

Älteste Bobbahn der Welt

Die Bobbahn St. Moritz–Celerina wurde 1904 in Betrieb genommen. Damit ist der Eiskanal im Oberengadin die älteste Bobbahn der Welt und zugleich die letzte noch übriggebliebene Natureispiste der Welt. Begonnen hat die Geschichte des Olympia Bob Run am Ende des 19. Jahrhunderts. Die vorwiegend britischen Wintergäste suchten nach einem Ort für die Ausübung ihrer eben erfindenen Sportart. Die Bobenthusiasten lagen sich aber mit ihren Kollegen aus dem Skeletonlager wegen der Benützung des Cresta Run in den Haaren. Im Jahr 1903 wurde anlässlich eines Galaabends eine Sammlung durchgeführt, welche knapp 11000



Zwei Bilder aus vergangenen Zeiten. Die Ausrüstung war rudimentär und die Schlitzen entsprachen längst noch nicht dem heutigen Stand. Trotzdem wurden damals schon hohe Geschwindigkeiten erreicht und das Befahren der Bahn erforderte viel Mut.

Fotos: © Bobmuseum Celerina

Schweizer Franken ergab. Unverzüglich wurde der Bau einer Bobbahn projektiert, welche dank der Unterstützung von Alphonse Baudrutt auf dem ausgedehnten Areal des Kulim Hotels erstellt und am 1. Januar 1904 mit einem Bobrennen eingeweiht werden konnte. Eines ist bis heute gleich geblieben: Die Bobbahn wird jedes Jahr neu gebaut.

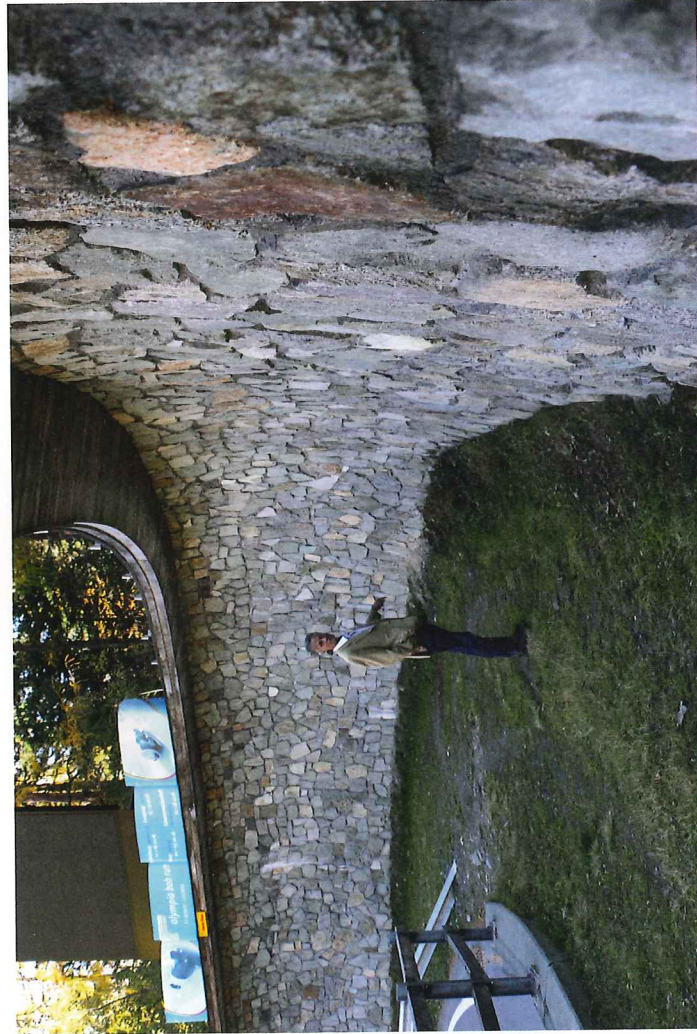
Weitere Informationen über den Bobsport und dessen Geschichte finden Sie unter www.olympia-bobrun.ch oder im Bobmuseum in Celerina. ■ www.bobmuseum.ch

Der Olympia Bob Run St. Moritz – Celerina

Start	1852 m ü. M.
Ziel	1738 m ü. M.
Länge	1722 m
Höhendifferenz	130 m
Gefälle durchschnittlich	8,14 %
Kurven	19
Top Speed	bis zu 145 km/h
Zentrifugalkraft	bis zu 4,5 G
Schneemenge	15 000 m³ Schnee werden verbaut
Wasser	7000 m³ Wasser werden benötigt
Bauzeit	3 bis 4 Wochen
In Betrieb	seit 1904
Besonderheit	älteste Bobbahn und einzige Naturbobbahn der Welt

Top-Events in diesem Winter

Para World Cup	11. bis 16. Januar 2016
Europacup	25. bis 30. Januar 2016
Weltcup und Europameisterschaft	2. bis 7. Februar 2016
Schweizer Meisterschaft	26. bis 28. Februar 2016
Informationen	www.olympia-bobrun.ch



Die Horse Shoe Kurve, das Herzstück der Bahn, wurde zwei Mal den immer schnelleren Sportgeräten angepasst. Im Winter 1955/56 wurde sie mit Natursteinen verstärkt und der Radius um 2,5 m vergrössert. 1995 wurde der Radius um weitere 2,5 m erweitert, gleichzeitig wurde die Einfahrt um 1,5 m erhöht, womit die Geschwindigkeit um etwa 2 km/h reduziert und die Schäden im Eis wesentlich verringert werden konnten.

Foto: © Walter Bähni

rend der Arbeit nicht auf die Uhr schauen. Es waren einfach immer Mitarbeiter aus dieser Gegend, und es stellte sich heraus, dass die Erfahrungen mit den Südtirolern sehr positiv waren. Etwas, das erfolgreich ist, sollte man nicht verändern.»

Die Klimaerwärmung mache sich auch im Engadin bemerkbar, sagt Brantschen: «Die Durchschnittstemperatur steigt. Wir liegen zwar auf 1700 bis 1800 Meter über Meer, aber auch wir spüren ab und zu Wetterkapriolen. Auch ist das Zeitfenster, in dem die Temperatur für den Bahnbau niedrig genug ist, heute kleiner als noch vor 30 oder 40 Jahren. Wir haben auch schon gezittert, ob die Bahn rechtzeitig fertig wird. Gerade im letzten Jahr wurde es relativ knapp, im November herrschten praktisch Spätsommervhältnisse. Zwar verfügen wir heute – im Gegensatz zu früher – über Kunstschneeanlagen. Aber diese brauchen eine bestimmte Temperatur, damit wir sie überhaupt einsetzen können.»

Eine Kunsteisbahn sei zurzeit noch kein Thema, betont der Bauchef. «Natürlich haben wir uns darüber schon Gedanken gemacht. Die Klimaerwärmung ist eine Tatsache, die wir akzeptieren müssen. Die Frage ist: Wie geht es weiter? Ich bin zuversichtlich, dass die klimatischen Bedingungen den Bau unserer Natureisbahn noch eine ganze Weile ermöglichen. Aber keiner kann sagen wie lange.»

Bahn finanziell beinahe selbsttragend

Zu den Kosten sagt Brantschen: «Das Budget zum Bau und Unterhalt der Bahn beträgt jährlich rund 600 000 Franken. Träger der Bahn sind die beiden Gemeinden St. Moritz mit 65 Prozent und Celerina mit 35 Prozent. Die Bahn ist nicht selbsttragend, aber die Defizite halten sich absolut in Grenzen. Es ist unserem heutigen Betriebsleiter Roberto Triulzi und dessen Vorgänger Werner Camichel gelungen, sehr viele Einnahmen zu generieren. Beispielsweise durch die Gästefahrten und andere Events, die auf der Bahn stattfinden. Die Zahlen sind steigend.»

Im Frühling schmilzt das ganze Kunstwerk wieder dahin. Verspürt der langjährige Bahnbauer deswegen eine Melancholie? «Nein, das ist ganz einfach der Lauf der Dinge. Wir formen Schnee zu einem Gebilde, das zu sportlichen und spassigen Zwecken verwendet wird. Und irgendwann gibt man es der Natur in Form von Wasser wieder zurück.» ■



Viel Handarbeit und unzählige Schweisstropfen sind – trotz der Kälte – mit dem Bau der Bobbahn verbunden.

Foto: © Damian Gianola