



Aus „Grün“ wird Weiß: oben die Startgerade mit dem ersten Anlehner vor Wall Corner; unten die Einfahrt in den Gunter Sachs Corner – benannt nach dem ehemaligen Präsidenten des St. Moritz Bobsleigh Club.

Wer will es ihnen verübeln: Acht Stunden Schauflerei pro Tag sind nicht jedermanns Sache. Und auch der Hauptgrund, warum in St. Moritz die letzte Natureisbobbahn der Welt steht. Alle anderen Schauplätze des Weltcups sind künstlich errichtete Betonwannen. Anders in St. Moritz, wo ein großer Teil der Strecke im Sommer als Wander- und Forstweg dient und sich die Bahn Jahr für Jahr unterschiedlich fährt. Bauchef Brantschen sagt: „90, 95 Prozent können wir beeinflussen, der Rest ist Natur.“

Die Streckenführung ist größtenteils noch identisch mit der ursprünglichen von 1904. Damals wurde die Bahn durch die Engländer vom Saint Moritz Bobsleigh Club gebaut. Das macht den Olympia Bob Run (der erste Teil des Namens erinnert an die Austragungen der Winterspiele 1928 und 1948) zur ältesten Bahn, die noch in Betrieb ist.

Ende Herbst, wenn Schnee und Eis noch fern sind, ist es nur schwer vorstellbar, wie die Passage durch den Wald hinunter ins Nachbardorf Celerina im Winter Herzrasen und Adrenalinausstöße verursachen soll. Dafür erscheint das Gefälle viel zu gering: Auf den knapp zwei

Kilometern überwindet der Spazierweg, der im Winter das Trasse der Bobbahn bildet, gerade einmal 130 Höhenmeter. Entsprechend beeindruckend ist, was eine Eisbahn, kombiniert mit einem 170 Kilogramm schweren Bob, daraus macht: In der langgezogenen Zielkurve erreichen die sich holpernd und polternd ankündigenden Gefährte nach gut einer Minute Fahrzeit Tempi von über 140 km/h.

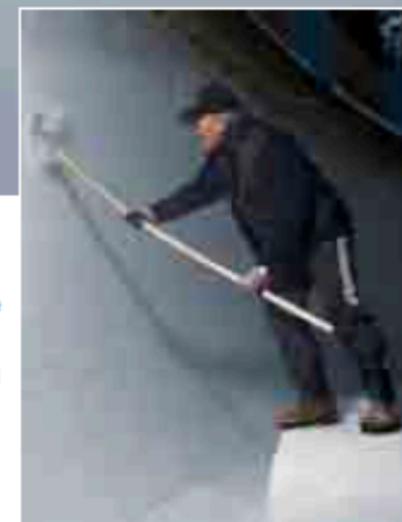
Für Bob-Profi Beat Hefti, der bei Olympischen Spielen und Weltmeisterschaften Medaillen gewonnen hat, ist die Zielkurve „nur“ eine weitere Kurve. Dennoch ist die St. Moritzer Natureisbahn für ihn etwas Besonderes, nicht nur weil es die Schweizer Heimbahn ist. „Es ist sehr speziell, so nah an den Bäumen vorbei den Wald hinaufzufahren“, sagt Hefti. Der Effekt verstärkte sich noch, wenn auf den Bäumen Schnee liege – der ab und zu auf die Bahn falle –, denn „das gibt es sonst nirgends“.

Gerade die Profis sorgen dafür, dass an

**DAS GEFÄLLE DER BAHN IST GERING, DENNOCH ERREICHEN DIE BOBS IN DER ZIELKURVE 140 KM/H.**

der Strecke den vierzehn Bahnarbeitern die Arbeit nicht ausgeht. Nach jedem Bob werden die entstandenen Rillen weggekratzt, wird die Bahn mit Wasser und Eisabrieb ausgebessert. Jeder der vierzehn hat einen Bereich zugeteilt, für den er die ganze Saison über verantwortlich ist. Wenig verwunderlich, steht ausgerechnet der routinierte Alfred Nischler beim Horse Shoe. Ungefähr auf der Hälfte der Strecke liegt diese hufeisenförmige Schlüsselstelle, die ihren Namen der Form der Kurve verdankt. Hier wirken die größten Fliehkräfte auf die Bobfahrer, bis zu 5 g (das fünffache Körpergewicht). Zudem holt man sich hier mit einer geglückten Ausfahrt Schwung für die untere Streckenhälfte.

Die aufwendige Handarbeit sorgt für eine weitere Eigenheit: Die Bahn verändert sich über die Saison. Pilot Hefti sagt: „Im Weltcup im Januar ist sie anders zu fahren als noch bei den Schweizermeisterschaften im Dezember. Die ruppigen Passagen werden nach und nach ausgebessert. Dadurch wird die Bahn runder, was es nicht einfacher macht, schnell zu fahren.“ Auch im Wettkampf verhält sich die Bahn durch die stete Pflege anders: „Während die Zeiten bei allen anderen



HANDARBEIT AN DER IDEALLINIE Paul Wiethaler (links) und Alfred Nischler (rechts) sind zwei der vierzehn Söldner Spezialisten, welche die Bobbahn aufbauen und über die Saison ständig betreuen. Wobei ständig heißt: Nach jeder Fahrt wird Hand angelegt. Die Balken über der Bahn – hier in Devils Dyke – bilden das Stützgerippe für die Sonnensegel, die bei hohen Temperaturen die Bahn vor der direkten Einstrahlung schützen.