. „Ich weiß genau, wohin ich meine Nagelfeile lege“, sagte sie einmal. „Und ich möchte sie auch da wiederfinden, wohin ich sie gelegt habe“. Eiskunstlauf-Experten erklären mit diesem Hang zu peinlicher Genauigkeit die Tatsache, daß die junge Kanadierin Pflichtläufe der Kür vorzieht.

Nicht nur ihre Pirouetten und Schleifen begeistern die Preisrichter — auch ihre Höflichkeit. Als ihre Konkurrentinnen vom Davoser Eis abtraten, stürzten sie keuchend in ihre Garderoben. Ihr Lächeln verschwand so schnell wie das einer Statistin auf der Bühne. Barbara verläßt stets lächelnd das Eis, mit einer Verbeugung zu den Preisrichtern, setzt sich und klatscht denen zu, die nach ihr laufen.

„Sonja Henie“ ist stets das erste Wort, wenn ein Vergleich mit Barbara angestellt wird. „Es wäre ein aufregender Kampf, wenn Sonja heute 19 Jahre alt wäre und zur Konkurrenz gegen Barbara antreten würde. Das wäre Feuer contra Weiblichkeit“, sagen die Experten.

Sonja schätzte die Pflichtübungen nicht so hoch ein. Dafür war sie eine glänzende Tänzerin der Kür. Sie übte täglich nie mehr als drei Stunden. Barbara übt jeden Tag acht Stunden.

Noch heute weiß man von Sonja Henies Temperamentsausbrüchen zu berichten, während sich von Barbara Ann nur Liebeshwürdigkeit einprägt. Von Kindheit an lernte die 19jährige bei ihren Eltern, eine kleine Lady zu sein.

Ihr Vater wurde im Weltkrieg schwer verwundet. Als er später eine kleine Tochter hatte, wünschte er ihr die Lebensfreude, die sich ihm versagte. Die Eltern hatten wenig Geld, aber sie gaben Barbara alles, was sie aufbringen konnten: Puppen, Hunde, Katzen, weiße Mäuse, Klavierunterricht und mit sechs Jahren ein Paar Schlittschuhe.

Mit neun Jahren verließ sie die Schule und bekam täglich zweieinhalb Stunden Privatunterricht. Die restliche Zeit verbrachte sie mit Reiten, Golf und Eiskunstlauf.

Große Kinder warfen sie auf der Eisbahn um. Mit tränenschmierem Gesichtchen und zerschundenen Knien übte sie oft ihre Stunden zu Ende.

1941 starb Vater Clyde Scott. Außer der bescheidenen Pension hatten Mutter und Tochter kein Einkommen und keine Mittel, um Schlittschule zu kaufen und Lehrer zu bezahlen. Es fanden sich Geschäftsfreunde des Vaters, die immer wieder Geld aufbrachten. Auch für die Reise nach Stockholm, wo Barbara Ann im vergangenen Jahr erstmalig Weltmeisterin wurde.

Plötzlich ist Barbara Ann nun ein nationales Symbol Kanadas geworden, neben den Dionne-Fünflingen. Ministerpräsident Mackenzie King schickte ihr ein Telegramm, Kanada begeistere sich von einer Küste zur anderen für ihre Erfolge.



Das Fluidum der Barbara Ann
Neuerdings goldblond

Ihre Freiheit allerdings hat sie verloren. Wenn sie zu Hause ist, steht sie um 7 Uhr auf, macht ihr Bett und spült das Frühstücksgeschirr. Den Tag verbringt sie auf dem Eis. Abends um 1/9 liegt sie gewöhnlich wieder im Bett. Für Freunde, Tanzen, Kino und ihren ehemaligen Lieblingssport, Fliegen, hat sie kaum noch Zeit.

Als sie sich im vorigen Jahr den Weltmeistertitel holte, erfuhr sie auf der Rückreise, daß man ihr in Ottawa ein Auto schenken werde. Rasch entwarf sie eine Rede. Als sie aus dem Zug stieg, übergab man ihr einen gelben Buick. Ihre Rede klang spontan und begeistert. Zwei Monate später, als sie den Wagen zurückgeben mußte, um nicht die Amateurbestimmungen zu verletzen, waren ihre Tränen nicht vorher eingeübt.

„Ich wünschte, die Leute sagten nicht immer, ich würde Berufsläuferin“, erzählte sie einem Time-Korrespondenten. „Es gibt keine Weltmeisterschaften im Berufslaufen, und ich liebe Wettbewerb.“ Trotzdem winkt Hollywood mit einem Vertrag, und außerdem eine Eisrevue.

Zwischen Mut und Ueber-Mut

Mit angeschnalltem Fallschirm

Wenige Jahre nach dem ersten Weltkrieg machte ein junger Wiener, Robert Kronfeld, von sich reden, als er mit der österreichischen Meisterin im Turmspringen, Grete Alder, eine Kanutour auf dem reißenden Tajo unternahm.

1927 genügte das Wasser Kronfelds Kühnheit nicht mehr. In der Rhön holte sich der 25jährige das Segelflieger-Zertifikat. Jetzt stürzte er beim Einfliegen eines neuen schwanzlosen Versuchs-Segelflugzeuges in Surrey, England, in den Tod.

Schon in den Jahren 1928 bis 1932 erregten seine Distanz- und Höhenflüge Aufsehen. Er war der erste, der es wagte, die starken Aufwinde vor einer Gewitterwand für seine Flüge nutzbar zu machen. 1928 gewann er den Ullsteinpreis für den ersten Segelflieger, der eine 100-km-Strecke bewältigte.

Den Triumph, den er selbst am höchsten einschätzte, erlangte Kronfeld am 20. Juli 1931. Für einen Segelflug über den Kanal in beiden Richtungen hatte die Londoner „Daily Mail“ einen Preis ausgesetzt. Kronfeld gewann die 1000 Pfund.

1934 wich er rassistischen Verfolgungen in Deutschland über Wien nach England aus. Er hatte sich geweigert, dem Segelflug eine militärische Note zu geben. In England nahm man den Pionier des Kontinents begeistert auf. Dort hatte der Segelflug bis dahin nur langsam Fortschritte gemacht. Kronfeld gab den von ihm konstruierten Segelflugzeugen und dem englischen Luftsport neuen Auftrieb.

1935 flog er eine Maschine, die nur mit einem 5-PS-Motorrad-Hilfsmotor ausgestattet war, von London nach Paris. Die ganze Reise kostete damals 5 Shilling.

1939 wurde er englischer Staatsbürger, bei Kriegsausbruch stellte er sich dem englischen Luftfahrtministerium zur Verfügung. Die Weiterentwicklung der Lastensegler brachte ihm das Airforce-Cross und die Ernennung zum Squadron Leader.

Mit vielen von ihm konstruierten und eingeflogenen Modellen hatte er manchen Unfall, kam aber immer ohne ernste Verletzungen davon. 1932 brach seine „Austria“ während eines Fluges in Stücke. Der Pilot rettete sich damals mit dem Fallschirm.

Ueber Surrey stieg er nicht rechtzeitig aus. Ein Halifax-Bomber hatte Kronfeld mit einem Beobachter in einem schwanzlosen Segelflugzeug hochgeschleppt. In 5000 Meter Höhe klinkte er aus. Nach kurzem Gleitflug ging der Apparat in einen Sturzflug über und in rasendem Tempo erdwärts. Kronfeld fing ihn auf. Aber gleich darauf fiel er in einen zweiten Korkenzieher. Höhen- und Seitensteuer brachen weg. „Ich kann mit der Maschine nichts anfangen“, hatte er seinem Beobachter Mc Gowan durchs Telefon zugerufen.

Tiefer und tiefer fiel der steuerlose Apparat, Kronfeld konnte ihn nicht mehr fangen. Der Beobachter stieg 300 Meter über dem Boden mit dem Fallschirm aus. Der Pilot unterflog die Grenze zwischen Mut und Uebermut, ohne auszustiegen. Zu oft hatte der Erfolg seinen Todesengel gerechtfertigt. Er kannte keinen Zweifel an seinem Glück und seiner Geschicklichkeit.

Vier Minuten hatte der Sturz gedauert, da legte sich die Maschine auf den Rücken und fiel wie ein Stein zu Boden. Mit angeschnalltem Fallschirm fand man den toten Kronfeld in den Trümmern des Flugzeugs.