

Du

Saint Moritz Bobsleigh Club
125 Jahre





SPEEDMASTER CHRONOSCOPE
Co-Axial Master Chronometer

BOBSLEIGH IS BACK

In der rasanten Welt des Bobsports hat es sich OMEGA zur Aufgabe gemacht, jede noch so kleine Wendung zu erfassen. Als Offizieller Zeitnehmer der IBSF haben wir eine echte Leidenschaft für diesen dynamischen Sport entwickelt – und die Möglichkeit, die beeindruckendsten Leistungen auf der Bobbahn zu messen. Genau wie bei unserer Speedmaster Chronoscope treffen in diesen Augenblicken Tradition, Präzision und Exzellenz in Perfektion aufeinander.



St. Moritz

ALPINE METROPOLIS



Der älteste Bobklub der Welt

Von OLIVER PRANGE

Als 1897, vor etwas über 125 Jahren, der Saint Moritz Bobsleigh Club gegründet wurde, hatten die Engländer den Ort längst als Ferienort entdeckt und den Wettbewerb auf Schlitten gleich mit. Nicht nur auf der Bobbahn, sondern schon früher auf dem Cresta Run. Mit einem kleinen Metallgestell – einem Blechtablett gleich – schossen sie liegend und kopfvoran einen Abhang hinunter. Es waren diese Schlichkeit und der Nervenkitzel während der wilden Fahrt, die die anhaltende Anziehungskraft ausmachten. Natürlich trug auch die Gefahr eines Sturzes zur Faszination bei.

Der Bob-Run wurde zehn Jahre nach dem legendären Cresta Run gebaut. Die beiden Bahnen liegen nicht weit voneinander und verlaufen kurz parallel. Es gibt auch zwei verschiedene Klubs: den Saint Moritz Bobsleigh Club, um den es in dieser Ausgabe gehen wird, und den 1887 gegründeten St Moritz Tobogganing Club für die Crestafahrer. Der Crestafahrer ist ein Einzelgänger, während Bobfahrer Mannschaftssportler sind. Diese fahren zu zweit oder zu viert. Sie müssen harmonieren, um erfolgreich zu sein. Der Unterschied zeigt sich sehr deutlich im Temperament und in der Einstellung der Athleten. Wie? Das erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Das Bobfahren entwickelte sich nicht zuletzt aus St. Moritz heraus zur olympischen Disziplin. Geadelt durch royale Prominenz wie Kaiser Wilhelm II., Zar Nikolaus II. und den Schah von Persien, ist St. Moritz seit Langem zu einem Sehnsuchtsort des internationalen Jetsets geworden. Viele seiner Mitglieder waren und sind Mitglieder des Saint Moritz Bobsleigh Club.

Cover:
Filip Zuan, *Handmade*, 2020.
Die Wände der Bobbahn in St. Moritz gleichen einer riesigen Eisskulptur. Die Strecke ist die einzige der Welt, die aus Natureis besteht und jedes Jahr aufs Neue gebaut werden muss.



Ein Fünferbob im Sunny Corner. Eigentlich wurde ab 1927 der Fünferbob schon nicht mehr als eigene Disziplin geachtet. Allerdings durften bei den zweiten Olympischen Winterspielen in St. Moritz 1928 die Teilnehmer noch zwischen Vierer- und Fünferbobs wählen. 1931 wurde der Fünferbob dann ganz abgesetzt, da das Verletzungsrisiko für die Fahrer viel zu hoch war.



Immer wieder wagen und wagten sich Prominente auf die Eisbahnen in St. Moritz. Etwa der Schauspieler Gregory Peck [*Moby Dick, To Kill a Mockingbird*], rechts im Bild, der sich im Dezember 1952 nach seiner Fahrt auf dem Cresta Run mit seiner damaligen Partnerin Barbara Payton und einem französischen Skeletonfahrer ablichten liess.

George Pottinger

22 Einblicke in die Welt der Verwegenen

Anfang der 1970er-Jahre besuchte der schottische Staatssekretär und Autor George Pottinger St. Moritz und schrieb ein Buch über den Ort. Er widmete sich auch dem Bobsport und erläuterte die Unterschiede zwischen Cresta Run und Bobbahn sowie deren Geschichte.

Fritz Burkard im Gespräch mit Oliver Prange

36 «Es ist einfach inspirierend, Teil des ersten Bobklubs der Welt zu sein»

Fritz Burkard ist seit drei Jahren Präsident des Saint Moritz Bobsleigh Club. Mitglied aber schon viel länger. Im Interview spricht er über seine ersten Versuche mit dem Bob, die Höhepunkte des Klublebens und darüber, wie man auch ohne Beine den Eiskanal hinabschiessen kann.

Werner Baumgartner

38 Leidenschaft für Eis

Enthusiasten gründeten vor 125 Jahren den Saint Moritz Bobsleigh Club, Enthusiasten betreiben ihn bis heute. Selbst Kriege und Finanzprobleme konnten ihre Liebe zum Bobfahren nicht mindern.

Kim Willsher

50 Nicht versnobt, aber high-class

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts kommen Touristen aus der britischen Oberschicht nach St. Moritz. Ohne sie hätte sich der Ort in eine andere Richtung entwickelt und wäre wahrscheinlich nicht zu einem Zentrum des Bobsports geworden.

Rolf Sachs im Gespräch mit Oliver Prange

60 Mit dem Serviertablett auf der Bobbahn

Der frühere Präsident und heutige Ehrenpräsident des Saint Moritz Bobsleigh Club über das Engagement seines Vaters Gunter und seine liebsten Anekdoten vom Bob-Run.

Werner Baumgartner

64 Die grösste Schneeskulptur der Welt

Der Bob-Run in St. Moritz ist die letzte Natureisbahn der Welt. Jedes Jahr wird sie neu errichtet. Mit grossem Aufwand, aber auch mit der Erfahrung aus über hundert Jahren Ingenieurskunst.

Philip Zuan im Gespräch mit Ute Noll

68 «Es ist Knochenarbeit, sehr hart»

Der Fotograf Filip Zuan hat eine Saison der Olympia-Bobbahn in St. Moritz dokumentiert. Vom Bau bis zum Zerfall.

Du 919 – Februar/März 2023

Saint Moritz Bobsleigh Club



Herausgeberin
Du Kulturmedien AG
Bätzibuck 5
CH-8307 Ottikon

Gründer
Arnold Kübler (1890–1983)

Verleger und Chefredaktor
Oliver Prange
oliver.prange@du-magazin.com

**Fotodirektorin und
Gesamtkomposition**
Ute Noll
ute.noll@du-magazin.com

Textchef
Benedikt Sarreiter

Korrektorat
Andrea Leuthold
Patrizia Villiger

Redaktion und Verlag
Telefon +41 79 694 17 17
redaktion@du-magazin.com
abo@du-magazin.com

Anzeigen
Telefon +41 79 694 17 17
oliver.prange@du-magazin.com

Abonnemente
Telefon +41 58 510 29 72
abo@du-magazin.com

Gestaltung und Realisation
Matthias Frei, Kira Sáhó
frei – büro für gestaltung, Zürich
freigestaltung.ch

Druck
Aumüller Druck GmbH & Co. KG
Weidener Strasse 2
D-93057 Regensburg
aumuller-druck.de

Lithografie
Prodigious Zürich
Stadelhoferstrasse 25
CH-8001 Zürich

Dank
Wir bedanken uns bei Fritz Burkard
und Christian Jott Jenny für die
Ermöglichung dieser Du-Ausgabe.

Jahresabonnement
Schweiz CHF 160.–
Deutschland/Österreich EUR 139.–
Übriges Europa EUR 169.–
Übersee EUR 199.–

Internet
du-magazin.com

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck,
Aufnahme in Onlinedienste und Internet
sowie Vervielfältigung auf Datenträgern
nur nach vorgängiger schriftlicher Zustimmung
des Verlags. Für unverlangt eingese-
sandte Manuskripte und Bilder überneh-
men Redaktion und Verlag keine Haftung.

ISBN: 978-3-907315-18-7
ISSN: 0012-6837

Du erscheint 8-mal jährlich.

TEXTNACHWEIS

George Pottinger, *The Cresta Run and the Bob*, aus George Pottinger, *St. Moritz – An Alpine Caprice*, Century Benham 1972, S. 22–31; Silvio Margadant, Marcella Maier, Michael Lütcher, *Gunter Sachs*, aus *St. Moritz. Eine aussergewöhnliche Geschichte*, Gammeter Media AG 2019, S. 48; Kim Willsher, *The Making of St. Moritz: How a Bet with Pioneer Victorian Tourists Launched Winter Haven for the Rich*, erschienen im *Guardian* am 16. November 2014, S. 50–53; Hans Peter Danuser, *Prominenz und Schickimicki*, aus Hans Peter Danuser, *St. Moritz einfach – Erinnerungen ans Champagner-Klima*, Glarus 2014, S. 54–55; Silvio Margadant, Marcella Maier, Michael Lütcher, *Gunter Sachs*, aus *St. Moritz – Eine aussergewöhnliche Geschichte*, Gammeter Media AG 2019, S. 57.

BILDNACHWEIS

Titelbild: Filip Zuan; soweit nicht am Bild vermerkt, Olympia Bob Run Historic, S. 4, S. 44 o., S. 46–47; Keystone-SDA, S. 5, S. 52, S. 56, S. 57; Walter Bibikow / Getty Images, S. 10–11; Mauritius Images, S. 19, S. 24; Ullstein Bild / Getty Images, S. 20–21, S. 37; Interfoto, S. 43; Bettmann Archive / Getty Images, S. 23; Hulton Archive / Getty Images, S. 26–27, S. 54; Ullstein Bild, S. 29; Alamy, S. 33, S. 40, S. 44 u.; Bibliothek St. Moritz, S. 49, S. 55, S. 61; Zuma Press / Alamy Stock Photo, S. 55; Getty Images, S. 58–59.


KULM HOTEL
ST. MORITZ
★★★★★



THE HOTEL THAT
MADE WINTER









Seite 10/11:

St. Moritz bei Nacht und im Winter. In der Mitte des Bildes erhebt sich die reformierte Kirche des Dorfes. Rechts davon sieht man den Turm des Hotels Badrutts Palace, in dessen Penthouse lange Zeit Gunter Sachs und nach ihm der Verleger Jürg Marquard gewohnt haben.

Seite 12/13:

Filip Zuan, *Handmade*, 2020.

Als Zuschauer an der Bobbahn nimmt man von den vorbeiflitzenden Bobs oft nur einen Farblitz wahr. Sie erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 140 Kilometern pro Stunde.

Seite 14/15:

Filip Zuan, *Handmade*, 2020.

Die Spuren auf der Bahn zeigen die verschiedenen Linien, die die Fahrer durch eine Kurve wählen.

Seite 16/17:

Filip Zuan, *Handmade*, 2020.

Fahrer und Bob müssen eine Symbiose eingehen, um heil und schnell durch den Kurs zu kommen.

Seite 18/19:

Rechts auf der historischen Karte sind die beiden Eisbahnen von St. Moritz zu erkennen. Die Bobbahn schlängelt sich durch den Wald, besonders auffällig ist die lang gezogene Horseshoe-Kurve zwischen den Bäumen. Rechts davon zieht sich der Cresta Run in einem ziemlich geraden Verlauf den Berg hinab. Die berühmt-berüchtigte Shuttlecock-Kurve liegt im unteren Drittel der Bahn zwischen zwei Waldabschnitten. Die Streckenführung des Bob-Runs verläuft seit 1904 fast unverändert über eine Länge von 1722 Metern mit einem Höhenunterschied von 130 Metern bei einem durchschnittlichen Gefälle von 8,14 Prozent. Der Cresta Run ist seit 1848 1214 Meter lang, bei einem Höhenunterschied von 157 Metern und mit einem Gefälle von 1 zu 8,7 bis 1 zu 2,8 (Höhenmeter zu Streckenmetern). Die Strecke bleibt im Gegensatz zum Olympia Bob Run St. Moritz-Celerina näher an der Falllinie.

Seite 20/21:

Ein Crestafahrer auf dem Cresta Run kurz nach dem Start, 1914.





Einblicke in die Welt der Verwegenen

Anfang der 1970er-Jahre besuchte der schottische Staatssekretär und Autor George Pottinger St. Moritz und schrieb ein Buch über den Ort. Er widmete sich auch dem Bobsport und erläuterte die Unterschiede zwischen Cresta Run und Bobbahn sowie deren Geschichte.

Text GEORGE POTTINGER

Alle sind fasziniert vom Cresta Run. Und doch hat ihm noch niemand in Prosa oder Poesie gehuldigt. Hemingway? Er ergötzte sich lieber am blutigeren Schauspiel in der Stierkampfarena. Scott Fitzgerald? Auch nicht. Anthony Powell hätte ein mit englischer Zurückhaltung gefertigtes Kapitel schreiben oder Osbert Lancaster ein feines Pastische zeichnen können. Nur taten sie es nicht. Trotzdem zieht der Sport sehr viele Menschen unheimlich an: Die Fahrer, die frühmorgens aufstehen, um ihr Können auf der eisigen Piste zu testen. Die Zuschauer, die freiwillig auf ihr Café complet im Bett verzichten, um sich in die Kälte zu stellen, bevor die Sonne über den Gipfeln erscheint. Und sogar diejenigen, die noch nie in St. Moritz waren, schlägt dieser Nervenkitzel aus der Ferne in seinen Bann. Die Champions sind in ganz Europa berühmt. Es sind nervenstarke Athleten mit wohlklingenden Namen wie Hans Küderli, Fischbacher, Ciparisso und, der grösste von allen, der Italiener Nino Bibbia, der Inbegriff des tollkühnen Fahrers. Auch die Engländer mischten schon immer mit, darunter der grosse Individualist Lord Brabazon of Tara, der der Crestabahn seinen Stempel aufdrückte wie auch allen anderen Dingen, mit denen er in Berührung kam, von Flugzeugen bis zu Automobilen. Oder Colin Mitchell, der sich eine Auszeit von der Royal Air Force nahm, um sich mit dem sagenumwobenen Bibbia zu messen. Der Cresta Run hat seine eigene Elite, seinen eigenen Mythos und weist eine lange Liste von Versehrten vor.

Niemand hat bisher allerdings den Grund für die nicht endende Faszination für diesen Sport richtig erklären können. Letztlich besteht er im Wesentlichen nur darin, auf dem Bauch liegend auf einem kleinen Metallgestell, einem Blechtablett gleich, einen Abhang hinunterzugleiten. Sehr wahrscheinlich ist es diese Schlichtheit, die die anhaltende Anziehungskraft ausmacht. Es ist schon eine beachtliche Leistung, den Kinderspass Schlittenfahren zu einem ernsthaften Sport zu erheben, der weltweit Beachtung findet. Der Hotelier Peter Badrutt erkannte dies bereits 1894, als er vor dem St. Moritzer Schlittellklub sagte: «Wir Schweizer betrachteten das Schlitteln als ein wunderbares Vergnügen für Kinder, bis ihr Engländer kamt und einen Sport für Männer daraus gemacht habt; jetzt seid ihr noch weiter gegangen und habt diesen Sport zu einer Kunst erhoben.»

Natürlich trägt auch ein Hauch von Gefahr zur Faszination bei. Ein schmerzhafter Sturz ist immer möglich («Michael wird heute Abend nicht in den King's Club kommen»). Um sich ein Bein oder einen Arm zu brechen, ist es auch nicht unbedingt nötig, aus der Bahn geworfen zu werden, ein Zusammenstoss mit der Bahnwand kann die gleiche Wirkung entfalten. Wenn ein Fahrer das Starttor passiert, bringt er sich in Gefahr. Das ist jedem klar.

Es handelt sich um einen Sport, bei dem Geschicklichkeit und Erfahrung zählen und bei dem Neulinge schnell ihre Grenzen kennenlernen. Die ersten Plätze gehen oft an jüngere, geübte Fahrer.



Die Schweizer Bobfahrer Felix Endrich (links) und Fritz Waller gewannen 1948 die Goldmedaille im Zweierbob bei den Olympischen Winterspielen in St. Moritz. Sie waren auch Teil des Viererbob-Teams, das den vierten Platz belegte. Endrich wurde nach Olympia noch zweimal Weltmeister im Zweierbob, bevor er 1953 auf der Bobbahn im bayerischen Garmisch-Partenkirchen tödlich verunfallte.



Für eine gewisse Zeit wurden die Schlitten mit einem Lenkrad gesteuert. Allerdings stellte sich die bis heute angewandte Steuerung über zwei Lenkseile als präziser heraus. Im Bild der Olympia-Viererbob von Cortina mit Heinrich Angst, Robert Alt, Gottfried Diener, Franz Kapus.

Nächste Doppelseite:
Die beiden St. Moritzer Eisbahnen verlaufen im letzten Drittel ihrer Strecken teilweise parallel. Links liegt die Bobbahn, rechts der Cresta Run.

Die Alten werden aber nicht einfach aussortiert. Für sie gibt es spezielle Wettbewerbe, bei denen sie ihre korpulenteren Körper über die Piste schleudern dürfen. Man sollte auch die bizarren Seiten dieses Spiels nicht vergessen. So wird den Teilnehmern geraten, sich vor dem Rennen nicht zu rasieren, da ihre Gesichter dem Eis sehr, sehr nahe sind, wenn sie hinuntersausen. Das kann schnell zu Erfrierungen führen. Ein Crestarennen ist somit der einzige gesellschaftliche Anlass, bei dem die angelsächsische Moral nicht durch ein stoppeliges Kinn beeinträchtigt wird.

Die Geschichte der Cresta

Das eisige Schlachtfeld liegt unmittelbar nördlich der Strasse von St. Moritz nach Celerina und verläuft auf einem Teil seiner Länge, insbesondere im Zielbereich, parallel zur Bobbahn auf der Südseite der Strasse. Die Crestabahn ist nicht so leicht zu finden (ungewöhnliche Sportarten, wie etwa auch die Falknerei, werden eben in angemessener Abgeschiedenheit ausgeübt). Es gibt keine Wegweiser, und aus der Ferne ist nicht viel mehr zu sehen als ein gewundener Graben im Schnee. Während der Rennen erkennt man aber die Piste an den Schutzschirmen, die gegen das Schmelzen des Eises in der Engadiner Sonne aufgestellt wurden, an der ungewöhnlichen Form des Klubhauses, an den Rufen aus der Lautsprecheranlage und am gefrorenen Atem der treuen Zuschauer an Junction, Battledore und Shuttlecock. Offiziell misst die Strecke genau 1346 Yards (1230,7 Meter), und der Höhenunterschied zwischen Start und Ziel beträgt 515 Fuss (157 Meter), obwohl die Länge der Strecke von Jahr zu Jahr sehr leicht variiert. Es ist üblich, den Lauf in Etappen zu eröffnen, er verlängert sich so parallel zum Training und zur Kondition der Fahrer. Im Dezember beginnt die Strecke oft noch am Stream Corner (bei etwas mehr als der Hälfte), später ist der Start an der Junction, und Anfang Februar wird dann der gesamte Lauf ab Top geöffnet. Im letzten Abschnitt nimmt die Fallhöhe stark zu, die Bedingungen sind plötzlich anspruchsvoller. Die ursprüngliche oder frühviktorianische Bahn unterscheidet sich nicht wesentlich von der heutigen, was die Länge, die Höhenlage oder die allgemeinen Konturen betrifft, aber die Bahn ist jetzt viel eisiger und fester gebaut.

Die Ursprünge der Cresta gehen auf das letzte Jahrhundert zurück, als der englische Autor und Kunstkritiker John Addington Symonds die ersten Schlittenrennen zwischen Besuchern und Einheimischen organisiert haben soll. Diese fanden auf den gewöhnlichen Poststrassen durch das Dorf auf hölzernen Rahmenschlitten statt, die aus dem Engadin stammten und Schlittli genannt wurden. Die Schlittli ähnelten den heutigen Kinderschlitten und wurden im Sitzen gefahren. Es dauerte nicht lange, bis man feststellte, dass man auf dem Bauch liegend mehr Nervenkitzel und eine bessere Kontrolle hatte. Als Nächstes kam ein spezieller «Schweizer» Schlittentyp auf, und die hölzernen Kufen wurden durch eiserne ersetzt; diese wurden jedoch bald zugunsten des «America» oder Clipper-Schlittens aufgegeben, der mit fortschrittlichen runden, stahlgefederten Kufen

ausgestattet war. (Die runden Kufen verringerten die Reibung auf dem Eis.) Daraus entwickelte sich das bald gebräuchliche Stahlskelett. Heute werden die Rahmen aus leichteren Materialien hergestellt.

Den ersten Cresta Run vermass 1884 ein Trio, bestehend aus Peter Badrutt, einem Mitglied der Familie Badrutt, George Robertson aus Australien und Digby Jones, einem Engländer. Es wäre äusserst interessant, zu erfahren, ob sie wussten, was sie taten – sie erschufen ja eine neue Sportart –, aber leider sind keine Aufzeichnungen über ihre damaligen (halbgefrorenen) Gedanken erhalten. Vielleicht hat ein Glas Grog im *Kulm* ihre Entschlossenheit gestärkt. Jedenfalls wurde der Rennbetrieb 1885 aufgenommen und zwei Jahre später der St Moritz Tobogganing Club gegründet. Das erste Komitee bestand aus dem Herzog von Grazioli, Major Dwyer und den Herren Bulpett und Barber. Das Grand-National-Rennen wurde so genannt, um es vom internationalen Rennen in Davos zu unterscheiden, wo der Schlittensport schon früher auf der Buolbahn und an der Klosterserstrasse begonnen hatte.

Früher war es üblich, zu Beginn jeder Saison den Schnee zu zertreten, ihn auf die Bahn zu packen, zu glätten und dann Erdwälle aufzuschütten, die mit Schnee und Eis bedeckt wurden. Die nächste Etappe bestand darin, die zertrampelte Fläche mit Schlägen grosser Holzschaufeln weiter zu festigen. Da das über die gesamte Länge der Bahn gemacht werden musste, war es zeitraubend und anstrengend. Anschliessend wurden die Hauptkurven errichtet und einer Reihe von Tests unterzogen, um sicherzustellen, dass sie weder zu schräg noch zu spitz waren.

Wichtig ist vor allem, dass der Schlitten gerade in eine Kurve ein- und auf einer anderen geraden Linie wieder ausfahren kann, wenn auch manchmal im rechten Winkel zur ursprünglichen Richtung. Nach den Tests, die einige Tage dauerten, aber unter Zeitdruck durchgeführt werden mussten, da durch sie wertvolle Rennzeit verloren ging, wurde die gesamte Piste gewässert, damit sie nachts gefrieren und eine harte Oberfläche bilden konnte. Mit der Zeit stellte man fest, dass die Wände der Bahn durch das ständige Anschlagen der Schlittenrahmen zu schnell abgenutzt wurden, und man ging dazu über, statt des festen, mit einer dünnen Eisschicht überzogenen Schnees mehr und mehr auf blosses Eis zu setzen. Dadurch wurde die Bahn schneller und gleichmässiger, aber auch gefährlicher.

Der britische Major W. H. Bulpett, der wohl den grössten Beitrag zur Entwicklung des Cresta Run geleistet hat, hatte Bedenken, die Piste so zu vereisen, weil sie zu schnell wurde. Er hat die berühmten Kurven entworfen, Church Leap, Shuttlecock und den seinen Namen tragenden Bulpett's Corner am Ende der Strecke, und zog dabei Geschicklichkeit dem Tempo vor. Doch die Versuchung, die Geschwindigkeit der Strecke zu erhöhen, war zu gross. In den ersten 23 Jahren seines Bestehens kam es beim Cresta Run nie zu einem tödlichen Unfall, 1907 aber gab es zwei. Captain H. S. Pennell erlag seinen Verletzungen, die er sich bei einem Sturz zugezogen hatte, und kurz darauf kam Comte Jules van Bylandt, ein sehr erfahrener Fahrer,



auf der Piste ums Leben, als er gegen ein quer auf der Strecke liegendes Holzstück stiess. Danach wurden strenge Vorsichtsmassnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass die Strecke nach jedem Start durchwegs frei ist.

Wenn man den Hang mit einem Gefälle von 157 Metern auf einer geraden Linie hinunterfahren würde, könnte man eine Geschwindigkeit von etwa 210 Kilometern pro Stunde erreichen. Doch durch die Reibung und die Kurven verlangsamt sich die Fahrt zum Glück erheblich. Die Höchstgeschwindigkeit liegt deshalb bei etwa 128 Kilometern pro Stunde. Der grosse Bibbia soll es auch mal auf 141 gebracht haben. Die Lenkung erfolgt durch Gleichgewichtswechsel und furchterregend aussehende Spikes, die an den Zehenkappen getragen werden. Es ist nicht einfach, die Spikes genau so einzusetzen, dass man die richtige Bremswirkung erzielt, und es erfordert Geschick, die Position auf dem Schlitten so zu verändern, dass man die richtige Balance bei der Einfahrt in die Kurve oder beim Verlassen derselben hat. Die Geraden sollten klassischerweise mit dem Gewicht so weit vorne wie möglich gefahren werden. Die Spikes an den Stiefeln sollten dort nicht verwendet werden, da sonst Geschwindigkeit verloren geht; die Korrektur der Linie sollte nur durch die Bewegung des Kopfes und der Schultern vorgenommen werden.

Übrigens wurde die elegante Alpinkleidung, die die Fahrer tragen, immer dicker, weil sie so mehr Schutz bietet. Und nicht wie bei anderen Sportarten immer windschnittiger. Im letzten Jahrhundert war Harry Gibson, einer der ersten Crestafahrer, allerdings noch folgender Ansicht: «Die Eton-Bootsmütze ist eine ausgezeichnete Kopfbedeckung, da sie sich eng an den Kopf anschmiegt und so dem Wind weniger Angriffsfläche bietet.» Heute ergibt der Sturzhelm zusammen mit den schweren Pullovern, Knickerbockern und Polsterungen an Schultern, Ellbogen und Knien ein Ensemble, das auch einem Astronauten gut zu Gesicht stehen würde.

Schwierige Passagen und Stürze

Ein Lauf von oben ist sowohl voller Gefahren als auch von zunehmendem auf den Fahrer wirkenden Druck geprägt, da die Geschwindigkeit des Schlittens immer mehr zunimmt. Wenn der Fahrer beim Ertönen der Glocke von oben durch das Tor gestartet ist, besteht das erste Problem darin, die vorderen schwierigen Stellen wie Church Leap, Curzon und Thoma zu überwinden, dann eine lange Gerade, die am Junction-Start vorbeiführt und in die Rise mündet, dann Battledore (beide wurden vom Theatermanager und Schauspieler Sir Squire Bancroft benannt), die im rechten Winkel abfällt. Der Fahrer muss Battledore entschlossen und schnell nehmen und in der richtigen Linie einfahren. Setzt er zu hoch an, hebt es ihn über die Kante der Kurve, und es erwartet ihn einer der fiesesten Stürze des Kurses. Der Spielraum für Fehler ist sehr gering, da die Ränder der Cresta gemeinlicherweise keinen Zentimeter höher als nötig gebaut sind. Fährt er jedoch zu tief, kommt der Fahrer nicht gerade genug aus Battledore heraus, um eine vernünftige Chance auf Shuttlecock (Federball) zu haben, die Kurve, die unmittelbar danach liegt und um neunzig Grad zurückdreht.

Am «Federball» versammeln sich die meisten Zuschauer, denn dort passieren viele Stürze. Obwohl die verunglückten Fahrer hier gerade durch die Luft fliegen, ein sadistisches Vergnügen für die Zuschauer, und auf den Schnee ausserhalb der Strecke geschleudert werden, gibt es glücklicherweise nur wenige schwere Unfälle. Den

Fahrern wird geraten, sich zu einer Kugel zusammenzurollen, wenn sie aus der Bahn geschleudert werden, um den Schock des Aufpralls zu verringern und den Schlitten wegzuschieben.

Am Stream Corner hat der Fahrer 700 Meter zurückgelegt und damit die Hälfte der Strecke hinter sich. Dann kommt eine tückische Gerade, auf der die Geschwindigkeit des Schlittens rasant zunimmt, dann Bulpett's Corner und die sehr schnelle, rechtslaufende Charybdis, die zum Cresta Leap abfällt. Schliesslich geht es bergauf zum Ziel. Der Fahrer kommt zur Ruhe, atemlos, mit Schnee bedeckt und einem Erfolgserlebnis, das kaum ein anderer Sport bieten kann. Die Zeitmessgeräte sind inzwischen so ausgefeilt, dass die Fahrer Sekunden später erfahren, ob sie eine gute Zeit erzielt haben oder den Spott ihrer Kollegen ertragen müssen. Eine turbulente Fahrt ist zu Ende, nach der die erste Überheblichkeit alsbald durch Selbstkritik gemildert wird, weil man zu früh oder zu spät in eine bestimmte Kurve gefahren ist. Sie weicht dann der Entschlossenheit, beim nächsten Mal eine Sekunde oder mehr besser zu werden. Mit einstudierter Gleichgültigkeit gegenüber allen Zuschauern verlässt man letztlich die Strecke.

Der Cresta Run ist die Basis eines heute hoch entwickelten Sportes. Die früheren Dorfläufe mit den berühmten und für entgegengerichtete Fussgänger gefährlichen Kurven Caspar's Corner und Belvedere sowie der Seelauf vom *Kulm* über den Fussweg zum *Beau Rivage* und weiter zum See, bei dem man zu zweit fahren konnte, gibt es heute nicht mehr. Der Cresta Run wird elektronisch gesteuert, so dass zwischen den Läufen keine Zeit verloren geht. Die Rufe des Schiedsrichters schallen über die Verstärkeranlage und werden an alle weitergegeben. In den letzten zehn Jahren wurde ein schlicht gestaltetes und einzigartiges Klubhaus gebaut, von dem aus die Mitglieder einen Grossteil der Strecke aus der Vogelperspektive sehen können. Das Rennen ist letztlich eine der letzten modischen, irrationalen, aber in der Regel völlig harmlosen Freizeitbeschäftigungen.

Die alte Verbindung zwischen der Cresta und der Familie Badrutt wird durch die häufigen Besuche der Cresta-Rider im Hotel Kulm aufrechterhalten, wo sie oft ihr Quartier beziehen. Das *Kulm*, das sich in unmittelbarer Nähe der Rennstrecke befindet, veröffentlicht pünktlich die Zeiten der Tagesrennen und die Termine für den nächsten Tag, und ein Grossteil der Cresta-Geschäfte wird in der geselligen Atmosphäre der Sunny Bar abgewickelt. Dort finden im Januar auch die Verleihung des Fairchilds MacCarthy Cup sowie andere Pokalzeremonien statt. Champagner-Cocktails heizen die Stimmung an. Wer übrigens die Schwächen der Fahrer oder ihre speziellen Fähigkeiten in den frühen Morgenstunden beim Training studiert, kann ein gutes Geschäft machen, wenn er auf einen der weniger favorisierten wettet, der aber gerade in Form ist. Aber letztlich geht es weder um Pokale noch um Wetten, sondern um Geschwindigkeit, Geschicklichkeit und Gefahr. Der ganze Sinn der Übung besteht darin, seine Nerven auf dem Eis zu testen und herauszufinden, wie sehr man die Kontrolle über sich, die Bahn und das Gerät bewahren kann.

Wenn sich der müde Crestafahrer auf den Weg ins Dorf macht, um sich die Zeit mit dem legendären Crestafahrer Bibbia und seiner Frau zu vertreiben (und um vielleicht Bündnerfleisch oder eine Flasche Kirsch in seinem Delikatessenladen zu kaufen), findet er in Bibbias sanftem Grinsen ein Spiegelbild jahrelanger Begeisterung für das Rennen. Er weiss, dass er ein Jünger des heiligen Mauritius ist (ihm ist die Kirche am Cresta Run gewidmet). Er weiss auch, dass er



Ein Crestafahrer an der steilsten Stelle der Strecke im Jahr 1904.

den Geist des Rocking Horse Race von 1894 bewahrt hat, obwohl die Crestarennen natürlich schärfer (und eine Spur ernster) sind als damals. Nach den Worten von Harry Gibson, einem der beiden Teilnehmer damals, lauteten die Regeln: «Die Reiter müssen in voller Jagdkleidung antreten, das heisst Zylinder, rote Mäntel, Leder, Schirme und Sporen. Beide Wettkämpfer müssen auf Schaukelpferden sitzen, die mit Stahlkufen ausgestattet sein müssen.»

Cresta Run und Bobbahn

Die breite Sportöffentlichkeit fragt sich verständlicherweise, was der Unterschied zwischen dem Cresta Run und dem Bobfahren ist, und nur wenige, die noch nie in St. Moritz waren, wissen, dass es sich dabei nicht um ein und dasselbe handelt. Im Grunde steht der Crestafahrer früh am Morgen auf, zieht seine Marsmontur an und trägt seinen Schlitten zum Startpunkt. Dort steht er einsam, schlägt mit den Händen und stampft mit den Füßen, um seinen Kreislauf in Schwung zu bringen. Wenn der Fahrer vor ihm entweder seinen Lauf beendet hat oder von der Piste gefegt wurde, kommt das Signal zum Start. Er wirft sich auf den Skeleton und gleitet in Bauchlage davon, die Nase

einen Millimeter von der gefrorenen Oberfläche entfernt, über die er mit wachsender Geschwindigkeit gleitet.

Nichts ärgert den Crestafahrer und den Bobfahrer mehr, als wenn eine Beschreibung seiner heroischen Aktivitäten nicht verstanden wird und das Publikum denkt, der Crestafahrer beschreibe seine Leistung auf dem Bob oder umgekehrt. Der Bobfahrer ist ein Mannschaftssportler, und er führt sein Tun entweder mit einem einzigen Partner (im Zweierbob) oder mit drei anderen aus. Er und seine Kameraden schleppen den Bob selbst zum Startpunkt – davor wird er mittels einer primitiven Winde vom Lastwagen auf den Parkplatz in der Nähe gehievt. Der Bob wird hin- und hergeschaukelt, um sicherzustellen, dass die Metallkufen frei sind und der Start (ein sehr wichtiger Teil des Rennens) schnell erfolgen kann. Nachdem dieser rhythmische Prozess lange genug gedauert hat, schieben zuerst alle vier den Bob an, dann springen erst der Fahrer, dann die beiden mittleren Männer in den Bob, sodass nur noch der Bremser übrig bleibt, um dem Bob einen letzten Stoss zu geben, indem er etwa zwanzig Meter lang so schnell wie möglich rennt, bevor er den anderen folgt. Wenn er es nicht schafft, aufzusteigen, wird der Rest des Teams schnell

merken, dass es keine Bremse hat und sie auf sich allein gestellt sind. Diese Unterschiede in der Technik der beiden Sportarten zeigen sich sehr deutlich im Temperament und in der Einstellung der Athleten. Es gibt zwar einige, die beides versuchen, aber nur selten mit annähernd gleicher Konzentration.

Ein Crestafahrer könnte natürlich am Nachmittag zum Bobfahren rüber, nachdem er am Morgen die Cresta hinuntergeschossen ist. Die Bobfahrer würden ihn sicher höflich begrüßen, aber es ist offensichtlich, dass er auf Entspannung aus ist. Den Crestafahrer erkennt man an seinem distanzierten Blick (der nicht, wie schon behauptet wurde, vom übermässigen Gingenuss herrührt). Er sagt auffallend wenig im Klubhaus vor seinem Lauf oder beim Frühstück im Hotel, und er braucht einige Zeit, um sich nach dem Ritt wieder auf das normale Leben einzustellen. Er ist ein entschlossener Mann. Das erkennen alle, die ihm begegnen.

Der Bobfahrer ist dagegen extrovertierter und geselliger. Er ist Teil einer Mannschaft, die in St. Moritz umherzuzieht, als würden ihre Mitglieder durch die ständige Nähe Bande knüpfen, die ihnen im Wettkampf helfen. Das ist kaum verwunderlich, denn ihr Überleben auf der Strecke hängt von ihrer Fähigkeit ab, zusammen eine gleichmässige Balance zu erreichen und ihre Sturzhelme perfekt in einer Linie zu halten, während sie auf der Strecke an Geschwindigkeit gewinnen. Sie leben in einer Atmosphäre, die man am besten als eine des gegenseitigen Verständnisses bezeichnen kann, in der sie aufeinander Rücksicht nehmen und Nichtbobbern mit leichter Verachtung begegnen.

Ihr Klubhaus ist ein etwas primitives Bauwerk. Sein Hauptmerkmal ist eine holzgetäfelte Bar, deren Wände mit signierten Fotos vergangener Champions bedeckt sind. Es ist ein rauchiger, lauter und viel freundlicherer Ort als das nüchterne Betonklubhaus der Cresta. Die sich wiederholenden Barrunden werden vom Klang der Glocke unterbrochen, deren Läuten das nächste Team zum Start auf die Strecke ruft. Schon bald wird die Zeit des vorherigen Bobfahrers über den Lautsprecher verkündet und je nach Leistung mit höhnischem, gönnerhaftem oder kritischem Beifall bewertet. Ein weiterer Streitpunkt zwischen den Sportarten ist, ob die weiblichen Begleiterinnen, die ihren Helden an der Bobbahn beistehen, verlockender sind als die Cresta-Mädchen, die sich um den Shuttlecock scharen. Dieser Wettstreit wird abends in der Cresta Bar im *Steffani* oder im King's Club im *Palace* fortgesetzt.

Bobfahren in St. Moritz

Um die Verwirrung noch grösser zu machen, wurden die Angelegenheiten der Bobschlittler ursprünglich vom Tobogganing Club überwacht (der die Cresta betrieb und immer noch betreibt). Die Wende kam, als ein Amerikaner (Mr. S. Whitney) zu einer Zeit, als die Crestafahrer noch dabei waren, ihre Schlitten aus dem ursprünglichen Prototyp des alten Schweizer Schlittlis zu entwickeln, einen *bob sled* herstellte, der eine längere und offensichtlich schwerfälligere Maschine war, die aus zwei miteinander verbundenen Rahmen bestand. Es gab einen längeren Rahmen, auf den man sich stützen konnte, und einen kürzeren, der zum Lenken diente. Die beiden Gestelle waren durch ein Brett verbunden, das über Drehgelenke das Lenken in Kurven ermöglichte. Dies wurde erstmals in Davos erprobt, und es dauerte nicht lange, bis der Bobschlitten dem aus dem Schlittli hervorgegangenen «America» der Crestafahrer überlegen war. Die Bobfahrer versuchten, am internationalen Rennen in Davos teilzunehmen, mit der Begründung, dass es für jede Maschinenklasse offen sei, aber der Bobschlitten oder «Doppelripper» wurde für illegal erklärt, und sie durften nicht mitfahren. Die Bobfahrer begaben sich daraufhin, um es mit den Worten von Harry Gibson zu sagen, auf «die leichteren Pfade des Sports». Die kalkulierte Präzision der Cresta war nichts für sie. Mit der Zeit fand man genügend Bobfahrer, die sich für den Sport

interessierten, um einen Verein zu gründen, der die eigenen Aktivitäten überwachte. Und zu Beginn der Saison 1897 wurde der Saint Moritz Bobsleigh Club gegründet – der älteste Bobklub der Welt.

Das erste offizielle Bobrennen, das der neue Klub veranstaltete, fand am 5. Januar 1898 statt. Der Sieger war ein Bob mit dem unpassenden Namen Alligator, gesteuert von Herrn G. St. Aubyn, und das Rennen fand auf der Crestastrasse von St. Moritz hinunter zum Dorf Cresta statt. Der Bobsport wurde bald so populär und die Menge an Bobs, die die Hauptstrasse hinunterfuhren, erreichten ein solches Ausmass, dass eine separate Bahn nötig wurde. Nach einer Reihe detaillierter Untersuchungen, die sowohl den Bobfahrern als auch den Zuschauern und den Hoteliers gerecht werden sollte, wurde der Plan von James Chambers als der beste erachtet, und die Bahn, die seither im Wesentlichen unverändert blieb, wurde in der Saison 1903/04 eröffnet. Die Familie Badrutt, die sich wie immer für das touristische Wohl von St. Moritz einsetzte, gewährte ein Darlehen zur Deckung der Investitionskosten.

Im Gegensatz zur Cresta kann die St. Moritzer Bobbahn allerdings nicht für sich in Anspruch nehmen, einzigartig zu sein. Es gibt mehrere vergleichbare Bahnen in anderen europäischen Wintersportorten, zumeist solche, die wie die in Cortina d'Ampezzo oder in Alpe D'Huez für Olympische Winterspiele gebaut wurden. Die Bahn in St. Moritz ist jedoch die älteste. Sie ist gleichzeitig die langsamste und trotzdem die schwierigste und fairste für die Wettkämpfer.

Ein bekannter englischer Fahrer, der gerade in den Ruhestand getreten ist, nachdem er sich bei einem Sturz den Helm, aber zum Glück nicht den Schädel zertrümmert hat, beschreibt, wie er einen Zweierbob durch die Kurven fährt: «Zuerst überprüfe ich den Schlitten, um sicherzugehen, dass alle Schrauben fest angezogen sind, dass die Lenkung korrekt ist und dass nichts eingefroren ist. Dann necke ich den Bremser, um sicherzustellen, dass seine Muskeln in Spannung sind und er die richtige Einstellung hat, um uns einen guten Start zu ermöglichen. Wir fangen an, den Schlitten hin- und herzuschaukeln. Eins ... zwei ... drei ... los! Wir rennen wie aus der Pistole geschossen; ich springe hinein und fange die Seilgriffe auf. Ich spüre, wie der Bremser mir auf den Rücken klopft, was mir zeigt, dass er bei mir ist. Ich versuche, geradeaus zu steuern und die Seile so wenig wie möglich zu bewegen. Wir gewinnen an Geschwindigkeit. Wir kommen zu spät in die Mauer ... ich nehme sie so sanft wie möglich ... ich habe nicht viel Zeit verloren. In der Schlange schon. Jetzt muss ich früh einsteigen und bei Sunny tief bleiben. Langsam ... in Nash kommen wir ins Schleudern. Der Bremser ruft mir etwas Aufmunterndes zu, und ich werde vom Anblick einer kleinen Schraube in der Verkleidung abgelenkt. Die grosse Kurve Horseshoe kommt und geht ... ich bin früh in Telephone ... früh in Shamrock ... und wir sind durch Dyke. Jetzt kommt die letzte Konzentration bei Bridge. Ich spüre den Wind, als wir mit 128 Kilometern pro Stunde in die Gerade einbiegen. Ich halte mich ruhig und versuche, nicht die Seiten der Bahn zu treffen ... nehme den Leap ... und wir sind blitzschnell durch. Eine gerade Linie in Portago und vorbei an der Zeitschranke. Der Bremser bremst, und wir kommen langsam zum Stehen.»

Der Bob selbst war ursprünglich ein Holzschlitten mit zwei schwenkbaren Vorderkufen. Die nächste Stufe war ein einfacher Metallrahmen, bei dem die vorderen Kufen durch Ziehen an Seilen gelenkt wurden. Heute hat der Bob einen wissenschaftlich entwickelten Metallaufbau, der den Windwiderstand verringert. Eine Zeit lang wurde ein Steuerrad verwendet, aber jetzt werden wieder Seile bevorzugt, da sie ein schnelleres Anschlagen und eine bessere Balance ermöglichen. In die Konstruktion von Bobs – Lenkung, Aufhängung und Stromlinienform – ist viel Forschungsarbeit geflossen, und der Spielraum für weitere Entwicklungen ist möglicherweise gering. Im Jahr 1965 kamen die Amerikaner mit zwei von General Motors gebauten Schlitten nach Europa. Sie waren zu schnell, um handhabbar zu

FESTIVAL DA JAZZ

St. Moritz



SEE YOU
IN JULY 2023

FESTIVALDAJAZZ.CH

JAGUAR

Laudinella Kulturtage

Literatur — Kulturgeschichte — Musik



Donnerstag, 23. März 2023

Willkommensapéro mit Christoph Schlatter
Martina Clavadetscher liest aus „Vor aller Augen“

Freitag, 24. März 2023

KULTUR forscht – Zur Musikforschung in Graubünden Vortrag und Gespräch
mit Laura Decurtins

Samstag, 25. März 2023

Alexei Volodin
Klavierrezital

PACKAGE „KULTURTAGE“

Donnerstag, 23. - Sonntag, 26. März 2023
3 Übernachtungen im Doppelzimmer modern (renoviert)
CHF 626.- pro Person

Inklusive: Kulturtage Programm, Halbpension,
Ovaverva Hallenbad & Spa, Transfer vom und
zum Bahnhof St. Moritz

Reservierung:

reservations@laudinella.ch
T +41 81 836 00 00

CULTURE
LAUDINELLA
St. Moritz



Das britische Viererbob-Team in einem Bob des Engelberger Konstrukteurs Carl Feierabend im Sunny Corner bei den Olympischen Spielen 1928, die in St. Moritz stattfanden. Damals war der Sport noch gefährlicher als heute und die Versicherungspolice für die Fahrer dementsprechend teuer.

Nächste Doppelseite:
Filip Zuan, *Handmade*,
2020.

Das letzte Drittel der
Bobbahn in St. Moritz
bei Nacht.

sein, es kam zu Stürzen, und die schrottreifen Überbleibsel der Bobs wurden bald nach Detroit zurückgeschickt. Die Royal Air Force, deren Team normalerweise in St. Moritz antritt, versuchte immer wieder, ihre Erfahrung aus der Aeronautik in den Bobbau einzubringen. Aber letztlich machen die Bobfahrer kein Geheimnis aus ihrer Ausrüstung; sie scheuen sich nicht, die von anderen zu benutzen, und sind bereit, Erfahrungen auszutauschen. Berühmt ist die Episode, als der grosse italienische Bobfahrer Eugenio Monti, neunfacher Weltmeister, in der Schlussrunde der Olympischen Winterspiele 1964 in Igls ein wichtiges Teil der Bobachse an seine nächsten, englischen Rivalen Nash und Dixon auslieh. Sie gewannen dann das Rennen.

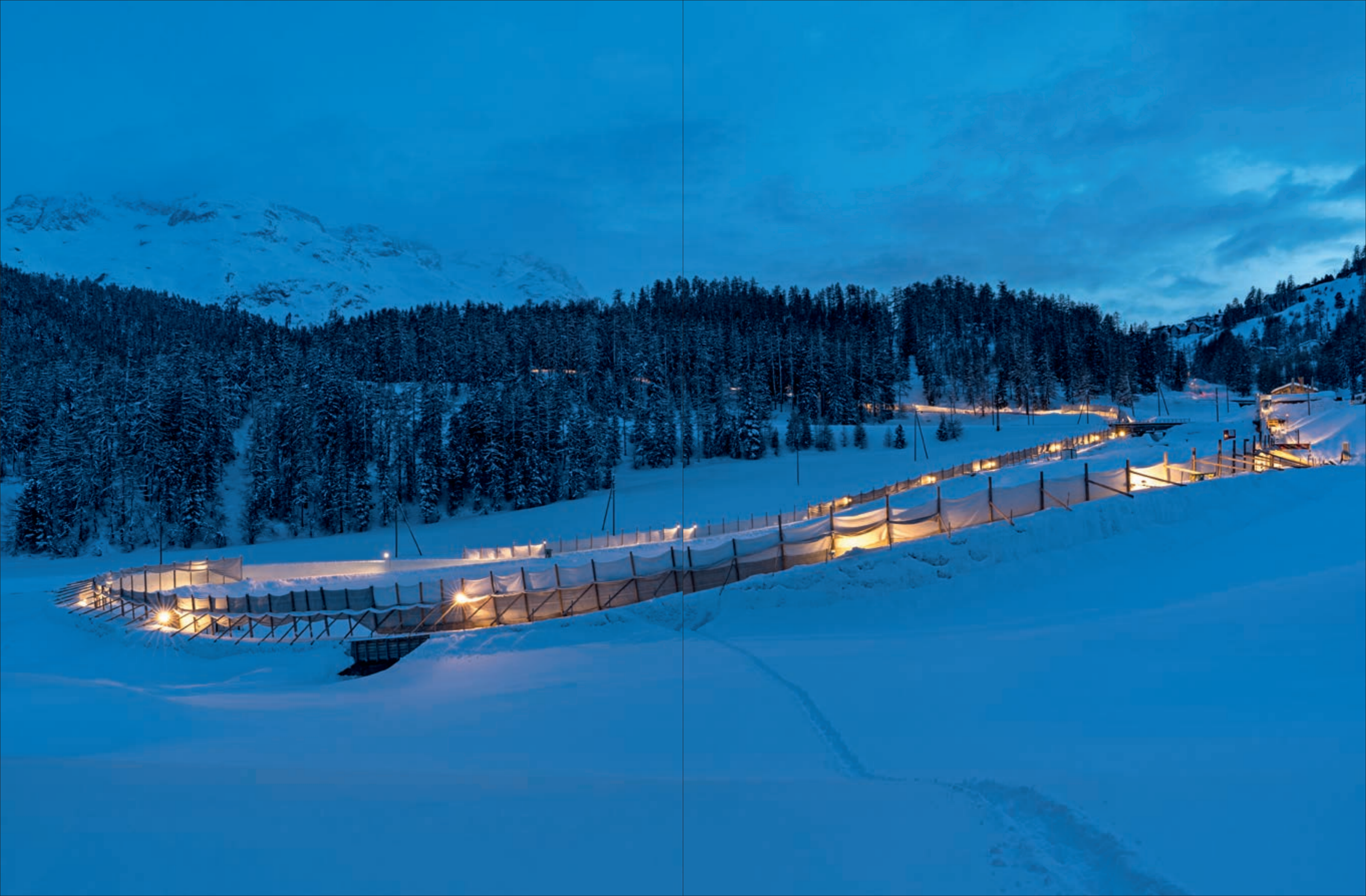
Das Hochgefühl, das sich beim Bobfahren einstellt, ähnelt im Grunde dem Erfolgserlebnis, das der Crestafahrer verspürt, wenn er seine Fahrt beendet hat: Der Bob ist jedoch schwerer und das Bobfahren härtere Arbeit. Selbst wenn Anfänger daran denken, sich während der gesamten Strecke nicht allzu heftig festzuhalten (das führt zu Krämpfen), haben sie am nächsten Tag oft schmerzende Unterarme und eine steife Nackenmuskulatur, weil sie während der Fahrt zu angespannt waren. Äusserst wichtig ist zudem die Teamarbeit. Ein Kopf, der aus der Reihe tanzt, kostet Zeit; ein Bobber, der aus dem Gleichgewicht gerät, bringt den Bob aus dem Gleichgewicht – und das alles in weniger als eineinhalb Minuten Fahrzeit.

Die Engländer haben die Cresta erfunden und sie lange Zeit dominiert. Bobfahren ist dagegen sehr viel internationaler, und die St. Moritzer Bobbahn wird von Teams aus den meisten europäischen Ländern bevölkert. Die Deutschen, die Österreicher, die Italiener und die Schweizer sind allesamt eifrige Wettkämpfer (vor dem Krieg von 1914 war der deutsche Kronprinz Ehrenpräsident des St. Moritzer

Bobklubs und erwarb grosse Fähigkeiten als Fahrer). Nach dem letzten Krieg hat Hubert Martineau mehr als jeder andere dafür gesorgt, dass der St. Moritz Klub wieder aufblühte, und Nash und Dixon gehörten zu den prominentesten Rennfahrern. Mittlerweile ist der Erfolg der englischen Fahrer auf der Bahn eher rückläufig, obwohl sie unter dem freundlichen Vorsitz von Gunter Sachs immer noch willkommen sind.

Noch ein Hinweis für alle, die sich zum ersten Mal an diese geheimnisvollen Sportarten heranwagen wollen. Alle Crestafahrer müssen bei null anfangen, ebenso wie die meisten Bobfahrer. Nur wenige haben die Möglichkeit, zu üben, ausser in der kurzen Zeit eines jährlichen Winterurlaubs. Die Vereine nehmen Sie auf und sorgen dafür, dass Sie eine Chance bekommen, auch wenn die Bobfahrer sich selbst in Gefahr bringen, indem sie einen Neuling in die Mannschaft aufnehmen. Mit etwas Umsicht wird alles gut gehen, und Sie werden die Privilegien der Bob- und Crestafahrer in Anspruch nehmen können. Etwa den für Bobfahrer reservierten Tisch in der *Chesa Veglia* oder die freundlichen Riten der Crestafahrer in der *Sunny Bar*.

George Pottinger, 1916 in Tillicoultry geboren und 1998 in Balsham gestorben, studierte in Edinburgh, Heidelberg und Oxford Angelsächsische Philologie und Englisch. Danach arbeitete er für den schottischen Staat, unter anderem als Staatssekretär. Eine seiner Aufgaben war die Beratung der Tourismusindustrie. Während dieser Zeit war er in einen Bestechungsskandal verwickelt, der ihm vier Jahre Gefängnis einbrachte. Pottinger war neben seinem Staatsdienst auch Autor. Zu seinen Büchern gehören unter anderen *Muirfield and the Honourable Company* [1972], *St. Moritz – An Alpine Caprice* [1972] oder *The Court of the Medici* [1978].



«Es ist einfach inspirierend, Teil des ersten Bobklubs der Welt zu sein»

Fritz Burkard ist seit drei Jahren Präsident des Saint Moritz Bobsleigh Club, Mitglied aber schon viel länger. Im Interview spricht er über seine ersten Versuche mit dem Bob, die Höhepunkte des Klublebens und darüber, wie man auch ohne Beine den Eiskanal hinabschiessen kann.

FRITZ BURKARD im Gespräch mit OLIVER PRANGE

Herr Burkard, wie sind Sie zum Bobsleigh Club gekommen?

Via Cresta und Monobob. Als Schweizer habe ich den Bobsport in den 1970er- und 1980er-Jahren natürlich verfolgt, das waren aufregende Jahre. Mit neunzehn hatte ich als Bremser zusammen mit meinem Cousin einen Unfall – wir sind gestürzt, er war vier, fünf Monate im Spital. Mein Onkel gab mir im Sommer danach ein Buch und zeigte mir ein Video über den Cresta Run, das hat mir gefallen, und ich begann mit Crestafahren. Anfang vierzig habe ich dann eine Wette verloren und musste eine Monobob-Schule besuchen.

Welche Wette?

Ich wettete mit jemandem, der die Monobob-Schule absolvierte, aber Angst hatte vor dem Cresta Run. Ich sagte, ich wolle nicht Bob fahren, aber wenn er Cresta fahren würde, dann würde ich es versuchen. Er hat es getan, ich habe also verloren und daraufhin die Bobschule gemacht. Und es hat mich gepackt! Ich fuhr immer mehr und wurde schliesslich Monobob-Präsident. So bin ich zum Bobsleigh Club gekommen. Die Jugendförderung da war toll, auch die Innovationen. Es ist einfach inspirierend, Teil des ersten Bobklubs der Welt zu sein. Ich habe auch einen Bob erfunden, den ersten Monobob für Parasporthler.

Haben Sie die Prominenz der 1960er- und 1970er-Jahre noch miterlebt?

Nein, nicht wirklich. Gunter Sachs habe ich schon noch gekannt, aber da war er nicht mehr aktiv.

Was sind Ihre Aufgaben als Klubpräsident?

Das Wichtigste ist der Sport. Und als lokaler Klub ist die Nachwuchsförderung das zentrale Element. Dafür haben wir ein Programm ge-

startet namens Ice-Talents, und wir konnten Omega als mehrjährigen Sponsor, Supporter und Unterstützer gewinnen. Wir versuchen, die Jugendlichen aus der Umgebung zum Bob, zum Skeleton und zum Schlittensport zu bringen. Wir wollen natürlich auch Bobpiloten ausbilden, damit die Bahn weiterhin Taxipiloten hat, die die Gäste sicher hinunterfahren.

Was ist ein Taxipilot?

Ein Taxipilot führt einen Viererbob, einen sogenannten Taxibob, bei dem in der Mitte zwei Gäste Platz nehmen können. Hinten sitzt ein Profibremser – so ist Bobfahren allen Touristen zugänglich. Das ist eine zentrale Einnahmequelle für die Bobbahn.

Hatten Sie schon als Kind einen Bezug zu St. Moritz?

Ja, meine Grosseltern waren schon hier in den Ferien. Im Alter von fünf Wochen war ich das erste Mal im Engadin!

Was sind die Highlights oder die schönsten Erinnerungen im Zusammenhang mit Ihrer Tätigkeit im Bobsport?

Es gibt immer wieder spezielle Events auf dem Bob-Run. Immer wieder toll ist es, wenn Fürst Albert von Monaco kommt und mit seinen alten Bobkollegen fährt. Insbesondere dann, wenn die Fahrten in der Nacht auf der beleuchteten Bahn stattfinden. Auch als ich Gregor Stähli unterstützt habe und er hier in St. Moritz Skeleton-Weltmeister geworden ist. Heute ist er Chef der Bobbahn. Besonders freut mich natürlich, dass meine Tochter die jüngste Schweizer Meisterin ist und die Schweiz an der Jugendolympiade vertreten konnte. Auch die Erfahrung im Parabob ist wertvoll – zu Beginn wussten wir nicht, wie wir mit den Rollstuhlfahrern umgehen sollen, es war ein Lernprozess. Auch mit so ausser-

gewöhnlichen Menschen zu arbeiten und mit ihnen etwas zu entwickeln, war spannend. Und ihre Geschichten zu erfahren. Wir haben Engländer, die durch Minen in Afghanistan die Beine verloren haben und jetzt Bob fahren. Das sind spezielle und prägende menschliche Begegnungen, die einen wieder erden und die eigenen Probleme relativieren. Es ist auch wertvoll für meine Kinder, sie verlieren die Berührungssängste.

Können die Fahrer aus dem Rollstuhl selbst in den Bob steigen?

Ja, die kommen selbst rein, die kümmern sich auch selbst um Material und Kufen. Dieses Jahr hatten wir zum ersten Mal die Weltmeisterschaften von Bob und Skeleton und gleichzeitig die Parabob-Weltmeisterschaften hier in St. Moritz. Das ist einmalig in Sachen Inklusion im Sport – ich habe beispielsweise noch nie gesehen, dass die Basketballweltmeisterschaft zusammen mit der Parabasketballweltmeisterschaft ausgetragen wurde, auch nicht die Leichtathletik-Meisterschaften. Da ist der Weltverband schon sehr innovativ. Und zu sehen, was die Paraathleten aus rund fünfzehn Nationen leisten, ist beeindruckend.

Kommen diese Sportler vor allem aus Europa und Amerika?

Nicht nur, aber natürlich eher aus Ländern mit Schnee. Es sind viele Kriegsverletzte darunter, vor allem aus Grossbritannien und den USA, da gibt es gute Förderprogramme. In der Schweiz haben wir zwei Spitzenpiloten, unter anderem den besten Parapiloten, Jonas Frei.

Welche Pläne hat der Klub?

Seit diesem Winter haben wir Beat Hefti im Vorstand, er wird sich um die Jugend kümmern, und das wird 2023 bestimmt einer der Schwerpunkte sein. Am 5. Januar hatten wir



Siegerehrung Zweierbob an der Bob-WM in St. Moritz 1974. Zwei deutsche Schlitten belegten Platz eins und zwei, Dritter wurde die Schweiz mit Fritz Lüdi und Karl Häseli. Sie sind links im Bild zu sehen.

das Jubiläumsrennen auf der Bahn, am Morgen darauf nochmals einen Event, und wenn die Weltmeisterschaft beginnt, geben wir den Stab weiter an den internationalen Verband, der dieses Jahr sein hundertjähriges Bestehen feiert.

Wie haben Sie das 125-Jahr-Jubiläum erlebt?

Es war gewaltig – die Unterstützung im Dorf selbst, die gesteigerte Wahrnehmung des Klubs und die tolle Unterstützung von sehr vielen Sponsoren, namentlich Omega! Die Firma zieht voll mit, unterstützt uns, und wir sind stolz, einen so grossen Namen an Bord zu haben. Die Gala im *Kulm* am 21. Dezember war toll, 300 Leute feierten mit, das Schweizer Fernsehen war da, Prince Michael of Kent, eines unserer Ehrenmitglieder, ist aus England eingeflogen, das Ganze war ein Erfolg – und dauerte bis fünf Uhr morgens.

Zum *Badrutt* haben Sie keine Verbindung?

Der Klub nicht, ich schon – in anderen Belangen. Aber der Name *Badrutt* ist sowieso sehr wichtig, Johannes *Badrutt* war ja der

ehemalige Besitzer des *Kulms* und hat vor seinem Hotel mit Wintersport angefangen. Erst später baute er das *Badrutt's Palace*. Der Bobklub wurde im Hotel *Kulm* gegründet, und die Bahn steht auf dessen Grundstück. Das *Kulm* pachtet auch das Klubhaus und ist heute noch einer unserer grossen Sponsoren und Unterstützer, es besteht eine enge Verbindung, eine tolle Partnerschaft. Das *Palace* ist zentral für St. Moritz, es hat Ausstrahlung, bringt Glamour, zieht eine gewisse Kundschaft an, die hierher passt, und ist wichtig für die Wertschöpfung des Dorfes.

Wie stark nimmt Sie die Klubarbeit in Anspruch?

Mal mehr, mal weniger, aber es macht immer Spass.

Was ist Ihnen das Wichtigste für den Bobklub?

Innovation! Die hat damit begonnen, dass jemand zwei Crestaschlitten zusammengebaut hat und die Strasse runtergefahren ist. Heute sind wir unter anderem im Paraspport innovativ. Zum Zweiten ist es der Spirit,

der im Bob- und im Crestasport herrscht. Wir pflegen die Freundschaft, international und auch nach Sonnenuntergang. Drittens liegt uns viel am Spitzensport, unser Ziel ist immer, dass jemand aus unserem Jugendteam eine olympische Goldmedaille holt. Da sind wir sehr dankbar für die Unterstützung von Omega.

Fritz Burkard, 1961 geboren, arbeitet als Investor und fördert den Bobsport in St. Moritz schon lange. Seit 2019 ist er Präsident des Saint Moritz Bobsleigh Club.

Leidenschaft für Eis

Enthusiasten gründeten vor 125 Jahren den Saint Moritz Bobsleigh Club, Enthusiasten betreiben ihn bis heute. Selbst Kriege und Finanzprobleme konnten ihre Liebe zum Bobfahren nicht mindern.

Text WERNER BAUMGARTNER

Dass es den Bobbern von Beginn an mit ihrem Wintervergnügen sehr ernst war, geht aus den Aufzeichnungen der Anfangszeit des Klubs hervor. Fast täglich, sicher aber jede Woche wurden Committee-Sitzungen abgehalten, die zu einem grossen Teil den heutigen Jurysitzungen entsprachen. Viel Engagement wurde auch der Entwicklung und der Rationalisierung der neuen Sportdisziplin entgegengebracht. Die ersten Erfahrungen mit der anfälligen Zeitmessung – und den unerfreulichen Diskussionen darüber – veranlassten die verantwortlichen Zeitnehmer bereits am 9. Januar 1898 zu einem Vorstoss innerhalb eines Committee-Treffens. Der Klubsekretär – diese Funktion entsprach zu jener Zeit derjenigen des Klubpräsidenten – wurde beauftragt, mit dem St Moritz Tobogganing Club eine Vereinbarung einzugehen, um eine Telefonverbindung zwischen dem Bären und dem Ziel an der Crestastrasse zu installieren. Nur knapp zehn Tage später, am 18. Januar 1898, wird diese Errungenschaft bejubelt: «An diesem Tag wurde die neue Telefonapparatur zum ersten Mal gebraucht: Ein Telefon wurde am Start platziert und eines beim Ziel. Für die Verbindung wurden die *trunk wires* (Kabelschächte) des Cresta Run zwischen Junction und The Finish benutzt: Der Zeitnehmer mit der Uhr war am oberen Telefon, und unten sprach der Zielrichter just in dem Moment in das Instrument, als der Bob die Ziellinie kreuzte.»

Das System funktionierte offensichtlich zur allgemeinen grossen Zufriedenheit, denn F. J. Watson, der die Kosten des neuen Telefons übernahm, hielt im Protokoll fest: «*The arrangement was found to work in the most satisfactory way.*» Was erstaunt da noch, dass bei wichtigen Rennen wie Schweizer-, Europa- oder Weltmeisterschaften am Bob-Run von St. Moritz die Handzeitmessung «System Watson/Hutton» aus Sicherheitsgründen bis Anfang der 1980er-Jahre verwendet wurde? Neben der elektronischen Longines, versteht sich.

Die erste Saison

Die Einweihung der neuen telefonischen Zeitmessung erfolgte an diesem 18. Januar anlässlich eines Frauenrennens. Wobei sich die Bezeichnung Frauenrennen nur auf den Umstand beschränkt, dass der Bob von einer Dame gesteuert werden musste und eine weitere Dame pro Mannschaft vorgeschrieben war. Für die Knochenarbeit des Bremsens waren nach wie vor die Männer zuständig. Zum ersten Mal erwähnt wird an diesem Rennen der *running start*. Die Startlinie befand sich am südlichen Ende des Hotels Bären, jedoch war den Damen vorgeschrieben, den Bobsleigh von einer Linie 15 yards (16,4 Meter) weiter hinten anzustossen! Nicht nur Zeitmessung und Startprozedere gaben im ersten Jahr Probleme auf, auch die Schnee-

verhältnisse liessen offensichtlich zu wünschen übrig. Als das Committee nämlich entschieden hatte, Mr. Fanshawes Preise für ein Rennen vom Julierpass (!) zu verwenden, lag dort zu wenig Schnee. Wo genau das Ereignis stattfand, konnte nicht eruiert werden, doch soll es nach der Überlieferung von alten Bobfahrern «dreiviertel des Weges oberhalb Silvaplana» gestartet worden sein. Die erste Saison im Leben des Saint Moritz Bobsleigh Club endete am 16. März 1898 mit einem Handicap-Rennen, wobei wiederum der Bob Alligator (wie schon beim allerersten Rennen) – diesmal gesteuert von H. N. P. Shawe – als erster ins Ziel kam. Und das in neuer Rekordzeit von 2:35,3! Allerdings soll dieses Rennen nicht ohne Turbulenzen ausgegangen sein. Schwere Schlitten der Holzfäller kamen unseren Bobrennfahrern in die Quere. Die einheimischen Waldarbeiter weigerten sich in Anbetracht der Besitzverhältnisse im Oberengadin, den Rennbobs Platz zu machen. Um ihren Ansprüchen auf das eigene Land Nachdruck zu verleihen, und bestimmt auch, um dieses «unsittliche» Tun der Fremden zu verurteilen, sollen sie – so der Chronist aus jenen Tagen – ihren Protest lauthals mit Aussprüchen wie «*al diavolo gli Inglesi*» («zum Teufel mit den Engländern») unterstrichen haben. Immerhin konnte der Saint Moritz Bobsleigh Club sein erstes Lebensjahr finanziell positiv abschliessen: Bei Einnahmen von 995 Franken und Aufwendungen von 862.10 Franken verblieb dem ehrenhalber eingesetzten Schatzmeister, dem Honorary Treasurer, ein Guthaben von 132.90 Franken für die zweite Saison.

Der junge Sportklub entwickelte sich so turbulent, wie sein Gründungsjahr verlief. Die Mitglieder waren offensichtlich voller Tatendrang, sie lebten schon damals förmlich für ihren SMBC. Eine Art Sucht, die sich gehalten hat. So haben entscheidende Massnahmen für die Entwicklung des Bobsports ihren Ursprung in jenen Zeiten. Dabei denke man aber nicht etwa an Kleinigkeiten wie die Frage, ob dieses oder jenes Rennen auf dem Crestafussweg oder auf der rege benützten Crestastrasse stattfinden solle. Traf man sich abends zur After-Bob-Party, kamen im Gespräch ohnehin meist die grossen Visionen aufs Tapet, die im Gremium behandelt sein wollten. Im Mittelpunkt der fast täglich abgehaltenen Committee-Sitzungen standen aber Fragen der Klubfinanzierung oder renntechnische Vorschriften. Die Zeitmessung, die Richtigkeit der Zeiten, war von Beginn weg ein gern diskutiertes Thema. So begab es sich am Samstag, dem 20. Januar 1900, dass der offizielle Chronograf anlässlich des Rennens mit anderen Uhren verglichen und als zu langsam befunden wurde. Um allen Zweifeln entgegenzutreten, beschloss der Vorstand an seiner Sitzung dieses 20. Januar 1900, dass beim nächsten Rennen, dem



Filip Zuan, *Handmade*, 2020. An der oberen Kante der Bahn kann man gut erkennen, dass die Bobbahn das Ergebnis von Handarbeit ist.



Schlittensfahrer in St. Moritz im Jahr 1890. Seit 1887 gibt es den St Moritz Tobogganing Club (SMTC), der seine Heimat auf dem Cresta Run hat. Die Fahrer rasen ihn kopfvan hinunter.

Astor Cup, zwei Uhren eingesetzt werden sollten und der Durchschnitt der beiden Zeiten als effektive Laufzeit gewertet würde. Am 11. Februar des gleichen Jahres schenkte daraufhin Baron de Forest, ein späterer Präsident, und Committee-Mitglied Oberst Astor, ein wirklicher Fan und einer der ersten Cupstifter des SMBC, dem Klub die benötigte zweite Uhr. Nur, damit war das Thema noch lange nicht vom Tisch, ja gipfelte gar darin, dass spätere Teilnehmer wieder der Ansicht waren, dass eine Zeitübermittlung mittels der Fahne noch immer effizienter, also genauer sei als per Telefon. Mit dem Bau der Bobbahn erledigte sich dieser Streitfall aber von selbst, da nur noch die phonetische Übermittlung eine Überlebenschance hatte, weil sie genauer war.

Boomjahre und Statuten

Zunächst galt es jedoch, das Klubleben auf eine zeitgemässe Basis zu stellen. Man lebte jetzt vier Jahre mit den sieben *rules* der ersten Stunde (1. die Interessen des Bobsports in St. Moritz zu wahren und sein Ansehen zu verbessern; 2. ein Klubvermögen zu äufnen; 3. Bobrennen auf der Crestastrasse und – sofern gewünscht – auf verschiedenen Passstrassen durchzuführen; 4. Männer an den gefährlichen Kurven zu platzieren (diese hatten die Bobs und die Pferdeschlitten voreinander zu warnen!); 5. Flugzettel mit Instruktionen an die Pferdekutscher zu drucken; 6. den Crestafussweg für den Bobsport verfügbar zu machen; 7. ein gutes Einvernehmen mit dem Kurverein und der Gemeinde zu erwirken, mit dem Ziel, so weit möglich, die Crestastrasse für den Bobsport befahrbar zu machen und in gutem Zustand zu halten). Der Bobsport blieb seit damals aber nicht stehen, der SMBC kam vielmehr in den Genuss eines erfreulichen Zulaufs. So wurde das Jahr 1901 zu einem Meilenstein in der SMBC-Geschichte. Die erste Vorstandssitzung einer Saison musste die Statuten jeweils für den bevorstehenden Winter für gültig erklären. Damit ist auch klar, weshalb die Statuten im Januar 1901 lediglich zwanzig Artikel umfassten und Paragraf 21 als Nachtrag von Hand eingesetzt wurde: Erst die Committee-Sitzung vom 28. Dezember 1901 vervollständigte die neuen Statuten.

Darin können gut die Hälfte der Artikel als renntechnische Vorschriften interpretiert werden. Das heisst, dass die Rennordnung in ihrem Grundsatz in den Statuten verankert wurde, währenddessen die pro Rennen gültigen Regeln jeweils neu bestimmt wurden. Erst in der Bob-Neuzeit wurden Statuten und Rennordnung getrennt erlassen. Drei wesentliche Änderungen wurden gegenüber den Gründungsakten vorgenommen: Der Name Saint Moritz Bobsleigh Club wird erst bei dieser Statutenrevision 1901 offiziell erwähnt! Bisher mussten mindestens zwei Damen Mitglied des Vorstandes sein; davon wollen die neuen Statuten erstaunlicherweise nichts mehr wissen (Artikel 3). Ebenso wenig wird von einem Präsidenten gesprochen! Lediglich der Sekretär und der Schatzmeister waren jeweils jährlich durch das Committee neu zu bestimmen. Ein recht demokratisches Vorgehen für jene Zeit also! Dafür liest man neu von einem Quorum, das aus drei Vorstandsmitgliedern zu bestimmen war (7): Dieses entsprach wohl damals schon dem geschäftsführenden Ausschuss. Wie gut das Verhältnis zum Cresta geworden war, beweist Punkt 10, eine regelrechte Konkurrenzklause! Keinem Klubmitglied war es erlaubt, am Vormittag Bob zu fahren, solange der Cresta-

betrieb geöffnet war! Ehrgeiz und Siegeswille haben in den vier Jahren seit der Gründung nicht nachgelassen, im Gegenteil: Sonst hätte Artikel 11 nicht vorschreiben müssen, dass es untersagt war, «zusätzliche Gewichte im Bob mitzuführen oder diese während des Rennens herauszunehmen»!

Mit dieser Revision verloren die Frauen ihr verfassungsmässiges Recht auf die Teilnahme im Vorstand; ausgeschlossen wurden sie jedoch nicht ganz. Immerhin musste jeder Bob laut Artikel 12 weiterhin eine Dame mitführen, 1897/98 waren es noch mindestens ihrer zwei! Einer Vorschrift wurde ein eigener Artikel gewidmet (13): Keine Dame darf in einem Rennen unter der Leitung des Klubs die Bremse bedienen. – Basta! Eher zum Schmunzeln hingegen ist Artikel 14, der besagt, dass niemand ausser dem Piloten das Steuer berühren dürfe; ausser dies geschehe zur Vermeidung eines Sturzes. In diesem Falle musste sofort nach Beendigung des Laufes dem Zielrichter, *flagman*, oder dem nächsten Offiziellen Meldung gemacht werden; wer dies unterliess, konnte sofort von der weiteren Teilnahme am Rennen ausgeschlossen werden!

Dass ausschliesslich die Klubuhr für die Zeitmessung eingesetzt werden musste, scheint ebenso klar wie die Vorschrift, dass eventuelle Rekorde nur durch den offiziellen Zeitmesser bekannt gegeben und anerkannt werden durften (16).

Ein Zeichen jener Zeit und typisch englisch jedoch Artikel 17: An Sonntagen dürfen keine Rennen ausgetragen werden. Der Sonntag war und ist den Briten heilig. Mit Ausnahme von Cricket und Fussball finden auf der Insel keine Sportanlässe an einem Sonntag statt!

Statuten und Vorschriften sind bekanntlich auf der ganzen Welt da, um umgangen zu werden; da fanden auch die korrekten Briten kein Gegenmittel. Wie anders wäre es sonst zu erklären, dass bereits an der Generalversammlung vom 27. Dezember 1901 der «Ehrenwerte», H. Gibson, unterstützt von C. Brown, den Antrag stellte, dass für Herausforderungrennen absolut keine Beschränkungen gelten dürften, was a) das Wagen der Bobs, b) die Art des Startes und c) die Zusammenstellung der Mannschaft betrafen.

Mit acht zu sechs Stimmen wurden die eben erst gutgeheissenen Statuten also noch vor der ersten Anwendung umgangen und verwässert. Ehrgeiz und Siegeswille hatten keineswegs nachgelassen.

Geld, Wetten, Bobbahn

Ob all des regeltechnischen und sportlichen Hin und Her vergass der Vorstand keineswegs seine Pflicht, für das Gedeihen des Saint Moritz Bobsleigh Club zu sorgen. Die Hauptsorge galt und gilt den Finanzen. An der ersten Generalversammlung im Dezember 1898 machte der verdiente Schatzmeister Harold W. Topham etwa klar, dass der Klub seine Bobsleighs inskünftig nur noch gegen Entgelt vermietet! Sicherlich, die erhobenen Gebühren erscheinen gering, setzt man sie jedoch in Relation zur Kaufkraft des damaligen Schweizer Frankens oder gar zum Wert des englischen Pfundes, so darf man die heutigen Preise mit Fug und Recht als moderat bezeichnen: Ein alter Bob aus den frühen Neunzigerjahren kostete demnach 40 Franken pro Monat oder 80 Franken pro Saison, während ein neuer Schlitten für 50 Franken monatlich oder 90 Franken pro Saison zu mieten war! Dazu muss allerdings erläutert werden, wie das System funktionierte. Die eigentlichen Vorgänger der Sportklubs in St. Moritz waren die Hotels! Wie

kam das? Wie die Engländer ihren Gefallen an St. Moritz und dem Engadin fanden, wird in anderen Publikationen gewürdigt. Die Reise von der Insel ins Zentrum der Alpen musste mit der Bahn und mit Pferdekutschen bewältigt werden. Logisch, dass sie beschwerlich war und einige Tage in Anspruch nahm. Wer also ins Engadin kam, verbrachte hier einen überwiegenden Teil des Winters, das Hotel wurde zur Winterresidenz. Logisch somit, dass man sich mit dem Hotel identifizierte und die Wettkämpfe aller Art im Namen des Berbergers austrug. Wer es sich als Hotelier leisten konnte, schürte nun das Feuer, indem er eigene Schlitten kaufte und diese seinen Gästen für die Rennen zur Verfügung stellte. Das war aber nicht jedem Haus beschieden, sodass auch der Bobklub eine Anzahl Bobs kaufte und diese eben ausmietete. Um sie nicht zu verwechseln, sicherlich aber auch aus Eitelkeit und Stolz über errungene Siege, wurden die Bobs mit Namen versehen und getauft. Mit der Zeit trat das Stärkeverhältnis der einzelnen Bobs und damit auch des entsprechenden Hotels (oder Klubs) zutage. Damit ist auch erklärt, weshalb ein guter Bob immer wieder an vorderster Stelle einer Rangliste erscheint, jeweils aber mit einem anderen Steuermann und veränderter Crew.

Dies war die Voraussetzung zu den *auctions*, den Wetten auf die Bobs, die von den Engländern ja so gern betrieben werden – und dem Klub zu schönen finanziellen Einnahmen verhalf. Dies war nötig, denn in den Köpfen einiger Klubstrategen rumorte der Gedanke einer eigenen Bobbahn; ein Vorhaben, das eine Stange Geld kosten würde. Diese «teuren» Überlegungen hatten sehr viel mit dem täglichen Interessenkonflikt auf der Crestastrasse zu tun und damit, dass sich die Gemeindebehörden von St. Moritz und Celerina auf Druck der Fuhrhalter langsam gegen das gefährliche Tun am Dorfrand stellten. Das hielt den Vorstand mächtig auf Trab. Denn an einen eigenen Run war zunächst nicht zu denken, obwohl erste Überlegungen in diese Richtung gegen Ende der Saison 1898/99 laut angestellt wurden. Herr Alphonse Badrutt versprach, sein Bestes zu tun, um die Konstruktion einer privaten Bobbahn direkt neben dem Cresta Run zu ermöglichen. H. W. Topham, ein amerikanischer Diplomat in Portugal und zu jener Zeit Schatzmeister im SMBC, protokollierte, dass er vorschlug, «gegenüber der Stream-Kurve des Cresta Run einige zwanzig Fuss vom Hügel abzutragen, sodass die neue Bahn zwischen dem Cresta Run und dem Hügel erstellt werden kann. Der Bob-Run wird dann oberhalb des Shuttlecock beginnen, die Strasse kreuzen, um in der Ebene unterhalb von Cresta zu enden.» Die Idee ist es, schreibt Topham weiter, «eine Schlittenstrasse zu bauen, die den Grund führt, der durch die Abtragung des Hügels gewonnen wird». So weit die ersten Pläne von Februar/März 1899! Als um die Jahrhundertwende in den Bobkreisen ruchbar wurde, dass die Gemeindebehörden immer intensiver die Möglichkeiten prüften, das Bobfahren auf der Crestastrasse zu unterbinden, wurde der Bau einer eigenen Piste Gegenstand einer Diskussion an der Generalversammlung vom 28. Dezember 1899. Der Beschluss ging dahin, dass man warten solle, bis das Verbot erlassen werde. Im Hintergrund aber begann man, sich auf den Bau vorzubereiten – vor allem finanziell.

Aus den heimatlichen Gefilden brachte man die Tugend der Partys und Bälle mit. Warum also sollte man nicht auch im Winterparadies rauschende Bälle veranstalten und einen möglichen Erlös zugunsten des lieb gewonnenen Bobklubs verwenden? Gesagt, getan:

Am 11. Februar 1902 ging im Hotel Suisse zu St. Moritz ein «Bal masqué» über die Bühne, der ein erfülltes Klubleben neben der Bobbahn eröffnete; und nebenbei hübsche 367.50 Franken in den «Fonds die für die vorgesehene Erstellung eines eigenen Bob-Runs» fliessen liess. Einen solchen zu gründen, war ratsam, nachdem die Jahresrechnungen zunächst relativ geringe Ertragsüberschüsse zwischen 78.95 und 403.25 Franken ergaben. Dieses Geld wurde jeweils für die Siegespreise und den Materialunterhalt der folgenden Saison benötigt. Ein Jahr darauf, man schrieb das Jahr 1903, wurde eine Sammlung unter den Bobanhängern durchgeführt, die den schönen Ertrag von knapp 11 000 Schweizer Franken ergab. Unverzüglich wurde der Bau einer Bobbahn projektiert, die am 1. Januar 1904 mit einem Bobrennen eingeweiht werden konnte. Die eisige Rinne führt heute noch durch den im Sommer so herrlich duftenden Lärchenwald vom St. Moritzer Badrutts Park nach Celerina Crasta. Technik und Ausrüstung der Bobsportler haben sich während des vergangenen Jahrhunderts grundlegend verändert: Die St. Moritzer Olympia-Bobbahn ist, abgesehen von der Streckenführung im Ziel und den zwei Anpassungen im Horseshoe, gleich geblieben.

Bälle und die Badrutts

Mit der Eröffnung des eigenen Bob-Runs am 1. Januar 1904 nahm das gesellschaftliche Leben erst richtig Form an. Angeführt vom deutschen Kronprinzen Wilhelm, fanden sich immer mehr Barone, Grafen, Lords und hohe Militärs aus England und Deutschland zum Bobsport in St. Moritz ein. Man konnte hier ungestört auf der klubeigenen Bobbahn seiner Mutprobe frönen und abends bei Bällen und Partys die Repräsentationspflichten erfüllen. Es war die hohe Zeit des Bobsports in dieser zweiten Phase des Saint Moritz Bobsleigh Club von 1904 bis 1914. Nachdem in der ersten Phase von der Gründung bis zum Bahnbau 1904 nur gerade rund ein Dutzend Bobs zum Einsatz gelangten, zählte man jetzt doch bis zu fünfzig Rennschlitten. Der grösste Teil davon gehörte dem SMBC, der damit – und mit dem Bau der Bobbahn – arge finanzielle Verpflichtungen einging. So ist es nicht erstaunlich, dass die Finanznot meist zum hauptsächlichen Tagesgeschäft an den Generalversammlungen wurde. Man wusste sich jedoch immer wieder zu helfen, indem Bälle und *sweepstakes* (Glücksspiele) die Austrocknung der Klubkasse verhinderten.

Die latente Geldknappheit war wohl auch der Grund dafür, weshalb das Committee, der Klubvorstand, in jener Zeit öfter wechselte oder unerwartete Rücktritte in Kauf nehmen musste. Es fanden sich aber doch immer wieder Enthusiasten, die zum Wohle des SMBC einsprangen und Verantwortung im Klub übernahmen. Denn wer damals im Vorstand war, musste wohl oder übel die Arbeit übernehmen, die sonst keiner getan hätte. Neben dem Präsidenten waren die Chargen des Vizes, des Finanzchefs (*treasurer*), des Sekretärs, eines Verantwortlichen für den Bahnbau sowie diejenige eines Materialwartes zu bestellen. Aufgaben, die alle noch bestehen, um den SMBC am pulsierenden Leben zu erhalten.

Seit der Klubgründung taucht in diesem Zusammenhang immer wieder der Name Badrutt auf. War es in den ersten Jahren des Klubbstehens Alphonse Badrutt, der grösstenteils zur erfolgreichen Durchsetzung der eigenen Bobbahn beitrug, so erscheint ab 1901 Oberst Thomas Badrutt immer wieder in den Annalen. Er war ein

Die englischen Gäste fanden in St. Moritz immer wieder neue Wege, um sich auf Schlitten zu messen. So wie hier auf dem Eishockeyfeld des zugefrorenen St. Moritzersees 1909.





Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts war es Frauen erlaubt, auf der Bobbahn hinunterzugleiten. Es gab sogar die Regel, dass in jedem Bob mindestens eine Frau mitfahren musste. Im Lauf der Zeit wurde den Frauen aber untersagt, weiter die Bahn zu benutzen. Offizielle Begründung: zu gefährlich!



Bob mit einer Frau am Steuer. Das Bild entstand zwischen 1910 und 1915.

Bobfan erster Güte, der in St. Moritz vieles für den SMBC richtete. Als er in den Ersten Weltkrieg eingezogen wurde, begannen für den Bobklub harte Zeiten mit vielen Problemen, bedingt durch den Unterhalt der Bahn vor allem finanzieller Natur – die sich jedoch durch den Kriegsausbruch 1914 praktisch von selbst lösten. Der Name Badrutt aber zieht sich – dies muss betont werden, sonst wäre die Geschichte des Saint Moritz Bobsleigh Club verfälscht oder zumindest nicht vollständig – wie ein roter Faden durch das SMBC-Jahrhundert.

Zwischenjahre und Wiederkehr

Nach der emotionsvollen, farbigen und lauten Zeit der Feste und Bälle folgten ruhige, ja tote Jahre. Vom Winterende 1914 bis Ende 1919 ruhte das Klubleben praktisch; es wurde auch keine Bahn gebaut. Zwar versuchten die 1914 unter Präsident Dr. Holland gewählten Vorstandsmitglieder an einigen wenigen Treffen in London, wenigstens den Zusammenhalt nicht zu verlieren, und gründeten 1917 einen «Übergangsvorstand», dessen Mitglieder jedoch nicht namentlich bekannt sind; eine Wiederbelebung des Klublebens ist aber auch ihnen nicht gelungen. Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges nimmt der Bobsport in St. Moritz wieder Gestalt an. Die dritte und wohl turbulenteste Phase des SMBC beginnt. Zwar sind viele Bobsportler aus der früheren Zeit nach dem Krieg nicht mehr zurückgekommen, doch die wenigen Fans aus den «goldenen Zehnerjahren» hauchten dem SMBC wieder Leben ein. Allen voran Baron de Forest, ein Bobfahrer aus den ersten Jahren, der 1919 zum Präsidenten gewählt wurde und versuchte, die Bahn mit den in jenen Nachkriegsjahren nur knapp vorhandenen Finanzmitteln wieder zu bauen. Einladungen wurden nach Arosa, Davos und auf die Lenzerheide versandt, um das Derby, eine beliebte Meisterschaft zwischen den vier Regionen aus den Zehnerjahren, wieder aufzunehmen. Nur, es war eine ungünstige Zeit: Die wirtschaftliche Situation war logischerweise nicht mehr so rosig wie in den Vorkriegsjahren; nach den abschlägigen Antworten aus den drei Nachbarregionen liess man das Derby sanft einschlummern. Zumindest aber blühte das Klubleben langsam wieder auf. Dazu bediente sich das Committee des bisherigen erfolgreichen Strickmusters aus den Vorkriegsjahren: Bälle, Partys und Gesellschaftsanlässe verhalfen dem SMBC wieder zu alter Frische.

An dieser Stelle erscheint erstmals ein Name, der das internationale Bobgeschehen prägen sollte wie kein anderer: Major Hubert M. Martineau. In einer Kommission zeichnete er 1921 für die Organisation eines «Club Fancy Dress Ball» im Hotel Kulm verantwortlich. Dem Ball war ein grosser Erfolg beschieden, denn immerhin brachte er dem Klub 3410 Franken Reinerlös ein: Wohl nicht zuletzt dank der resoluten und umsichtigen Balleitung von Martineau. Und ihm, dem Bobfan aus Passion, trug der Erfolg ein Jahr später das Präsidentenamt des SMBC ein, dessen Geschicke er bis 1969 leiten sollte. Es war der Anfang der grossen, aber auch turbulentesten Bobzeit, da Bobsleigh mit der Gründung des Internationalen Bobverbandes FIBT 1923 in Paris endgültig weltumspannende Formen annahm. Und der SMBC stand dank Hubert Martineau an vorderster Front. Unter seiner Leitung konnte der SMBC 1928 bereits die zweiten olympischen Bobrennen in St. Moritz organisieren. Es waren die letzten auf dem legendären Fünferbob. Doch obwohl St. Moritz nach wie vor als Nabel der Bobwelt galt – und trotz Heimvorteil –, gewannen keine St. Mo-

ritzter, sondern die USA-Crew von William Fiske! Finanziell brachten die vielen Grosswettkämpfe wie Welt- und Europameisterschaften in der Geschichte des Klubs allerdings nicht viel ein. Auch unter Hubert Martineau musste die Mittelbeschaffung Haupttraktandum bleiben. Es war weiterhin ein steter Kampf ums Überleben. Die hohen Kosten der Bahnpräparierung machten dem Klub ebenso grosse Sorgen wie das nach wie vor aufgrund der hohen Materialkosten limitierte Interesse bei der Bevölkerung. Die Bahn wurde damals zwar noch nicht vollständig vereist, doch bedurfte es je länger, je mehr Personal, um den Unterhalt und die Sicherheitsvorkehrungen zu garantieren. Andererseits kannte man neben den Welt- oder Europameisterschaften nur gerade das Bobfahren auf Klubebene. Es wurde zwar alljährlich eine grosse Anzahl von über dreissig Cups ausgefahren, aber es waren fast immer die gleichen Bobs am Start. Bobsleigh blieb eine elitäre Sportart, die ein gewisses Vermögen voraussetzte, sofern man nicht am Ort einer Bobpiste wohnte. In den 1930er-Jahren zählte man einen Tagesdurchschnitt von knapp dreissig Schlitten! Mit den Einnahmen aus den *riding fees* konnte der Klub verständlicherweise keine grossen Sprünge machen, geschweige denn die Löhne der Bahnarbeiter bezahlen. Martineau griff daher auf eine typisch britische Tugend aus der Heimat zurück: Die wettfreudigen Freunde sollten während ihrer Abwesenheit von der Insel in dieser Hinsicht nicht darben müssen. Das allerdings teure Gesellschaftsspiel der *auctions* wurde wieder aufgenommen und rege betrieben. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg waren die *sweepstakes* ein beliebtes Rahmenprogramm zu den Wettkämpfen: Vor jedem Rennen konnten sich Fahrer, Zuschauer und Wettfans an einer Mannschaft beteiligen. Die Gewinne für die Spieler richteten sich nach dem Betrag, der für die einzelnen Teams zusammenkam, und natürlich nach dem Resultat des Wettkampfes. Ein erkleckliches Sümmchen blieb verständlicherweise immer dem organisierenden SMBC. Damit musste ein Teil der Bahnkosten, die damals wie heute den Hauptausgabeposten darstellen, bestritten werden. Den restlichen Teil erhoffte man sich von den Einnahmen aus den Bällen und Partys.

Allerdings liess das Interesse auch an diesen Anlässen immer mehr nach. Die Zeit der pompösen Ballgarderobe war mit dem Ersten Weltkrieg vorbei, und zudem nahm der sportliche Teil langsam, aber stetig an Wichtigkeit zu. In diese Bresche sprang der Kurverein St. Moritz. Dort hatte man das Potenzial, das die britischen Gäste nach St. Moritz brachten, erkannt. Der Kurdirektor verwandte sich als Bindeglied zu den einheimischen Bahnarbeitern und war dafür besorgt, dass sich der Kurort am Bahnbau beteiligt. Die Gleichung war einfach: Ohne Bob-Run wesentlich weniger potente Gäste, womit damals schon die Gesamtentwicklung des Kurortes gelitten hätte.

Trotz all diesen Anstrengungen weisen die noch gut erhaltenen Bücher am Ende manchen Jahres Mindereinnahmen aus, die, soweit eruiert werden konnte, meist vom Präsidenten *himself* im Laufe des Sommers geregelt wurden! Das Finanzproblem war jedoch keineswegs ein Phänomen jener Zeit. Der SMBC muss sich, trotz weitverbreiteter gegenteiliger Meinung, jedes Jahr mächtig nach der Decke strecken; es geht dem ältesten Bobklub der Welt nicht besser als den meisten Sportvereinen.

Werner Baumgartner ist Ehrenmitglied des Saint Moritz Bobsleigh Club.



Am Telephone Corner. 1910 musste der Streckenposten per Telefon an den Start bestätigen, dass der Bob durchgefahren war. Zu dieser Zeit gab es gemischte Vierer- und Fünferbobs (Frauen und Männer). Der Transport wurde mittels Pferdefuhrwerk sichergestellt.

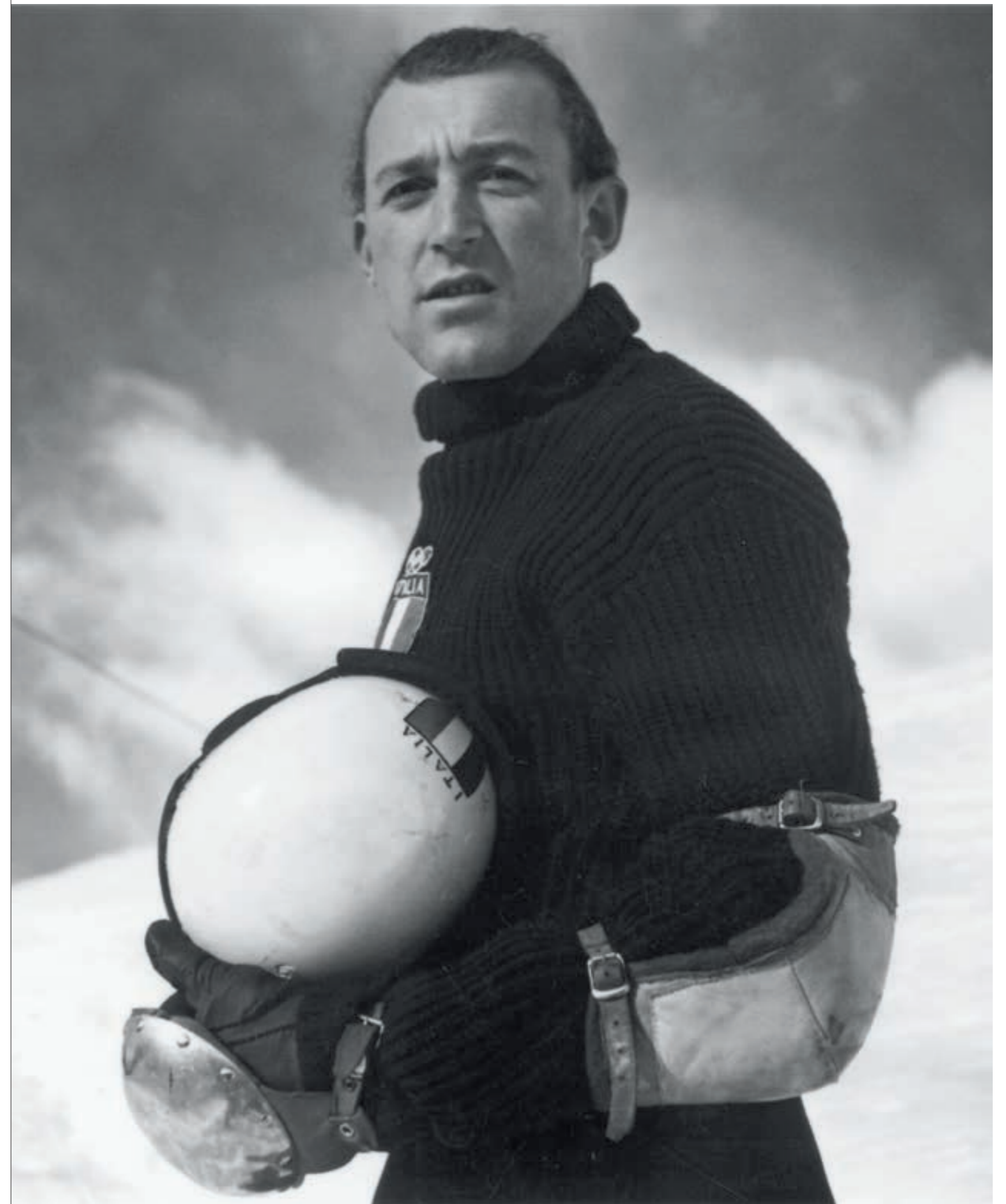
NINO BIBBIA, SKELETON-CHAMPION

Nino Bibbia (1922–2013) gewann 1948 auf dem Cresta Run Olympiagold im Skeleton. Als Aussenseiter. Er war Gemüsehändler und hatte erst zwanzig Wochen Erfahrung auf der Strecke, weil die während des Krieges ja nicht gebaut worden war. Aber Bibbia war sportlich ausserordentlich talentiert. Er fuhr wettkampfmässig Ski, machte Langlauf, sprang über Schanzen, spielte Eishockey und kannte auch den anderen St. Moritzer Eiskanal aus der Fahrerperspektive. An den Olympischen Spielen musste er aus zeitlichen Gründen auf Eishockey und Schanzenspringen verzichten. Immerhin reichte es nebst dem Skeleton für die Bobrennen. In normalen Wintern brachte er die verschiedenen Sportarten aber aneinander vorbei. An einem Wochenende im Jahre 1950 sah sein Programm so aus: morgens Rennen auf dem Cresta Run, mittags Fahrt mit dem EHC St. Moritz nach Zürich zum Spiel gegen die Grashoppers. Samstagabend zurück, Sonntagmorgen wieder Cresta Run, dann eine weitere Partie Eishockey, gefolgt von einem Bobrennen.

Auf dem Cresta Run gewann Bibbia alle wichtigen Cups mehrfach. Der Vater, der unter der Woche Gemüse und Früchte ausfuhr, habe sich durchaus wohlgefühlt unter den reichen und berühmten Mitgliedern des St. Moritz Tobogganing Club (SMTC), erinnert sich sein Sohn Gianni. Bibbia freundete sich beispielsweise mit Gianni Agnelli an, dem Fiat-Chef. So kam der Amateursportler in den Genuss von Freundschaftspreisen beim Kauf eines Lastwagens und einer Fiat-Limousine.

Bibbia war St. Moritzer. Und Italiener. Seine Eltern waren aus dem Veltlin eingewandert. Ein Einbürgerungsgesuch stellen? Das liess sein Stolz nicht zu. Dafür wurde er 1985 mit dem Verdienstkreuz der Republik Italien ausgezeichnet.

Nino Bibbia ist berühmt für die legendären Fahrten auf dem Cresta Run und seine Erfolge mit dem Skeleton. Er gewann damit an den Olympischen Winterspielen 1948 Gold. Der Amateur-Wintersportler war aber auch ein guter Bobfahrer und trat damals als Lenker des italienischen Zweier- und Viererbobs an. Im Zweierbob belegte er den achten und im Vierer den sechsten Platz.



Nicht versnobt, aber high-class

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts kommen Touristen aus der britischen Oberschicht nach St. Moritz. Ohne sie hätte sich der Ort in eine andere Richtung entwickelt und wäre wahrscheinlich nicht zu einem Zentrum des Bobsports geworden.

Text KIM WILLISHER

Im September 1864 verabschiedete sich Johannes Badrutt, Besitzer der Pension Faller in St. Moritz, von seinen letzten vier britischen Sommergästen. Gleichzeitig überlegte er, wie er sie zu einer Rückkehr im Winter bewegen könnte. Der Legende nach sagte er zu ihnen: «Kommen Sie wieder, und verbringen Sie Weihnachten in St. Moritz. Hier ist es sonnig und nicht so regnerisch wie in London. Wenn es Ihnen nicht gefällt, zahle ich Ihre Reisekosten. Sollte Ihnen der Aufenthalt aber zusagen, können Sie so lange bleiben, wie Sie möchten.» Dieses Angebot konnten die vier aus England nicht ablehnen. Im Dezember waren sie zurück in St. Moritz und blieben bis Ostern.

Diese Episode legte das Fundament für den ersten Winterferienort Europas, der zum alpinen Spielplatz der Reichen und Berühmten werden sollte. Damals, im Jahr 1864, gab es noch keine Wintersportarten, die Einheimischen verwendeten Ski oder Schlitten ausschliesslich als Fortbewegungs- und Transportmittel. Durch Badrutts Vision veränderte sich der Ort. Die britische Oberschicht strömte in das 200-Seelen-Dorf. Royale Prominenz wie Kaiser Wilhelm II. und Zar Nikolaus II. (der gestürzt wurde, bevor er den von ihm in Auftrag gegebenen Palast mit Blick auf den St. Moritzersee sehen konnte. Heute beherbergt er das *Carlton*) folgten ihnen, Friedrich Nietzsche, Herbert von Karajan und der Schah von Iran waren zu Gast in St. Moritz. Zu ihnen gesellten sich internationale Stars wie Alfred Hitchcock, Charlie Chaplin, Brigitte Bardot und ihr Ehemann Gunter Sachs, die inzwischen weitgehend von Bankiers, Wirtschaftsmagnaten und Familienerben abgelöst wurden.

Im Jahr 1864 galten die ersten Wintergäste allerdings eher als anfällig denn tatkräftig und glamourös. Mit seiner Höhenlage und der sauberen Luft, 300 Sonnentagen im Jahr und dem heilenden

Mineralwasser war St. Moritz ein beliebter Sommerkurort für Schwache und Schwindsüchtige. Im Winter dorthin zu reisen, galt selbst unter reichen Müssiggängern als merkwürdiges Unterfangen. Ohnehin brauchte man mehr als zwei Tage, um von Grossbritannien ins Engadin zu gelangen, einschliesslich eines zwölfstündigen Trecks in Pferdekutschen auf kurvenreichen Alpenstrassen.

Die ersten britischen Wintertouristen fühlten sich trotzdem schnell wie zu Hause, besiedelten Badrutts Hotel und spielten, wenn sie genug von Scharaden und Kostümfesten hatten, traditionelle Spiele wie Golf, Polo, Tennis und Cricket auf Schnee und Eis. Nebenher erfanden sie neue Aktivitäten. So galt es als lustig, auf Schlitten durch die Dorfstrassen zu rasen und die Einheimischen zu erschrecken. Zur Erleichterung aller hatte es damit ein Ende, als man die Briten überreden konnte, eine richtige Bobbahn zu bauen. Sehr zur Erleichterung aller. Später gründeten sie den St Moritz Tobogganing Club & The Cresta Run. Das von ihnen ausgearbeitete Reglement bildete die Basis des olympischen Sports Skeleton. Man kann es heute, fein säuberlich abgetippt, in einem kleinen Museum im nahen Celarina betrachten.

Natürlich gründeten die englischen Gentlemen, wie sie es von zu Hause gewohnt waren, exklusive Klubs. Viele gibt es bis heute, wie zum Beispiel den Shuttlecock Club. Dort werden nur diejenigen Mitglieder, die beim Cresta Run in der berühmten Shuttlecock-Kurve aus dem Rennen geworfen wurden.

Heute leben in St. Moritz um die 5000 Menschen. 46 Prozent von ihnen wurden nicht in der Schweiz geboren. Und die Anreise ist immer noch recht mühsam, wenn man nicht gerade einen Privatjet oder Hubschrauber hat. Es bleibt der Zug, der von Zürich über Chur



Fiona Campbell-Walter, britisches Modell und It-Girl der Fünfzigerjahre, auf dem gefrorenen St. Moritzersee 1953. Sie war mit Baron Hans Heinrich Thyssen-Bornemisza de Kászon verheiratet und hatte zwei Kinder mit ihm, eines ist die Kunstsammlerin Baroness Francesca Thyssen-Bornemisza. Nach ihrer Scheidung hatte Campbell-Walter eine Affäre mit dem sechzehn Jahre jüngeren Reedererben Alexander Onassis.



St. Moritz in den 1930er-Jahren.

gut vier Stunden braucht. Er schlängelt sich auf einer eingleisigen, von der Unesco als atemberaubend schön eingestuft Strecke durch die Berge bis ins einst als Heidiland vermarktete St. Moritz und zu einem der am höchsten gelegenen Bahnhöfe der Schweiz.

Von dort gelangt man dann zu Badrutts Pension Faller, dem heute prächtig ausgebauten Kulm-Hotel. Ein Fünfsternpalast, der 1968 vom griechischen Schifffahrtsmagnaten Stavros Niarchos erworben wurde, um zu verhindern, dass er der französischen Club-Med-Gruppe in die Hände fiel. Badrutt selbst wurde durch seinen Pioniergeist – er brachte auch die Elektrizität in die Stadt – vom einfachen Hotelier zum Lokalhelden. In dessen lärchenholzgetäfeltem Wohnzimmer, das seit dem 19. Jahrhundert kaum verändert wurde, zieht Heinz E. Hunkeler, der heutige Manager des *Kulms*, einen Stapel Schwarz-Weiss-Fotos aus einem Schrank und sagt, dass sein Hotel einfach nur grossartig und sehr St. Moritz sei, sich aber mit der Zeit verändert habe. «Es ist ein einzigartiges Hotel, dabei aber weder spiessig noch verstaubt. Früher herrschte nach 19 Uhr Krawattenpflicht, aber die Leute wollen im Urlaub ihre Krawatte ablegen. Ein Jackett bleibt aber obligatorisch», sagt Hunkeler. «St. Moritz will nicht unbedingt mondän und champagnerfarben sein, aber es gibt nur wenige Pensionen und Einsternhotels, weil der Ort ein gewisses Gütesiegel hat. Massentourismus passt nicht zu St. Moritz.»

Und so wichen die frühen Upper-Class-Toffees nie dem rauen Après-Ski-Volk. «Wir haben es geschafft, das Saufen zu vermeiden. Vielleicht ist es einfach zu teuer, sich in St. Moritz zu betrinken. Trotzdem wissen wir natürlich, wie man sich amüsiert», sagt Susi Wiprächtiger, Bergführerin, Ski- und Schwimmlehrerin in St. Moritz.

Einheimische wie Ariane Ehrat, ehemalige Schweizer Skimeisterin und frühere Leiterin des St. Moritzer Tourismusbüros, sagen: «Nach dem Klischee ist St. Moritz versnobt, aber das entspricht nicht der Wirklichkeit. Der Ort ist authentisch.» Der diskrete, unaufdringliche Charme hat jedoch seinen Preis. Der starke Schweizer Franken hat den Ort noch teurer gemacht als ohnehin schon. St. Moritz leidet auch unter dem Zweitwohnsitz-Syndrom, das viele andere mondäne Gemeinden befallen hat. Wiprächtiger verweist auf das Haus des Stahlmagnaten Lakshmi Mittal, die Häuser der Familie Heineken und anderer, nicht genannter reicher Familien. Etwa die Hälfte der Immobilien des Ortes sind Zweitwohnsitze, und im letzten Jahrzehnt wurden mehrere Hotels in Luxuswohnungen umgewandelt, einige davon von Norman Foster.

In St. Moritz trifft Altes auf Neues. Holzchalets und traditionelle Alpenhäuser liegen neben modernen Apartmenthäusern, in denen Wohnungen 100 000 Franken pro Woche kosten. Prominente teilen sich die Pisten mit Jugendlichen, die Rätoromanisch sprechen, bis sie in die Schule gehen, wo sie Hochdeutsch, Schweizerdeutsch, Englisch und Italienisch lernen.

Die pensionierte Lehrerin Edith Grob aus der Nähe von Basel verbringt seit vielen Jahrzehnten ihre Ferien in St. Moritz. Drei Wochen im Winter, vier im Sommer. Sie schwört auf die örtlichen Mineralbäder und sagt, St. Moritz müsse sich auf seine Wurzeln besinnen.

Ehrat stimmt zu, dass St. Moritz seine Vergangenheit weiter ehren sollte: «1864 besuchten uns weltoffene Menschen und waren äusserst kreativ. Sie erfanden neue Aktivitäten, brachten ihre Kultur zu uns und vermischten sie mit unserer. Wir sollten diese Vergangenheit nicht vergessen, sie vielmehr feiern und nutzen, um eine erfolgreiche Zukunft für St. Moritz zu schaffen.»

Kim Willsher ist eine britische Journalistin. Sie war Chefkorrespondentin der *Mail on Sunday* und berichtete unter anderem aus Asien, Afrika und dem Nahen Osten. Seit mehr als zwanzig Jahren schreibt sie für den *Guardian* und die *Los Angeles Times* aus Paris. Willsher wurde als Reporterin des Jahres mit dem UK Press Award ausgezeichnet.



Der britische Schauspieler und Sänger Anthony Newley (*Dr. Dolittle, Hart to Hart*) zieht seine Frau Joan Collins (*Denver Clan*) und seine Kinder Tara und Sacha durch den Schnee des Oberengadins. Das Bild entstand 1966. Newley war aber auch nach der Trennung von Collins 1971 noch regelmässiger Gast in St. Moritz.



Gunter Sachs und Brigitte Bardot auf der Terrasse des Hotels Kulm 1968.

PROMINENZ UND SCHICKIMICKI

Hans Peter Danuser war bis 2008 Kurdirektor in St. Moritz. 2014 beschrieb er das glamouröse Geschehen.

Dank seiner Heilquellen war St. Moritz schon vor dem Bau des ersten Hotels Reiseziel vieler prominenter Gäste aus Deutschland, Italien und der Schweiz. Hans Badrutt, dem langjährigen Eigentümer und Direktor des *Badrutt's Palace*, das sein Vater Caspar gebaut hatte, ist es dann gelungen, auch die ganz grossen Stars aus Hollywood nach St. Moritz zu holen. Das stärkte den Ruf der Ortschaft als Nobelort und Treffpunkt der Schönen und Reichen, der St. Moritz auch heute noch anhafet.

Die zahllosen Filme und Reportagen, die gerade im Winter über St. Moritz publiziert werden, spinnen an diesem Cüpli- und Pelzimage weiter. Da konnte der Kurdirektor noch so schön Alphornblasen und authentisch auftreten – ich war letztlich auch Teil des St. Moritzer Glambours. Doch ich hielt den Kontakt zu Jetset und Schickimicki auf einem vernünftigen Mass und agierte nach dem Prinzip: Wer uns vom Kurverein wollte oder Probleme hatte, konnte mit uns rechnen. Insgesamt verhalten sich Prominente wesentlich kultivierter, als oft berichtet wird. Am liebsten waren mir die Unternehmer, die mit mir oft fachsimpelten.

Gunter Sachs etwa habe ich als ausserordentlich faszinierende Persönlichkeit in Erinnerung. Er sprach einwandfrei Bündner Dialekt

und war stolz auf sein Bürgerrecht von Surcuolm am Piz Mundaun. Roger Moore luden wir mit seiner norwegischen Frau zum Jubiläum des Gourmetfestivals ein. Ich holte ihn auf dem Flugplatz Samedan ab. Der coole James-Bond-Darsteller stieg kreidebleich aus dem Helikopter, den es auf dem Flug offenbar stark durchgeschüttelt hatte.

Grosse und treue Fans von St. Moritz sind Sônia und Willy Bogner. Seit über fünfzig Jahren produziert Willy jährlich Prospekte, Magazine und Filme über und mit Bognermode im Oberengadin – und steht dabei immer selbst hinter der Kamera. Bessere Botschafter für St. Moritz gibt es nicht!

Bundesrat Adolf Ogi war oft und gern hier, nicht nur beim Engadin Skimarathon. Er hat mir empfohlen, jeden Morgen regelmässig den Kopfstand zu machen und dabei die Namen der Menschen zu memorisieren, die ich am Vortag kennengelernt habe.

Marc Rich, King of Oil, war ein liebenswürdiger, äusserst kultivierter Gesprächspartner mit einem sehr schönen Haus am Suvretta-Hang im Nobelviertel von St. Moritz. Hier residieren faszinierende Menschen und Familien aus der ganzen Welt und pflegen ein Ambiente und ein Kontaktnetz, das in dieser Art und Ausprägung in einer Bergregion wohl einmalig ist.

Ich war zwar ex officio im Vorstand des regionalen Eigentümervereins Pro Suvretta, doch brauchte ich Jahre, um diese Gemeinschaft halbwegs zu verstehen.

Geholfen haben mir dabei meine lieben Freunde und Nachbarn am Comersee, Maggi und Romano Pedrini. Sie wohnten gut dreissig Jahre in der sogenannten Schah-Villa oberhalb des *Suvretta House* und hatten in jeder Saison den Überblick über das *big picture*. Maggi ist von Haus aus Hotelière, Romano war ein begnadeter Schreinermeister und Skilehrer. Beide waren sie zu den legendären Festivitäten des Schahs in Persepolis als Gäste geladen – während die Brigaden von *Badrutt's Palace* und *Maxim's* aus Paris in Service und Küche wirkten.

Maggi und Romano hatten mit Kompetenz, harter Arbeit, aber auch mit Charme, Stil und ihrer Persönlichkeit das Vertrauen vieler Stammgäste im *Suvretta* gewonnen: Fiat-Chef Gianni Agnelli, der Jahrhundertdirigent Herbert von Karajan, der Schah von Persien und seine Frau Farah Diba, um nur einige zu nennen. Die Pedrinis kannten die Szene, waren sprachgewandt, absolut diskret und hatten den richtigen Umgang mit diesen Persönlichkeiten. Und sie berieten mich während Jahrzehnten ohne Mandat und Umstände in vielen

heiklen Situationen. Etwa bei Medien- oder Paparazzi-Problemen, Ärger mit Polizei oder Behörden sowie aller Art von Überraschungen.

Als der holländische Kronprinz mit seiner Frau auf Oberalpina oberhalb des Suvretta-Hangs in Ruhe die Flitterwochen geniessen wollte, machten mir im Dorf unten die Fernsteams und Paparazzi mit penetranter Hartnäckigkeit die Hölle heiss. Dank diskreter Vermittlung von Maggi, Polizeichef Mario Salis sowie den holländischen Bodyguards fanden wir einen Kompromiss, mit dem alle leben konnten: Das Paar stellte sich auf Corviglia fünf Minuten lang den Kameraleuten für Aufnahmen zur Verfügung, während ich den Reportern im Dorf unten die Interviews gab und Fragen beantwortete – einen ganzen Nachmittag lang. Am Schluss glaubte ich beinahe, selbst ein verliebter Kronprinz zu sein, so viel wollten die Journalisten über die beiden und ihre Liebe wissen. Dabei hatte ich sie selbst nie gesehen und kannte sie nicht einmal von den Klatschspalten her.



Sachs' Verbindung zum Bobsport war so eng, dass er selbst zu seiner standesamtlichen Hochzeit am 27. November 1969 mit Mirja Sachs in St. Moritz im Bob vorfuhr.

GUNTER SACHS, LEBEMANN UND UNTERNEHMER

Gunter Sachs (1932–2011) war eine für St. Moritz prägende Figur. Einerseits, weil er durch seine Bekanntheit als Playboy in den 1960er- und 1970er-Jahren das Image des Ortes beeinflusste – als Treffpunkt des Jetsets. Andererseits, weil er sich für St. Moritz engagierte. 1969 rettete er den Bob-Run faktisch vor dem Aus, indem er ihn finanzierte und das Präsidium des St. Moritz Bobsleigh Club übernahm. Sachs war ein Mann mit verrückten Ideen und vielseitigen Interessen. Der Industriellenerbe baute zunächst als Unternehmer eine Modekette auf, wurde Fotograf und Filmer, suchte mittels Mathematik nach einem wissenschaftlichen Nachweis für die Astrologie, sammelte Kunst. Seine Turmsuite im *Badrutt's Palace* liess er von zeitgenössischen Künstlern, darunter Andy Warhol und Roy Lichtenstein, gestalten. Die Suite wurde zu einer Bühne für seine Aktivitäten in St. Moritz; hier trafen sich beispielsweise Herbert von Karajan und die beiden Beatles Ringo Starr und George Harrison.

Sachs liebte Gesellschaft und trat im Engadin als Gastgeber abenteuerlicher Partys und Unternehmungen – wie zum Beispiel einer nächtlichen Bobfahrt über die Albulastrasse – in Erscheinung.

Sachs baute in den 1970ern den Dracula Club als privaten Treffpunkt. Er war ein Kosmopolit, an vielen Orten zu Hause, mit Domizilen in New York, Österreich, Südfrankreich, Lausanne und Gstaad. Gunter Sachs war teilweise auf der Lenzerheide aufgewachsen und auch mit St. Moritz familiär verbunden: Seine beiden Grossväter kamen schon hierher; der eine war der Erfinder und Getriebehersteller Ernst Sachs, der andere der Autobauer Wilhelm von Opel. Die Familientradition führt sein Sohn Rolf weiter, der nach Gunters Tod das Präsidium des Bobklubs übernahm, im Vorstand des Crestklubs aktiv ist und den Dracula Club Jahr für Jahr als Hauptbühne für das Festival da Jazz öffnet.

Der 1972 von Gunter Sachs gegründete Dracula Club befindet sich im Starthaus des Bob-Runs. Hier finden zudem jährlich Konzerte des Festival da Jazz statt.



Der Bobklub und St. Moritz sind eigentlich siamesische Zwillinge. Der Bob gehört zu St. Moritz, und St. Moritz gehört zum Bob. Natürlich auch wegen der einmaligen Natur-eisbahn, die jeder kennt und bewundert, wenn er sie zum ersten Mal sieht. Als Gast fahre ich sie manchmal auch selbst hinunter. Und ich wohne an der Bahn, mein Schlafzimmer mündet mehr oder weniger in sie. Im Winter ist das insofern toll, als dass ich keinen Wecker brauche: Der Speaker weckt mich, und so lebe ich eigentlich sehr inniglich mit dem Bob!

Christian Jott Jenny ist Sänger, Gemeindepräsident von St. Moritz und künstlerischer Leiter des Festival da Jazz.

Mit dem Serviertablett auf der Bobbahn

Der frühere Präsident und heutige Ehrenpräsident des Saint Moritz Bobsleigh Club über das Engagement seines Vaters Gunter und seine liebsten Anekdoten vom Bob-Run.

ROLF SACHS im Gespräch mit OLIVER PRANGE

Welche ersten Erinnerungen haben Sie an den Saint Moritz Bobsleigh Club?

Ich muss um die acht gewesen sein, als ich den Bob beziehungsweise die Bobbahn zum ersten Mal wahrgenommen habe. Eine konkrete Erinnerung, da war ich dreizehn, ist die erste Fahrt auf einem Feierabend-Bob. Ich erinnere mich an das kleine Bobstarthaus und an den damaligen langjährigen Präsidenten Hubert Martineau.

Welche Bedeutung hatte der Klub für Ihren Vater Gunter Sachs?

Mein Vater war seit den 1950er-Jahren eng mit dem Bob verbunden, fuhr eifrig, morgens Cresta, nachmittags Bob, so wie viele andere. 1959 wurde er Junioren-Europameister. 1969 übernahm mein Vater auf Bitten von Hubert Martineau die Präsidentschaft des SMBC, es war eine kritische Zeit, und Martineau wusste, dass es jemanden mit enthusiastischem Engagement brauchte, damit der Klub – und besonders die Bahn – überleben konnte. Er, das Komitee und einige seiner persönlichen Mitarbeiter betrieben dann für einige Jahre die Bahn. 1974 erbaute mein Vater im Zusammenhang mit dem Dracula Club ein neues Klubgebäude und schenkte die vom Bob genutzten Räume dem SMBC. Es musste aber langfristig eine nachhaltige Lösung für den Erhalt des Olympia Bob Run gefunden werden. Der Betrieb der Bahn wie auch deren jährlicher Bau wurden daraufhin den Gemeinden St. Moritz und Celerina übergeben, somit ging die Verantwortlichkeit an die öffentliche Hand. Die Gemeindevorstände bildeten eine Betriebskommission, die für die Bahn einen Geschäftsführer einsetzte. Die Aufgaben des SMBC wurden dann neu

ausgerichtet. Seine Hauptziele waren die Förderung des Bobsports, die Nachwuchsbildung, die Organisation und Ausführung von Rennen, die Kaderbildung wie auch die Förderung des gesellschaftlichen Aspektes des Klubs.

Sie haben das Olympiahhaus zu Ihrem Privathaus umgebaut. Wie war das?

Von der Idee bis zur Genehmigung vergingen sieben Jahre. Da das Grundstück Sportzone war, benötigte es am Ende noch einen Volksentscheid. Es gab Gegner, sie waren der Ansicht, es sollte ein öffentlicher Nutzen gefunden werden, wofür ich Verständnis hatte, da es das einzige originale Schweizer Olympiagebäude ist. Allerdings ist es für einen öffentlichen Zweck zu klein, zu weit entfernt vom Dorfkern und mit nur stark limitiertem Verkehrsanschluss. Das Gebäude wäre heute sehr wahrscheinlich verfallen, somit wurde es erhalten, natürlich sind meine Familie und ich darüber sehr froh und dankbar.

An welche Anekdoten im Zusammenhang mit dem Bobsleigh Club erinnern Sie sich besonders gern?

Vor gut dreissig Jahren führte ich ein Cresta-Nachtrennen ein, die gesamte Bahn wird dafür mit Fackeln beleuchtet, das hat eine gewisse Poesie. Und in einem Jahr konnte das Rennen wegen zu warmer Temperaturen nicht durchgeführt werden. Dies wurde mir mittags in der Sunny Bar mitgeteilt. Ich sass gerade bei einem feuchtfrohlichen Essen mit meinem Freund Lord Burghersh. Nach kurzer Erörterung der Lage entschlossen wir uns, zwei Serviertabletts zu stibitzen und zu versuchen, damit die Bobbahn runterzufah-

ren. Dies funktionierte bestens. Daraufhin fuhren wir ins *Palace*, schmuggelten einige Tablettens aus dem Hotel und liessen via Buschtrommel donnern, dass das Rennen nun doch stattfindet. So wurde das Tablettrennen erfunden, das bis heute jährlich durchgeführt wird. Es ist mehr eine Fahrt als ein Rennen, aber es liefert aufregende und unvergessliche Glücksmomente.

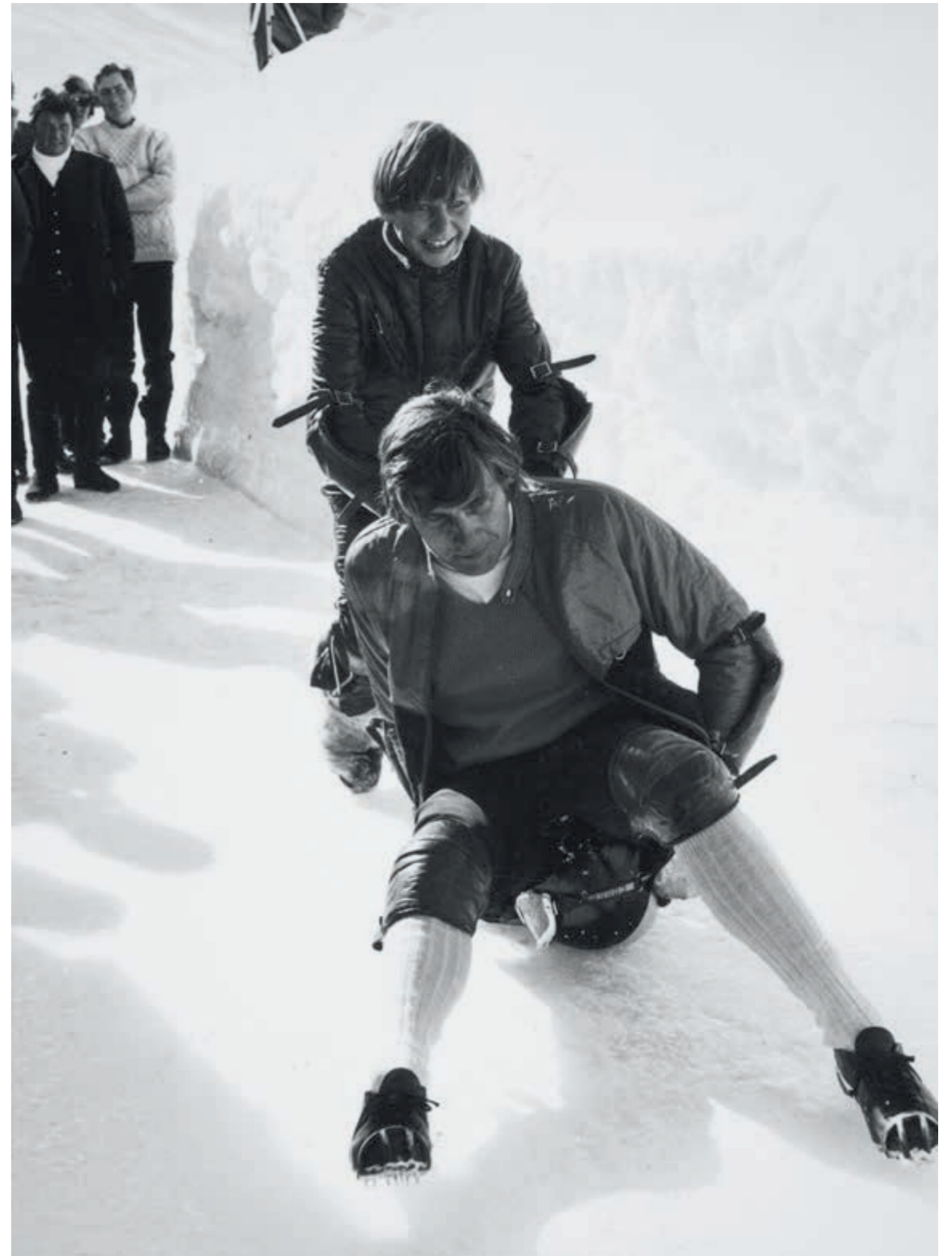
Sie wohnen auch in Rom. Wie oft sind Sie in St. Moritz?

Ich bin stets über Weihnachten in St. Moritz wie auch im Februar zwei bis drei Wochen, im Sommer zum Festival da Jazz einige Tage und neuerdings Ende August zum St. Moritz Art Film Festival.

Was machen Sie aktuell als Künstler?

In Rom habe ich seit über zwei Jahren mein neues Atelier, eine Art Labor oder Wunderkammer, hauptsächlich widme ich mich der Malerei, aber die Fotografie wie auch Design und Skulptur werden nicht vernachlässigt. Es ist ein wahrer Seelenort für mich geworden und soll auch ein Point de Rencontre in der Ewigen Stadt sein.

Rolf Sachs, 1955 in Lausanne geboren, ist seit seiner Jugend eng mit St. Moritz verbunden, seine Familie kommt seit über hundert Jahren ins Engadin. Er besuchte das Lyceum Alpinum Zuoz und studierte dann in England und in den USA. Sachs war von 2012 bis 2019 Präsident des SMBC und ist jetzt Ehrenpräsident, er ist auch Präsident des Dracula Club, worin sich das Starthaus des Olympia Bob Run befindet, und Ehren-Vizepräsident des SMTC, der den Cresta Run betreibt, die Nachbarbahn der Bobbahn.



Rolf Sachs mit seinem Vater Gunter auf dem Cresta Run, 1965.



Das Olympiahaus in St. Moritz, gebaut vom Architekten Valentin Koch für die Winterspiele 1928, stand zwei Jahrzehnte leer, bevor es Rolf Sachs renovieren und zu seinem Wohnhaus umbauen liess. Fotografiert von Frédéric Ducout.

Die grösste Schneeskulptur der Welt

Der Bob-Run in St. Moritz ist die letzte Natureisbahn der Welt. Jedes Jahr wird sie neu errichtet. Mit grossem Aufwand, aber auch mit der Erfahrung aus über hundert Jahren Ingenieurskunst.

Text WERNER BAUMGARTNER Bild FILIP ZUAN

Neben dem regen Klubleben bildet der Bob-Run zweifelsohne den Mittelpunkt des St. Moritzer Bobgeschehens. Der normalerweise eine Meile lange Eiskanal – je nach Winter und Bauart 1580 bis 1615 Meter lang – wurde als einzige Bahn bis 1981 in Zusammenarbeit mit dem Kurverein durch den Klub geführt. Im Vergleich mit den ausländischen Bahnen, Ausnahme Lillehammer, stellt man fest, dass die St. Moritzer Bahn die einzige nicht staatliche Bobbahn der Welt ist. Damit wird auch klar, dass die immensen finanziellen Belastungen durch Bau und Unterhalt für einen Sportverein am Ende des 20. Jahrhunderts schlicht untragbar geworden sind. Dennoch darf sich der SMBC rühmen, wesentlich zum Überleben der wohl exklusivsten und heute noch beliebtesten Bobbahn der Welt beigetragen zu haben. Nicht nur, dass man erfolgreich versucht hat, den Run als Natureispiste zu erhalten. Vielmehr sah die altehrwürdige Bobbahn seit ihrer erstmaligen Eröffnung 1904 drei verschiedene Starthäuser. Jedes dieser Gebäude hat seine eigene Geschichte. Das erste Holzhäuschen etwa, im Bereich der heutigen Abladerampe erstellt, erlebte die eleganten Damen in ihren Roben und Hüten, die sich bis weit in die 1930er-Jahre mit Bobsleigh die Zeit vertrieben. Das Häuschen mit der klar eigenartigsten Atmosphäre wurde in den 1930er-Jahren erbaut. Es stand direkt neben der Bahn, etwa dreissig Meter nach dem heutigen Start. Es war in zwei Teile getrennt: Der Auswertungsturm schaute nach vorne gegen die Bahn, während die unvergessliche Bar gleich dahinter angebaut war. Sie diente als Umkleidekabine, Massageraum, Garderobe, Bar und Gesellschaftslokal schlechthin. Wer immer das Glück hatte, dieses Häuschen zu erleben, er wird niemals die einzigartige Stimmung mit ihren Gerüchen aus Fusssschweiss, Massageöl, Glühwein und Parfum vergessen.

Obschon niedriglich und unersetzbar, war es ein wirkliches Geschenk, als der frühere SMBC-Präsident Gunter Sachs 1972 das jetzige Starthaus in vierter Generation erbaute und dem SMBC als Auswertungsgebäude und Stammlokal zur Verfügung stellte. Durch die Entwicklung der Informatik und die Anforderungen der modernen Bobzeit war die Betriebskommission auf die Saison 1993/94 hin gezwungen, einen Auswertungsturm sowie grössere Garderoben und einen Werkstattteil anzubauen. Damit zählt der Olympia Bob Run

St. Moritz–Celerina trotz seines Alters zu den modernsten Bobbahnen der Welt! Und noch eine Exklusivität nennt die Bobanlage zwischen St. Moritz und Celerina ihr Eigen: Betrieb und gesellschaftliches Leben spielen sich wie eh und je am Start ab; man sieht alles und wird gesehen. Die von den «Reissbrettkünstlern» konzipierten Kunsteisbahnen des Auslandes werden allesamt vom Ziel aus «gesteuert», dort, wo nur wenig bis selten Zuschauer hinfinden. Viel Ambiente geht damit verloren, was sich für den Bobsport nicht unbedingt als glücklich erweist.

Für den eigentlichen Bau der «grössten Schneeskulptur der Welt» benötigen die Konstrukteure seit 93 Jahren rund 5000 Kubikmeter Schnee und ebenso viel Wasser. Die 14 Konstrukteure schaufeln und «pflastern» rund 21 Tage, ehe der erste Bob in den Kanal stechen kann. Bei diesen Bahnbauern handelt es sich um eine Gruppe von Facharbeitern aus dem Südtirol, die jede Stelle, jede Kurve bestens kennen. Eine gewisse Regelmässigkeit ist für diesen Job Voraussetzung. So ist es nicht verwunderlich, dass die Verantwortung für den Bahnbau während rund achtzig Jahren in den Händen einer Baumeisterdynastie lag: der Familie Angelini. Drei Generationen konstruierten die St. Moritzer Bahn: Grossvater Angelini begann erstmals 1907, mit zwölf Arbeitern die Bobbahn zu ziehen. Bereits dabei war Sohn Lento, der in den 1930er-Jahren das Kommando übernahm und es erst 1981 an seinen Sohn Vito abgab. Nach dem Hinschied des Vaters und des jüngeren Bruders Renato musste sich Vito jedoch dem familieneigenen Betrieb zuwenden, womit der Vorarbeiter jener Zeit, Robert Prantl, das Zepter übernahm. Seit dem Wechsel der Betriebsleitung auf die Saison 1990/91 hin zeichnet der Celeriner Bauunternehmer Christian Brantschen für den Bau verantwortlich. Brantschen ist vorbelastet: Zusammen mit seinem Vater baute er während vieler Jahre den Cresta Run! Kernstück der Piste ist die zweite Grosskurve, Horseshoe genannt, welche die Form eines Hufeisens besitzt. Sie allein benötigt acht Tage harte Arbeit in Eis und Kälte, ehe sie für die schweren Bobs fahrbereit ist. Um die Horseshoe-Kurve ungefährlicher zu gestalten und um die Gewähr zu haben, dass diese 6,75 Meter hohe Kurvenwand jedes Jahr genau gleich konstruiert wird, zog der damalige Präsident des Saint Moritz Bobsleigh Club, Major



Filip Zuan, *Handmade*, 2020. Die Eismeister brauchen unterschiedliches Werkzeug, um Schnee und Eis die richtige Form für die Bobbahn zu geben.

Hubert M. Martineau, im Jahr 1955 eine grosszügige Sammlung auf, die es erlaubte, die Kurve den neuen Gegebenheiten – höhere Tempi, grösserer Druck – anzupassen, indem der Radius um 2,5 Meter vergrössert wurde. Im Winter 1955/56 konnte die neu gestaltete Kurve erfolgreich ausprobiert werden, sodass im Sommer 1956 der Bau der Kurve in Naturstein in Angriff genommen werden konnte. Eine 4,5 Meter hohe Mauer mit einer 1,75 Meter hohen Bretterwand darauf erlaubte es nun, den Horseshoe auch bei geringen Schneemengen rasch betriebsbereit zu machen. Die ersten Versuche Anfang Januar 1957 zeigten, wie ausserordentlich gute Arbeit geleistet wurde. Die Kurve konnte danach «runder» genommen werden. Ihre Anziehungskraft für das Publikum hat sie aber stets beibehalten, und der Erfolg drückte sich schon bald in Zahlen aus: Zunächst unterbot Alfonso Marquis de Portago den jahrelang von Fritz Feierabend gehaltenen Bahnrekord von 1:20,7 gleich um eine ganze Sekunde. Alsdann gelang es dem schnellen italienischen Zweierbob von Eugenio Monti / Renzo Alverà im Training zu den Zweierbob-Weltmeisterschaften 1957, einen neuen Rekord herauszufahren, der sich mit 1:18,72 überall sehen lassen durfte und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 79,116 Kilometern pro Stunde ergab. Daraus geht hervor, dass sich die Fahrgeschwindigkeit im Zweierbob bei der Einfahrt zum Horseshoe damals schon um rund hundert Stundenkilometer herum bewegte. Inzwischen wurden im Bereich der Materialentwicklung enorme Fortschritte erreicht. Vor allem der Druck in der engen Horseshoe-Kurve wurde immer grösser, sodass sogar die Gäste der beliebten Bobtaxifahrten ein Mehrfaches ihres Körpergewichts aushalten müssen, allerdings nur für den Bruchteil einer Sekunde. Dadurch und durch die schmalen Kufen entstanden sehr schnell Rillen und Löcher, die einen geregelten Trainings- und Fahrtbetrieb mehr und mehr beeinträchtigten.

Die Betriebsleitung der Olympia-Bobbahn sah sich daher gezwungen, dieser Entwicklung entgegenzutreten und die wohl berühmteste Bobkurve der Welt 1995 im Rahmen des sogenannten Strukturprojektes den modernen Gegebenheiten anzupassen. Innert dreier Monate wurde der Radius um 2,5 Meter erweitert und die Kurveneinfahrt um knapp 4 Meter nach rechts in den Hang hinein verlegt, was die Kurve noch runder und etwas weiter macht. Gleichzeitig wurde die Einfahrt um 1,5 Meter erhöht, womit die Geschwindigkeit um etwa 2 Stundenkilometer und die Schäden im Eis wesentlich verringert wurden. Auch der Verlauf der Bahn wurde zweimal leicht angepasst. Nach den Weltmeisterschaften 1957, als die Geschwindigkeiten immer grösser wurden, dachte man daran, den untersten Teil der Bahn abzuändern. Eine Stiftung der Angehörigen des Rennfahrers Alfonso Marquis de Portago – er verunglückte auf tragische Weise zusammen mit seinem Freund Edmund Nelson im Autorennen Mille Miglia – erlaubte es dem Saint Moritz Bobsleigh Club, diesen Plan zu realisieren. Vom Leap weg wurde die Bahn grundlegend geändert. Eine kleine Rechtskurve, die den Namen Martineau Corner trägt – aus Dankbarkeit an die 44 Jahre lange, sehr erfolgreiche Tätigkeit des

ehemaligen Präsidenten –, brachte die Fahrer in die Ebene und dort in eine weitere Linkskurve kurz vor dem Ziel, den Portago Corner. Aufgrund diverser Besitzumsänderungen und der zunehmenden Tempi sah man sich zu Beginn der 1980er-Jahre veranlasst, den Martineau Corner rund zwanzig Meter weiter nach links zu ziehen, womit die Bahn jetzt gegen den Crasta-Hügel hinauf ausläuft. Die zum Teil horrend schnellen Bobs werden jetzt auch durch den bergansteigenden Auslauf abgebremst. Der Portago Corner kam dadurch nach der Zielpassage zu liegen und ist heute auch unter dem Namen Auslaufkurve bekannt. Durch diese Massnahmen wurde die Bahn verlängert und misst heute etwas mehr als eine Meile. Anzuführen ist, dass die Streckenführung und die Länge durch den natürlichen Charakter der Bahn jedes Jahr geringfügig variieren können. Daher werden seit den 1970er-Jahren nur noch die Saisonrekorde und keine absoluten Bahnprimare mehr nachgeführt. Dennoch sind die Bobs seit 1957 um etwa fünfzehn Sekunden schneller geworden! Die hauptsächlichsten Kurven, welche die Bahn heute noch aufweist, tragen ausschliesslich englische Namen: Wall, Snake Corner, Sunny Corner, Nash/Dixon, Horseshoe, Shamrock Corner, Dyke, Bridge Corner, Leap, Martineau Corner und Portago Corner. Einzig die drittletzte Kurve wird halbwegs in Deutsch bezeichnet: Gunter Sachs Corner – zu Ehren des ehemaligen Klubpräsidenten.

Grundbedingungen für eine erstklassige Natureis-Bobbahn sind tiefe Temperaturen und Klimavorteile, die man fast nur im Hochgebirge vorfindet – und auch dort nur an bestimmten, von der Natur auserkorenen Stellen. In tieferen Lagen können Pistensohle und Kurvenwände dem enormen Druck, der sich auf die schmalen Bobkufen konzentriert, leicht nachgeben, was zu gefährlichem Einbrechen der Schlitten und damit zu schweren Stürzen führt. Daher ist die Heimat dieser Sportart rein alpin! Dem Bau des St. Moritzer Bob-Runs kommt neben der Natur auch die Konstruktionserfahrung von über einem Jahrhundert zugute. So erklärt sich, dass diese äusserst schnelle Eispiste bisher ganz wenige Opfer forderte; dies, obwohl gerade hier Jahr für Jahr die weltbesten Athleten unter Einsatz ihres letzten und ganzen Ehrgeizes regelrecht um Hundertstelsekunden und allerhöchste Meisterschaftstitel kämpfen. Auf der einzigen übrig gebliebenen Natureis-Bobbahn der Welt werden regelmässig Weltcupkuren und Landesmeisterschaften von verschiedenen Nationen ausgetragen. Dabei stehen nicht nur die Bobfahrer im Einsatz: Inzwischen haben auch die Rodler, die Bobbahn-Skeletonfahrer und die Skater aus aller Welt die Vorzüge der traumhaft gelegenen Oberengadiner Natureispiste erkannt und führen hier ihre Meisterschaften und Cups durch. Schade nur, dass die sprichwörtliche Engadiner Sonne dem Bob-Run Anfang März jeweils derart zusetzt, dass auch sie den Weg allen Irdischen gehen muss, um im folgenden Winter erneut entstehen zu können.

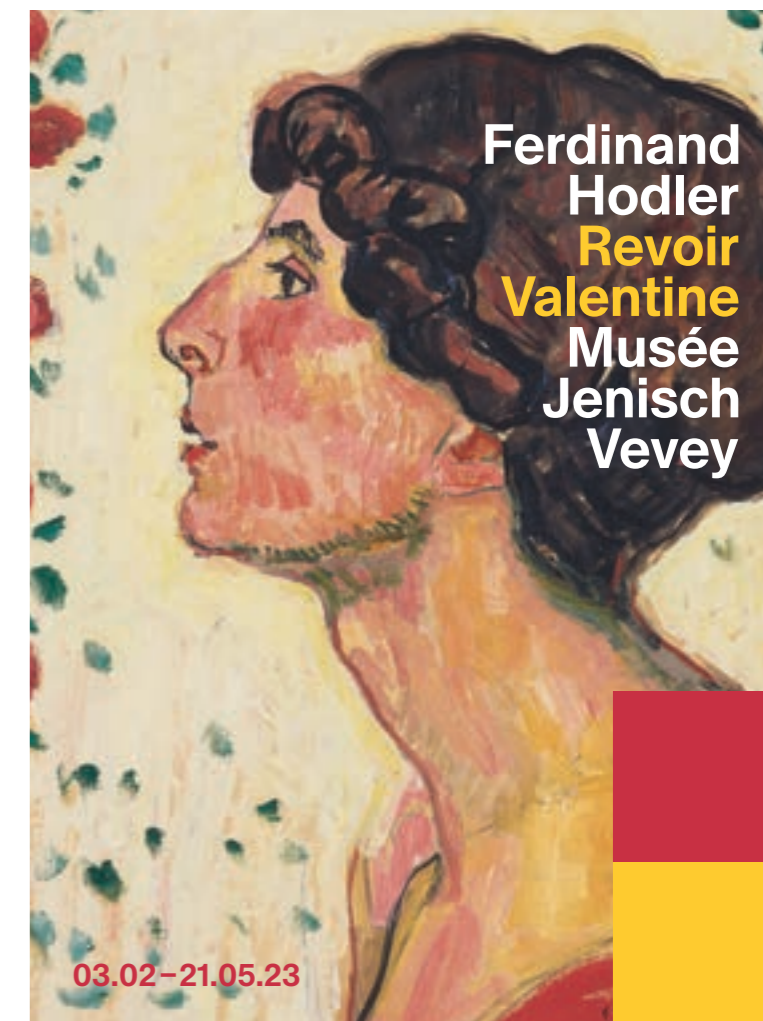
Werner Baumgartner ist Ehrenmitglied des Saint Moritz Bobsleigh Club.



DAS AO. EIN MANUAL FÜR DEUTSCH UND MIKROTYPOGRAFIE

42 Fehlerfelder von «Abkürzungen» bis «Zeit», Top-Fehler, Wörterbuch A-Z. Von Patrizia Villiger, Korrektorin EFA D/E, Gestaltung: Chris Burkhard, Art Directress. Erhältlich via dasao.ch, Instagram-Minilektionen: @dasao.ch.

«Das AO», Zürich 2020, 212 Seiten
«Das kleine AO», Zürich 2020, 16 Seiten
(dritte, überarbeitete Auflagen 2022)



UGO RONDINONE

WHEN THE SUN GOES DOWN AND THE MOON COMES UP

26. JANUAR – 18. JUNI 2023, GENÈVE



Un musée
Ville de Genève

geneve.ch

Mit der Unterstützung von

CBH

Compagnie
Bancaire
Helvétique



Filip Zuan, *Handmade*,
2020.

«Es ist Knochenarbeit, sehr hart»

Der Fotograf Filip Zuan hat eine Saison der Olympia-Bobbahn in St. Moritz dokumentiert. Vom Bau bis zum Zerfall. Er erlebte Arbeiter, die ihr Wissen von Generation zu Generation weitergeben, und versteht nun besser, was es bedeutet, die grösste Eisskulptur der Welt zu errichten.

FILIP ZUAN im Gespräch mit UTE NOLL

Herr Zuan, wie ist Ihr Projekt *Handmade* entstanden?

Wenn man im Engadin aufwächst, kennt man die Bobbahn in St. Moritz. Man weiss, dass sie jedes Jahr irgendwann steht. Man weiss, die Männer bauen sie tagsüber und nachts, aber wie sie das machen und was das genau heisst, das weiss man nicht. Mich ziehen solche geheimnisvollen Geschichten magisch an. Die Menschen hinter den Dingen sind in meiner Arbeit immer sehr wichtig. Ich möchte ihnen ein Gesicht geben. Das war auch bei der Bobbahn so. Ihr Bau wurde noch nie so richtig erzählt.

Wie haben Sie Zugang gefunden?

Ich hatte das Glück, dass ich die ganze Kommunikation und die Designaufträge für die Olympia-Bobbahn machte. Ein grosser Vorteil natürlich, dadurch war ich sehr nah dran. Bei der Fotografie liegt es mir am Herzen, dass ein Projekt natürlich abläuft. Es muss für alle passen. Also bin ich zuerst für ein paar Tage zu den Arbeitern gegangen, um zu schauen, ob sie für mein Projekt offen wären, wie sie auf mich reagieren. Am Anfang bin ich ganz ohne Kamera aufgetaucht und habe Zeit mit ihnen verbracht. Es war okay für alle. Dann habe ich mit der Dokumentation angefangen.

Was haben Sie von den Arbeitern über den Bau erfahren?

Ein paar Arbeiter kommen seit vierzig Jahren hierher. Das ist eine Familientradition. Es gibt Väter und Söhne, die zusammenarbeiten.

Sie geben das Know-how des Bahnbaus von einer Generation zur nächsten weiter. Eine wunderschöne Geschichte. Es ist Knochenarbeit, sehr hart. Die Tage sind lang, die Nächte kalt. Ein Wahnsinn, zu beobachten, wie sie die Bobbahn aus dem Nichts bauen und wissen, wie die Kurven konstruiert sein müssen, damit sie fahrbar sind. Die Bahn ist ja jedes Jahr anders, weil sie von Grund auf neu gebaut wird. Das ist auch für die Bobfahrer eine Herausforderung, sie müssen sich immer wieder neu auf die Strecke einstellen. Das macht St. Moritz speziell. Alle anderen Bahnen sind berechenbarer, weil sie fest verbaut sind.

Wie viele Arbeiter sind am Bau dieser Bahn beteiligt?

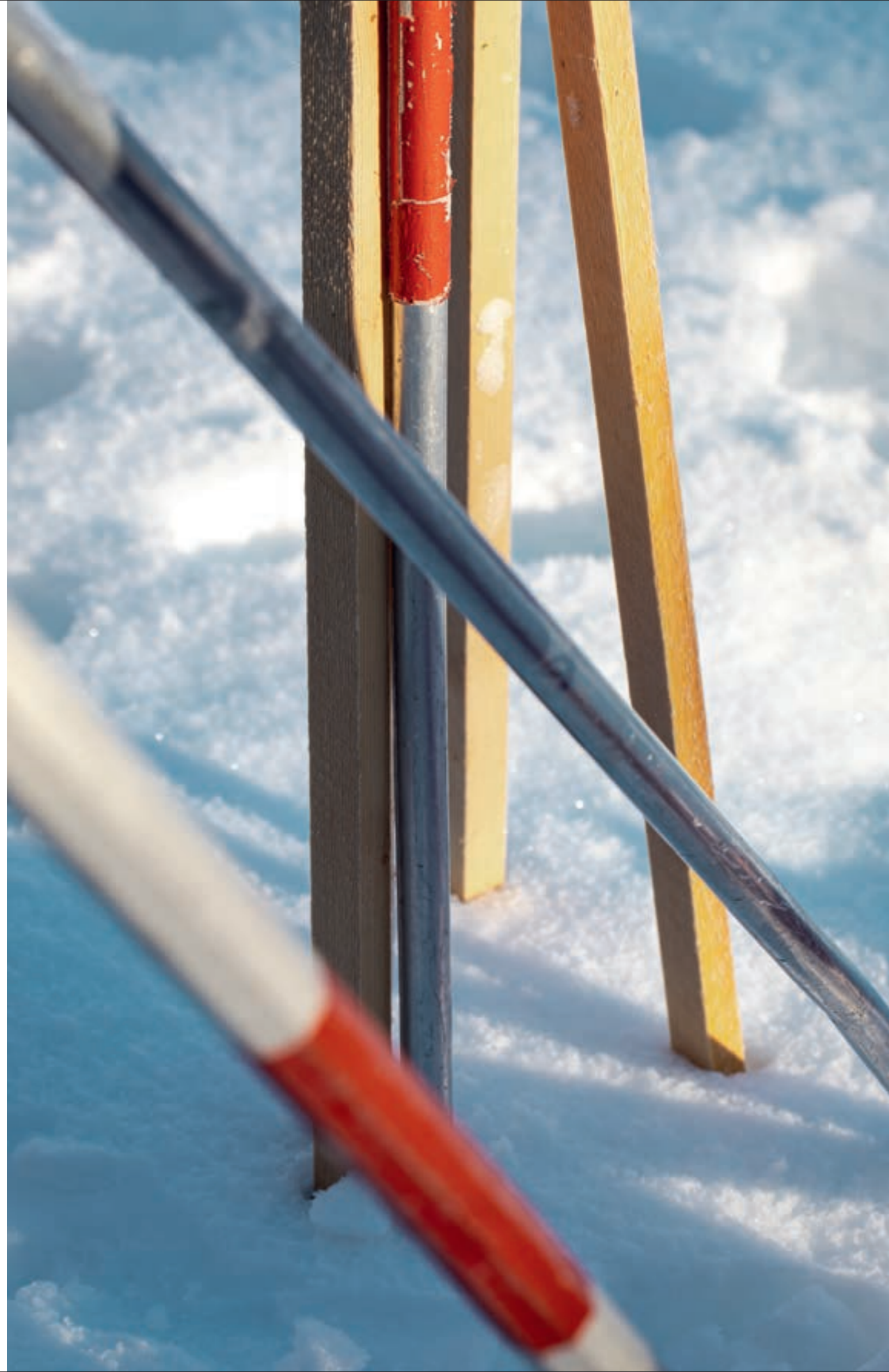
So um die fünfzehn. Und einige mehr kommen und gehen. Wie erwähnt, wollte ich die Gesichter hinter dem Bau zeigen, also die Arbeiter porträtieren. Ich habe es ihnen vorgeschlagen und einfach gesagt: «Hey, ich bin an dem Tag da, mein Studio ist dann aufgebaut, und wer kommen will, der darf.» Von den fünfzehn sind dann wirklich zwölf aufgetaucht. Es hat mich sehr gefreut, dass sie bereit waren, sich ablichten zu lassen.

Wie lange haben Sie an dieser Geschichte fotografiert?

Im Kopf hatte ich sie schon seit Jahren. Als ich dann anfang, habe ich einfach den Bau dokumentiert und war wochenlang dabei. Dann stand die Bahn plötzlich, und ich sagte mir: «Das ist ja ein Kunstwerk, die grösste

Eisskulptur der Welt. Die musst du zeigen und gebührend inszenieren.» Ich war dann nachts unterwegs und wollte die Bahn und ihre Kurven ohne Menschen fotografieren. Ich habe aber schnell gemerkt, dass die Arbeiter eigentlich die ganze Zeit da sind. Sie pflegen diese Bahn täglich, morgens und abends, und während der Rennen in den Pausen. Also wollte ich diese Pflege auch noch dokumentieren, weil das sehr speziell ist. Irgendwann hatte ich so viel Material, dass ich ein Buch draus machen konnte. Ich habe noch den tatsächlichen Sport, das Bobfahren auf der Bahn, integriert. Und den Zerfall der Bahn am Ende. Im Prinzip habe ich eine ganze Saison von A bis Z dokumentiert.

Filip Zuan, 1981 geboren, arbeitet vom Engadin aus vor allem als Outdoor- und Sportfotograf. Seine Bilder wurden in vielen Ausstellungen gezeigt, und er hat mehrere Fotobücher veröffentlicht. Darunter *Handmade* über den Bau der Olympia-Bobbahn in St. Moritz. Einige seiner Bilder sind in dieser Ausgabe zu sehen.



Filip Zuan, *Handmade*, 2020.
 Handschuhe, Schaufeln, Wasser und
 Schnee. Viel mehr braucht es nicht
 für die Knochenarbeit, eine Bobbahn
 zu bauen.

Links:
 Filip Zuan, *Handmade*, 2020.
 Holzplatten dienen der Orientierung. Mit
 ihnen kann abgemessen werden, wie
 viel Schnee schon aufgehäuft wurde.

Nächste Doppelseite:
 Filip Zuan, *Handmade*, 2020.
 Arbeiten an der Schlusskurve der
 Strecke.







Filip Zuan, *Handmade*,
2020.
Jeden Frühling schmilzt
die grösste Schnee-
skulptur und verschwin-
det. Bis sie im Winter
darauf wieder erbaut
und zu neuem Leben
erweckt wird.



Eröffnung einer OMEGA Boutique in St. Moritz

Besucherinnen und Besucher von St. Moritz können die Uhren, den Schmuck und die Accessoires von OMEGA ab sofort in einer neuen Boutique entdecken. Im Stil eines Schweizer Chalets mit einem behaglichen Kamin ausgestattet, warten auf die Uhrenliebhaber und Gäste der Boutique nicht nur die neusten Kollektionen der Marke, sondern auch ein herzlicher Empfang und ein angenehmes Ambiente.

St. Moritz war zweimal Austragungsort der Olympischen Spiele und verfügt über die älteste Naturbobbahn der Welt – für OMEGA war die Eröffnung einer Verkaufsstelle in der Alpenmetro-

pole daher ein logischer Schritt. Die Marke ist seit 1932 offizieller Zeitnehmer der Olympischen Spiele und trug zur Erfindung des Monobobs bei.

Die Verkaufsstelle ist mit kontrastreichem Holz, Möbeln aus rekonstituiertem Zebraholz, cremefarbenen Lederregalen, einladenden Sesseln und Designelementen im klassischen Rot und Gold von OMEGA eingerichtet.

Raynald Aeschlimann, Präsident und CEO von OMEGA, kommentierte das neue Verkaufsgeschäft wie folgt: «Wir möchten, dass sich unsere Kundinnen und Kunden bei OMEGA wie zu Hause fühlen. Unsere neue Boutique in St. Moritz wirkt von der

Strasse aus einladend und von innen warm und gemütlich: ein wunderbarer Ort, um aus der Kälte hereinzukommen und in aller Ruhe unser Angebot zu entdecken.»

Gäste können hier aber nicht nur die Uhren von OMEGA aus der Nähe begutachten, sondern auch ihre Begeisterung für hohe Geschwindigkeiten ausleben: Die neue Boutique befindet sich im Scala-Gebäude, einem dem Bob- und Skeletonsport gewidmeten Haus mit Restaurant, Kino, Bobrotsche und Museum.

omegawatches.com



Bobsport

Die Anfänge des Bobsports

In diesem Jahr hat OMEGA die Partnerschaft mit dem IBSF verlängert, und zwar bis zur Saison 2026/2027. Angesichts der vielen bevorstehenden Ereignisse ist es immer gut, einen Blick in die Vergangenheit zu werfen und sich an die Anfänge des Bobsports zu erinnern...

Als 1897 in St. Moritz der erste Bobklub der Welt eröffnet wurde, waren die einzigen Schlitten einfache Holzschlitten mit rudimentärer Lenkung. Seither ging es mit dem Sport rapide vorwärts – im wahrsten Sinne. Der Name Bob wurde mit dem Aufkommen der Stahlschlitten geprägt, in denen die Mannschaften hin- und herwippten (engl. «to bob»), um ihre Geschwindigkeit auf den geraden Strecken zu erhöhen.

Das erste Viererbob-Rennen wurde bei den ersten Olympischen Winterspielen 1924 in Chamonix ausgetragen. Nur acht Jahre später fand das erste Zweierbob-Rennen bei den Olympischen Winterspielen in Lake Placid statt. Die ersten Bobfahrer wurden aus anderen Sportarten wie der Leichtathletik rekrutiert, dank der sie über die

für einen guten Start beim Bobrennen erforderliche Kraft und Geschwindigkeit verfügten. Als der Sport jedoch an Popularität gewann, wurden Regeln eingeführt, um das Gewicht der Mannschaft und des Schlittens zu begrenzen, was zu den schlanken, starken Teilnehmern und den eleganten Glasfaserschlitten führte, die wir heute kennen.

Die Rolle von OMEGA

Dank des unübertroffenen Rufes von OMEGA im Bereich der Sportzeitmessung ist zuverlässige Präzision im Bobsport garantiert. Das Ziel des Bobsports ist einfach, aber um es ohne Zwischenfälle bis zur Ziellinie zu schaffen, braucht es Geschick, Kampfgeist und Mut. Zweier- oder Viererteams starten aus dem Stand, steigen ein und versuchen, in kürzester Zeit bergab zu fahren. Die Teams können es sich nicht leisten, auch nur den Bruchteil einer Sekunde zu verlieren. Im Bobsport kann sich der Vorsprung von einer Zehntelsekunde am Start in einen Vorsprung von Dreizehntelsekunden an der Ziellinie verwandeln. Eine präzise Zeitmessung ist nicht nur bei den Rennen,

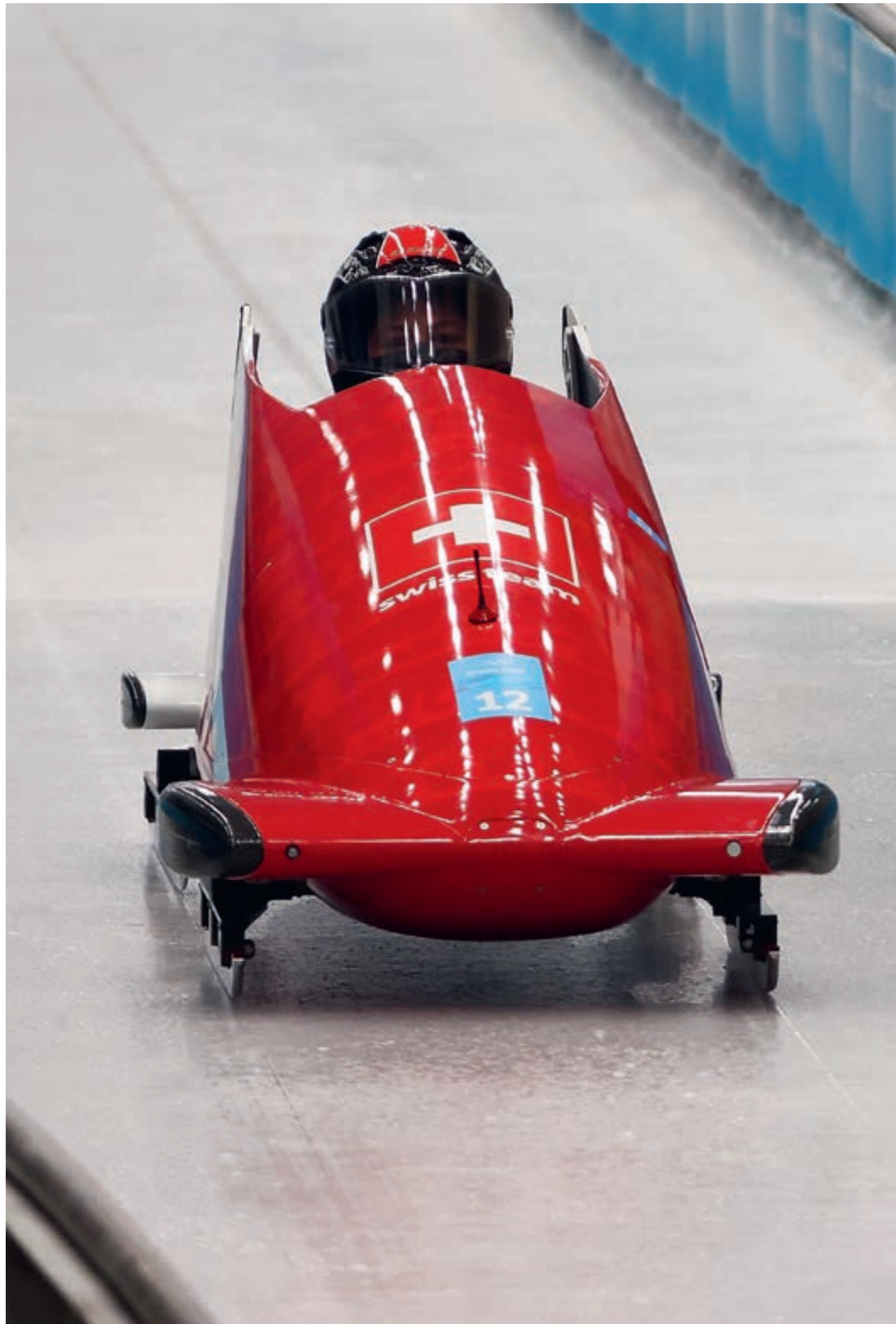
sondern auch bei den Trainingseinheiten unerlässlich. Anhand von nicht weniger als sechs Zwischenzeiten entlang der Strecke können die Teams feststellen, an welcher Stelle der Strecke sie ihre Performance verbessern müssen.

Faszination Monobob

Seit 2011 ist diese rasante Disziplin eine Leidenschaft der Marke. OMEGA hat nicht nur bei der Entwicklung und der Verbreitung der Sportart Pionierarbeit geleistet, sondern den Monobob auch bei den Olympischen Winterspielen in Peking 2022 willkommen geheissen.

Der als Formel eins der Wintersportarten bekannte Monobob ist eine dynamische Variante des klassischen Wintersports und besticht durch schnittige Einerbobs, die von nur einer Person angeschoben, gelenkt und gebremst werden. Aus diesem Grund hängt alles vom Können des Bobpiloten ab.

Mit einer Länge von 2,30 Metern und einem Gewicht von nur ungefähr 130 Kilogramm sind Monobobs zudem recht leicht. Sie können daher



Geschwindigkeiten von bis zu 120 km/h erreichen und eine Gravitationskraft von 3 bis 4 g ausüben.

Der Sport verfügt über zahlreiche Zeitmessgeräte von OMEGA, darunter einige der Technologien, die oft im klassischen Bobsport eingesetzt werden. Zum Beispiel ist jeder Monobob mit Sensoren ausgestattet, die verschiedene Faktoren wie g-Kräfte, Winkel, Bahnkurven und die Beschleunigung messen können.

Das Zeitnahmesystem für den Bobsport

Das OMEGA Zeitnahmesystem für den Bobsport ist eine exklusive Entwicklung, die präzise Analysen, Auswertungen und öffentliche Präsentationen wichtiger kinetischer, über die gesamte Dauer einer Bobbahn erfasster Daten ermöglicht.

Funktionsprinzip

Das OMEGA Zeitnahmesystem für den Bobsport verfügt über eine komplexe Anordnung von Sensoren zur Erfassung von Bewegungsdaten wie Geschwindigkeit, Beschleunigung und Rollwinkel des laufenden Schlittens. Diese Echtzeitinformationen werden für TV-Grafiken und Trainingseinheiten verwendet. Das intelligente System ist in der Lage, den Start und das Ende einer Fahrt zu erkennen, und schaltet in den Energiesparmodus, wenn der Bob nicht auf der Bahn ist.

Funktionen des Systems

Mit einer Kombination aus Radarsensor und 3D-Trägheitssensoreinheit, die mit einer massgeschneiderten Software verbunden ist, kann das OMEGA Zeitnahmesystem für den Bobsport alle wesentlichen Fahrparameter erfassen, die selbst für die komplexesten Analysen und Vergleiche von Teams und Trainern geeignet sind. Ein typischer Datensatz umfasst die folgenden Parameter:

Geschwindigkeit und Distanz

Die Geschwindigkeit wird vom Radarsensor kontinuierlich mit einer Rate von zehn Messungen pro Sekunde erfasst und kann an jedem Punkt der Strecke gemessen werden, auch in scharfen und steilen Kurven.

Beschleunigungskräfte

Der 3D-Trägheitssensor erfasst die Beschleunigungen in allen Achsen und ermöglicht so komplexe Analysen von Fahrlinien oder Reaktionszeiten.

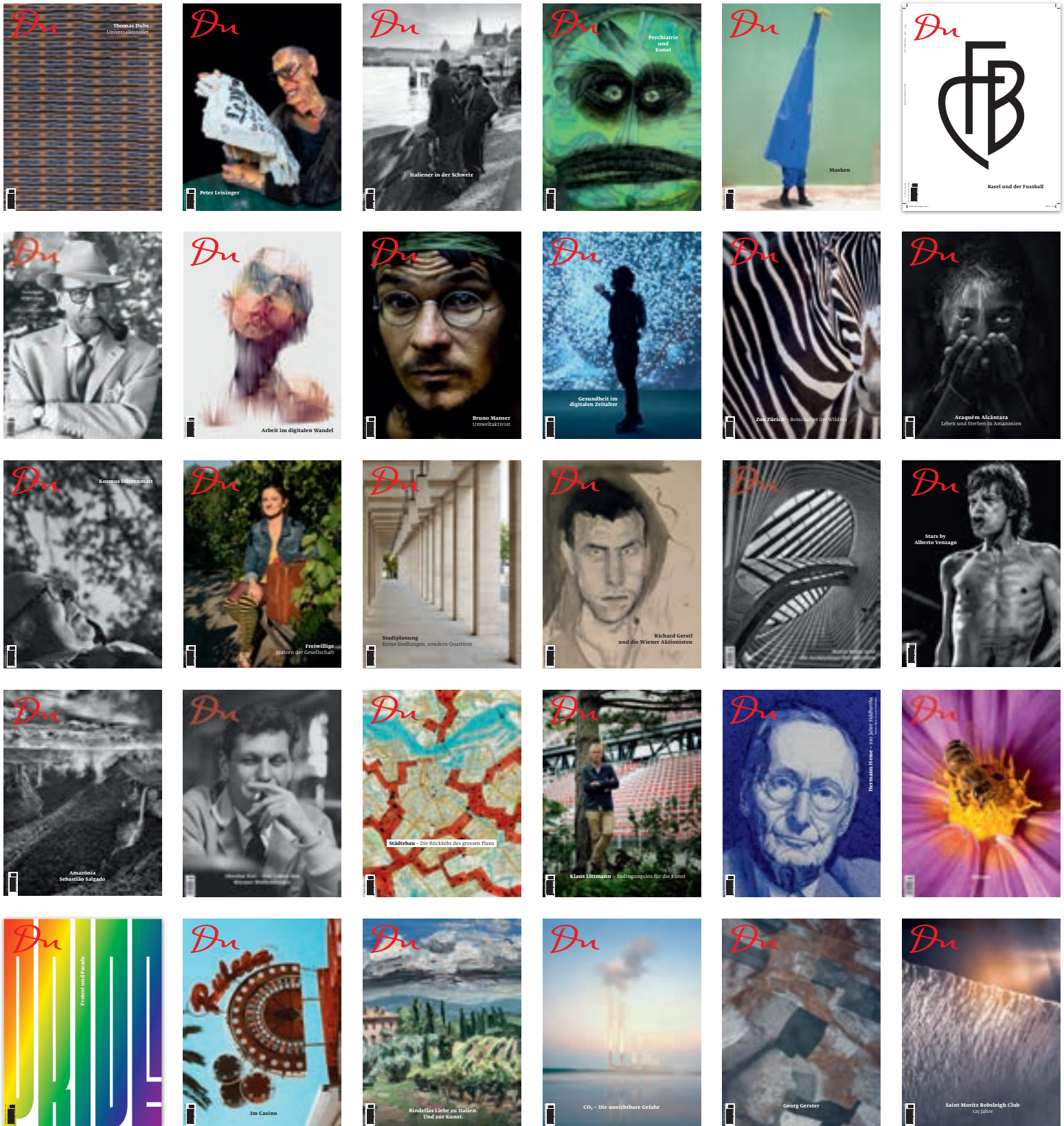
Vergleich von Distanzen

Die von einem Bob zurückgelegte Strecke kann auch gemessen werden, indem seine Geschwindigkeit entlang eines bestimmten Streckenabschnitts verfolgt wird. Während eines Wettbewerbs fährt jedes Team mehrmals hintereinander denselben Streckenabschnitt hinunter, sodass die von jedem Schlitten in dieser Phase der Abwärtsfahrt zurückgelegte Strecke gemessen werden kann. Anhand dieser Informationen lassen sich die Fahrlinien der verschiedenen Schlitten vergleichen. Eine wichtige Information, wenn der Unterschied zwischen dem ersten und dem zweiten Platz nur den Bruchteil einer Sekunde ausmachen kann.



- 1 Anzeige der Höchstgeschwindigkeit
- 2 Vergleich der Höchstgeschwindigkeit
- 3 Kontinuierliche Geschwindigkeit im Allgemeinen
- 4 Beschleunigung von 0 auf 30 Meter
- 5 Vergleich von Distanzen

Mit dem Abo keine Ausgabe verpassen



Abonnieren Sie *Du*, und lassen Sie sich von den spannendsten Entwicklungen im breiten Feld der Kultur überraschen.

Deutschland, Österreich und Schweiz

Jahresabo	CHF 160.- / EUR 139,-
Zwei-Jahres-Abo	CHF 290.- / EUR 249,-
Studenten-Abo	CHF 80.- / EUR 70,-
Drei Ausgaben (Probe-Abo)	CHF 40.- / EUR 35,-

Bestellung und Information

Tel.: +41 58 510 29 72 abo@du-magazin.com du-magazin.com



TANK FRANÇAISE
Cartier

Du 919 | Februar / März 2023

Saint Moritz Bobsleigh Club

Du

CHF 20 / EUR 15

Die Zeitschrift über Kultur - Nr. 919



500515 225521 7

Saint Moritz Bobsleigh Club
125 Jahre



