

Brantschen ist kein Lautsprecher, kein großer Kommandeur. Er setzt beim Bau ganz auf den Zusammenhalt innerhalb der Südtiroler Bauequipe. „Ohne ein echtes Team entsteht hier gar nichts“, sagt er und rühmt die Homogenität der Gruppe, in der es keinen Leader, keinen Anführer gebe. Schaut man dem Team beim Aufbau zu, wirkt es auf den Beobachter wie ein tatzelwurmartiger Organismus. Aufgereiht stehen sie hintereinander. Kaum ein Wort fällt, jeder weiß, was er zu tun hat: schaufeln. Zwar wird der Kunstschnee mit dem Pneubagger herangebracht. Verarbeitet wird er hernach aber ausschließlich von Hand. Und als ob die Aufgabe – 5000 Kubikmeter Schnee heranzuschaukeln – nicht anstrengend genug wäre, wird das „Baumaterial“ mit insgesamt 4000 Kubikmeter Wasser zu Pflotsch gemacht. Es soll am Ende schließlich eine Eis- und keine Schneebahn werden. Zweieinhalb Wochen schaufeln die tapferen vierzehn, bis kurz vor Weihnachten die – in Worten – eintausendsiebenhundertzweiundzwanzig Meter lange Bahn für den Betrieb bereit ist.

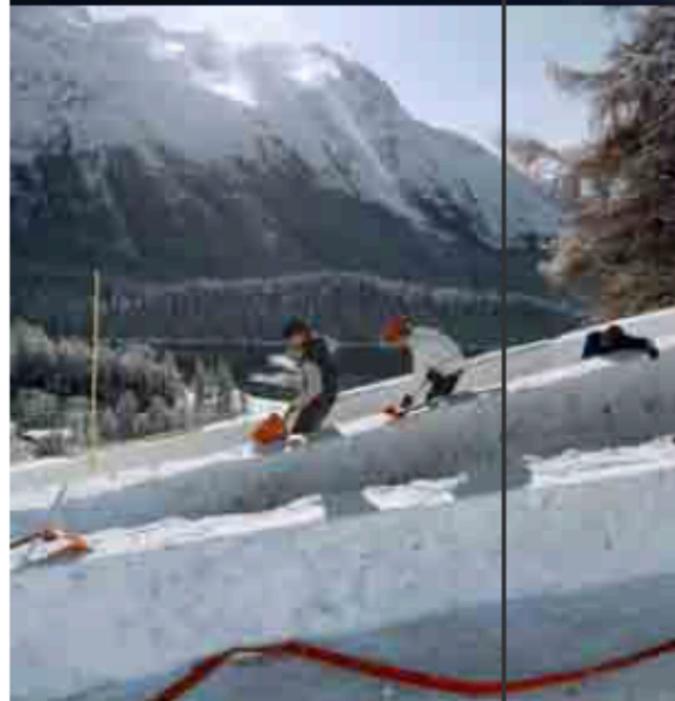
Viele der Bahnarbeiter sind seit Jahren dabei. Am längsten die Brüder Alfred und Konrad Nischler, sie waren schon vor dreißig Jahren am Bau der Bahn beteiligt. Der 51-jährige Alfred ist der älteste im Bauteam. Eigentlich wollte er diesen Winter nicht mehr im Engadin verbringen. Doch seine Kollegen bekneten ihn so lange, bis er eben doch wieder anreiste. Zurück ließ er für eine weitere Wintersaison seine Frau und die drei Kinder. „Das macht den Abschied schon schwer“, sagt er, der im Sommer mit der Familie zur Alp fährt. Denn um die freien Tage abzuzählen, an denen man die Familie besuchen könnte, braucht es nicht einmal eine ganze Hand. Pausiert wird am 25. Dezember, ansonsten gilt vom Baustart Ende November bis zum Saisonabschluss anfangs März: Arbeitsbeginn gegen 6.30 Uhr – wenn es in der Nacht geschneit hat, früher –, Feierabend zwölf oder vierzehn Stunden später.

Die Südtiroler wollen sich nicht beklagen über die langen Tage. Ihnen gefällt ihre Aufgabe. „Sie passt mir gut – schaffen muss man ja überall“, sagt Alfred Nischler. Daran ändert auch ein Umstand nichts, den er in seinem Südtiroler Dialekt bekent: „Die G'lenke tun scha weh.“ Die anstrengende Arbeit war einst den Einheimischen zu viel. Nischler erinnert sich mit einem Lächeln: „In den Achtzigern waren ein paar Mal auch Schweizer dabei. Aber nach vier, fünf Tagen verschwanden sie jeweils wieder. Sie hatten das Jahr durch mit der Schaufel zu wenig Kontakt.“

Diese Geschichte beginnt jeden November in Südtirol, gut hundert Kilometer östlich des Engadins. Aus Naturns und Umgebung fahren Jahr für Jahr fünfzehn Männer nach St. Moritz. Sie haben eine Mission: den Olympia Bob Run St. Moritz. Ohne die vierzehn wackelnden Arbeiter (und ihren Koch), die sommers auf dem Bau, dem Bauernhof, der Alp oder im Wald tätig sind, wäre der Bahnbau eine Illusion. Eine Illusion aus 5000 Kubikmeter Schnee und 4000 Kubikmeter Wasser. Sagt Christian Brantschen, der die Südtiroler als Bauchef beaufsichtigt. Dem Einheimischen Brantschen obliegt seit 22 Jahren die Verantwortung über den Bahnbau. Das gibt ihm die Gelassenheit, oberhalb der Zielkurve zu stehen, den durch den Eiskanal herunterdonnernden Bobs zuzuschauen und zu sagen: „Es ist ja nur Schnee und Eis.“



LEAP, MARTINEAU, PORTAGO
Diese drei Kurven bilden den schwierigen Zielabschnitt, wo die Bobs ein Höchsttempo von rund 140 km/h erreichen.



OLYMPIA BOB RUN ST. MORITZ

Führt von St. Moritz bis hinunter in den Nachbarort Celerina, vorbei am Golfplatz Kulm links vom Sunny Corner und durch einen Wald namens God da Ruinatsch.

