

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 239 (1966)

Artikel: Die Skeletonfahrer von Cresta-Run
Autor: Weihmann, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-655612>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Skeletonfahrer von Cresta-Kun

Wer zufällig in der Zeit zwischen Mitte November und Ende Februar nach dem Wintersportplatz St. Moritz kommt, dem bietet sich dort eine sportliche Sensation, die er sich keinesfalls entgehen lassen sollte: das Skeletonfahren auf dem Cresta-Kun.

Das Fahren auf dem Skeleton ist wohl die merkwürdigste Wintersportart, die es gibt. Es ist ein Mittelding zwischen Schlitten- und Bobfahren. Und wenn man so selten vom Skeletonfahren hört, so einfach deshalb, weil es in Europa nur eine einzige Skeletonbahn gibt – eben den Cresta-Kun bei St. Moritz im Engadin. Nur Kanada, die Vereinigten Staaten und Rußland haben noch solche Bahnen, doch sind sie dort wesentlich harmloser angelegt.

Der Skeleton – zu deutsch „Skelett“ oder „Gerippe“ – ist ein ganz niedriger Ein-Mann-Schlitten ohne Lenkung und ohne Bremsen. Seine Bauart ist in keiner Weise genormt; weder Spurweite noch Länge, Breite oder Gewicht sind vorgeschrieben. Dennoch hat sich eine bestimmte Konstruktion

durchgesetzt: die beiden Rufen haben die Form plattgedrückter Ovale (ähnlich einer riesigen Sicherheitsnadel oder einer Büroklammer) und sind aus hartem, jedoch federndem Chromstahl gefertigt und aufs sorgfältigste geschliffen. Die Spurweite liegt bei 105 oder 110 Zentimeter. Zwischen den Rufen spannt sich eine flache Auflage, auf der ein kleines, leicht gepolstertes Rollbrett läuft. Der ganze Apparat wiegt 65 Kilogramm; für Anfänger gibt es leichtere Schlitten, mit denen man nicht so hohe Geschwindigkeiten erzielt. Trotz dieser einfachen Bauweise kostet ein Skeleton rund 700 Franken.

Übrigens sagt man statt „Skeleton“ auch „Toboggan“. Das war ursprünglich die indianisch-englische Bezeichnung für den Schlitten der kanadischen Eingeborenen, der aus einem Paar schmaler, vorn hochgebogener und durch Lederriemen festgehaltener Bretter bestand. Der moderne Skeleton hat natürlich mit dem altkanadischen Toboggan fast nichts mehr gemein – und auch viel weniger mit dem Toboggan-Rutschteppich auf den Volksfesten.

Das also ist das Sportgerät der „Cresta-Riders“, der Skeletonfahrer von St. Moritz. So eigenartig wie dieses Gerät, so eigenartig und einmalig ist auch die Bahn. Es handelt sich da um einen durch und durch vereisten Hohlweg, gewissermaßen eine oben offene Eisröhre, die – schmaler als eine Bobbahn – von Wand zu Wand nur anderthalb Meter mißt. Sie beginnt an einem Steilhang in der Nähe des berühmten Winterkurorts St. Moritz und windet sich in einer Länge von 1214 Meter hinunter nach Celerina-Cresta, wo sie – 157 Meter tiefer – in einer jähren Gegensteigung ausläuft. Keinen Meter fährt der Skeletonfahrer über Schnee; vom Start bis zum Ziel rast sein Schlitten über blankes Eis, so daß auch an den Stellen mit geringerer Neigung eine enorme Beschleunigung erreicht werden kann. Geschwindigkeiten von 100 Stundenkilometern sind hier gar nichts Besonderes.

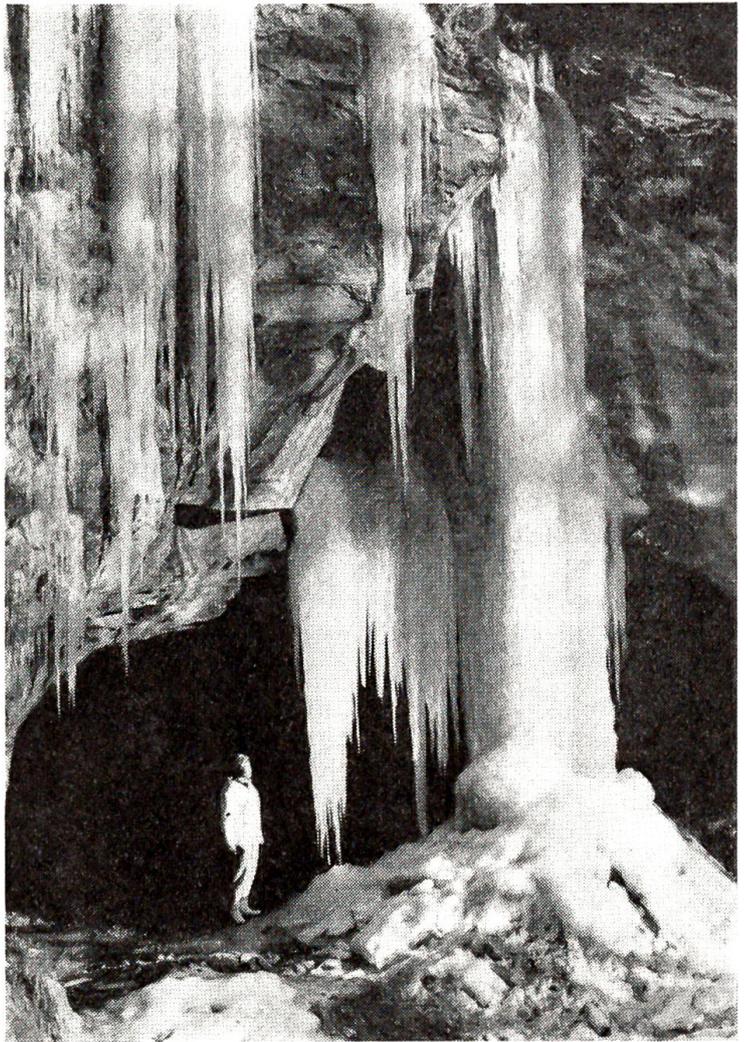


Eishockey im Erlacherhof an der Junkerngasse in Bern im strengen Winter 1964/65

Photo W. Nydegger, Bern

Die Idee, in St. Moritz eine schnelle Schlittenbahn zu bauen, liegt schon achtzig Jahre zurück. Damals waren die Ostschweizer Kurorte Davos und St. Moritz das bevorzugte Urlaubsziel der Engländer. Die Davos-Anhänger hatten eine recht ordentliche Schneeschlittenbahn zur Verfügung, die St. Moritz-Freunde hatten nichts dergleichen. Und jedes Jahr, wenn von den Davoser und St. Moritz Engländern ein gemeinsames Schlittenrennen ausgetragen wurde, mußten die aus St. Moritz ohne Siegespreise nach Hause gehen, weil ihnen keine rechte Trainingsmöglichkeit zur Verfügung stand. Das wurmte sie natürlich, und so begannen im Jahre 1884 fünf von diesen Schlittenbegeisterten, in St. Moritz eine eigene Bahn zu bauen. Natürlich sollte das keine so einfache Bahn wie die in Davos werden! Man wollte vielmehr einen besonders schnellen und besonders schwierig zu befahrenden Kurs bauen. Er sollte so angelegt sein, daß nur wirkliche Geschicklichkeit und kein Zufall zum Siege führen konnte. Und so entstand der Cresta-Kun.

Anfangs fuhr man noch sitzend wie auf einem normalen Schlitten. Längere Zeit gab es auch mehrsitzige Toboggans. Ferner veranstaltete man eigene Rennen für Damen. Das gibt es heute alles nicht mehr. Der Skeleton ist immer einsitzig; er wird liegend gefahren, und zwar seit dem Jahre 1901 auf einem Rollbrett; und er darf nur von Männern und gelegentlich von jüngeren Nachwuchslenten benutzt werden. Geblieben ist jedoch die Streckenführung der Cresta-Bahn. Alljährlich im Dezember wird die Piste neu gebaut. Vier leichte Krümmungen hat die Strecke und sechs Hauptkurven. Sie alle haben ihre Namen – englische Namen übrigens, weil ja der ganze Skeleton-Sport ursprünglich eine rein englische Angelegenheit war. Da ist als erste scharfe Linkskurve „Church=Leap“, gleich darauf folgt die „Curzon=Kurve“, welche sich nach rechts wendet und sofort in die „Thomas=Kurve“ übergeht. Dann schießt die Bahn in einer langen, schnellen Geraden auf „Rise“ zu, an die „Battledore“ und „Shuttlecock“ anschließen. Die letzte große Kurve ist „Stream Corner“. Im un-



Der strenge Frost des vergangenen Winters brachte wunder-schöne Eisbildungen.

Photo F. Lörtscher, Bern

teren Teil der Bahn liegen dann noch „Bulpett“ sowie als letzte, leichtere Biegungen „Scylla“ und „Charybdis“. Das Ende ist eine gerade Schußstrecke, die in einer scharfen Gegensteigung ausläuft. Alles in allem ist die Bahn 1214 Meter lang. Das Durchschnittsgefälle liegt bei 1:7,7. Das heißt 1 Meter in der Senkrechten auf 7,7 Meter in der Waagrechten. An der steilsten Stelle aber – zwischen der Church- und der Curzon-Kurve – schießt die Bahn mit 1:2,8 hinunter!

Ja, die Cresta-Rennen! Da gibt es alljährlich eine ganze Menge, und jedesmal winkt ein schöner, silberner Pokal. Immer ist etwas los, immer

haben die Cresta-Riders etwas zu tun. Einige der Rennen werden über die volle Distanz gefahren, andere über eine verkürzte Strecke. Entscheidend ist entweder die schnellste von drei Fahrten oder der beste Durchschnitt aus allen drei Fahrten.

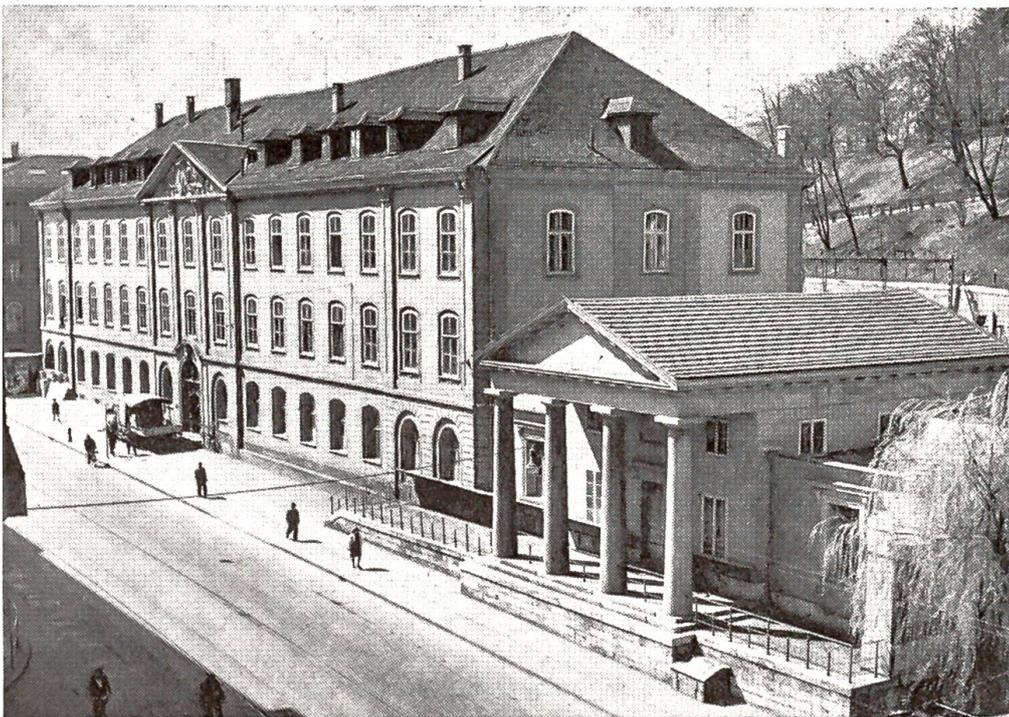
Wenn die Bahn Mitte November eröffnet wird, bleibt die obere Hälfte zunächst noch gesperrt, und man startet bei Stream Corner. In den ersten Januarwochen wird das nächste Stück freigegeben; jetzt wird bei Junction gestartet. Und erst Anfang Februar wird das oberste Stück – die „Eisföhle“ – eröffnet, und nun steht den Fahrern die volle 1214-Meter-Bahn mit Start bei „Top“ zur Verfügung. Anfänger dürfen allerdings grundsätzlich nur bei Stream Corner starten.

An sich ist es jedermann gestattet, den Cresta-Run hinunterzufahren. Aber so leicht fällt der Entschluß zum Starten nicht! Man kann nämlich die Bahn nicht, wie eine Bobbahn, Meter für Meter abgehen und sie so in- und auswendig studieren. Nur an wenigen Stellen kommt man an den Pistenrand und kann von dort aus einen kleinen Überblick nehmen. Deshalb ist für jeden die erste Fahrt eine Expedition in unbekanntes Gelände. Nur

eine Hilfe hat der Anfänger: die Ratschläge der „Old-Timer“, der alten Hasen. Ja, es ist für den geübten Cresta-Rider ein ungeschriebenes Gesetz, seine Erfahrungen an den jüngeren vorbehaltlos mitzuteilen, unabhängig von Nationalität, Clubzugehörigkeit, Stand und Alter. Es sind außer den Engländern vor allem Amerikaner, Schweizer und Italiener, aber gelegentlich auch Männer aus anderen Ländern, welche an diesem Sport teilnehmen und daran ihre unbändige Freude haben. Sie alle kümmern sich um die „novices“ – das sind die Neulinge, die erst bei Stream Corner starten dürfen – und um die „Freshmen“, welche es immerhin schon bis Junction gebracht haben, aber noch nie bis zum Top. Dabei gilt: Wer es ab Junction in 51 Sekunden schafft, fährt ab Top todsicher!

Vor dem Start legt der Fahrer eine seltsame Spezialausrüstung an: An den Stiefelspitzen trägt er eine zwölfsitzige Stahlbewehrung; das ist seine Bremse und seine wichtigste Lenkeinrichtung. Knie und Ellbogen werden mit festen Polstern geschützt. Seine Hände stecken in Lederhandschuhen, über die Handrücken und Ellbogen streift er schalenförmige Schutzdeckel aus Stahl. Sturzhelm und Spezialbrille sind selbstverständlich.

So ausgerüstet, liegt der Fahrer bäuchlings auf seinem Schlitten. Die Hände umfassen die vorderen Biegungen der Kufen. Auf seinem Rollbrett kann er sich während der Fahrt vor- und zurückschieben. Der Anfänger muß allerdings während der ganzen Fahrt unbedingt hinten liegen bleiben und die Stacheln der Stiefelspitzen ständig ins Eis drücken; nur so vermeidet er, daß er ins Schiefen kommt. Auf diese Weise braucht er für die Strecke ab Stream Corner 90 bis 95 Sekunden. (Der Re-



Die „Alte Kavalleriekaserne“ in Bern mußte dem Bahnhofumbau weichen.

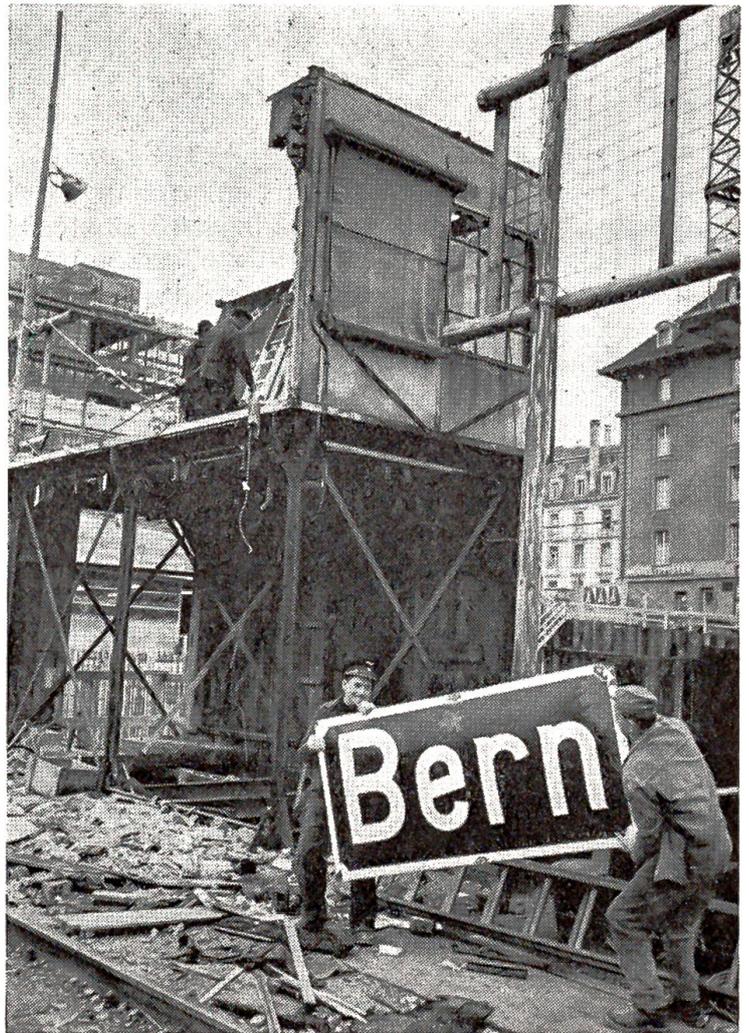
Photo W. Nydegger, Bern

ford für diesen Bahn teil steht bei 42,5 Sekunden!) Der geübte Cresta-Rider zieht sich während des größten Teiles der Fahrt nach vorn, so daß sein Kopf noch vor der Kufenkrümmung liegt. Dadurch hebt sich der hintere Teil der Kufen vom Boden ab, und nur mit den vordersten 10 Zentimetern liegen sie auf dem Eis auf. So wird die Reibung geringer und die Fahrt schneller. Erst kurz vor den Kurven schiebt er sich zurück, legt sich nach innen und zieht den Schlitten notfalls durch Kraken mit den Sporen des Innenstiefels herum.

Das klingt alles sehr einfach. Aber eine schnelle Fahrt auf dem Cresta-Run ist eine tolle Unternehmung! Wir müssen uns vorstellen: Der Rekord für die ganze Strecke liegt bei 56,7 Sekunden; das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 76 Kilometer je Stunde. Um einen solchen Durchschnitt zu erreichen, muß der Fahrer das Tempo gelegentlich bis auf 130, ja 140 Stundenkilometer steigern. Bei solchen Geschwindigkeiten schüttelt und vibriert das Stahlskelett unter dem Bauch wie ein wildgewordener Massageapparat, und der geringste Fehler läßt den Fahrer samt Schlitten mit Schnellzuggeschwindigkeit über den Bahnrand hinausfliegen, wo er allerdings unverletzt im weichen Schnee landet, wenn er die alte Skeleton-Regel beherzigt: „Im Augenblick des Stürzens drücke den Schlitten weg!“

Wenn ein Novice oder ein Freshman zum ersten Male aus der Shuttlecock-Kurve herausfliegt und schlechten Gewissens zum Start zurückschleicht, dann passiert etwas höchst Merkwürdiges. Dann wird er nämlich von einer Horde alter Tobogganisten umringt, und jubelnd ruft man ihm zu: „Willkommen im Shuttlecock-Club!“ Jeder, der einmal aus der Shuttlecock-Kurve herausgeflogen ist, wird automatisch Mitglied dieses Spezialvereins, der mindestens so verrückt ist, wie sein Name klingt.

So gefährlich das Skeletonfahren aussieht, so wenig ernste Unfälle passieren. In den ersten dreiundzwanzig Jahren hat sich auf dem Cresta-Run kein einziger Unfall ereignet. Erst im Jahre 1907 kam es zu zwei tödlichen Unfällen. Bei dem einen



Abbruch von Bern?
Glücklicherweise nicht der ganzen Stadt, sondern bloß des Bahnhofs, dessen Neu- und Ausbau in die letzte Phase getreten ist.

Photo F. Vörfcher, Bern

war die Ursache ein Holzbrett, das aus unerklärlichen Gründen in der Bahn liegengeblieben war und das selbst einem so meisterhaften Fahrer wie Jules de Bylandt zum Verhängnis wurde. Doch hat es seitdem keine schweren Unfälle mehr gegeben – ein Zeichen, wie geschickt die Bahn angelegt und wie gefahrlos sie trotz der irrsinnigen Geschwindigkeit für den umsichtigen Skeletonfahrer ist.

Selbstbewußt. „Wollen Sie die Meine werden?“ – „Nein, trotz Ihrem wirklich hervorragenden Geschmack.“