

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 61 (1988)

**Heft:** 2: Schlitten : Nutz-, Sport- und Spielgerät = Luge : engin de transport, de sport et de bons rapports = Slitte : veicolo utilitario, da competizione e per lo svago = Sledge : its use for transport, sport and fun

**Artikel:** Wettkampf auf Kufen = Compétition sur patins = Competizioni con la slitta = Downhill ice races

**Autor:** Burger, Hermann

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-773216>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

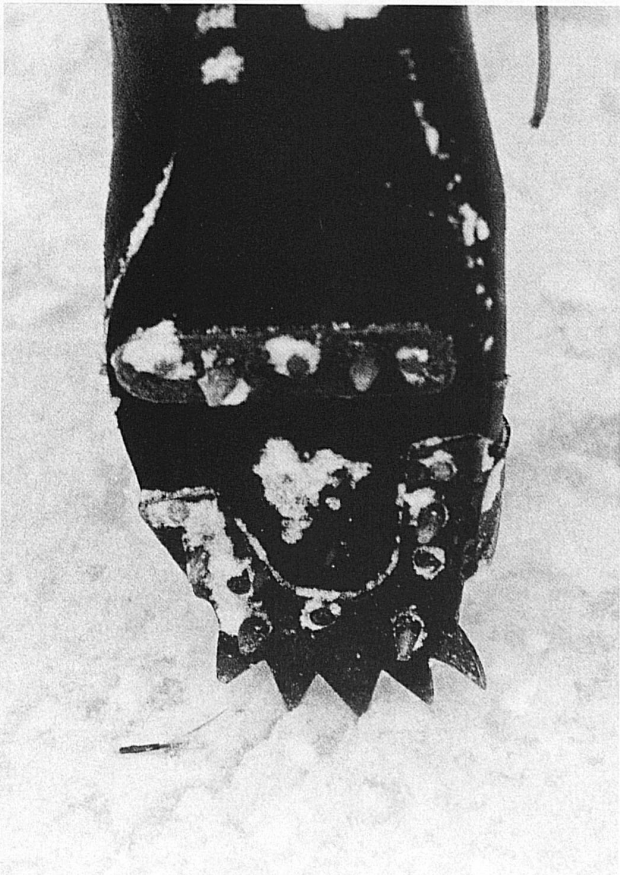
**Download PDF:** 03.04.2026

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



15

16



Vor 100 Jahren baute man nach nordamerikanischen, zum Teil indianischen Vorbildern niedrige Sportschlitten aus Holz, später aus Stahl, und probierte diese auf der neuen Schlittenbahn, dem Cresta-Run von St. Moritz, aus. Obgleich der wie ein Skelett anmutende Stahlschlitten (deshalb der Name Skeleton) noch nicht so handlich war, wurden Stundengeschwindigkeiten von über 100 km erreicht.

15/16 Die Ausrüstungsgegenstände des Rennfahrers sind heute grundsätzlich dieselben wie am Ende des letzten Jahrhunderts (17).

17 Skeletonfahrer auf der Strasse Davos-Klosters, Zeitungsillustration von F. de Haenen / A. Bellenegger anno 1899

Il y a cent ans, on construisit d'après le modèle nord-américain et indien des luges de sport basses, d'abord en bois puis en acier, que l'on mit à l'épreuve sur la nouvelle piste de luge, le Cresta-Run à St-Moritz.

Quoique cette luge d'acier, qui faisait penser à un squelette (d'où son nom de «skeleton»), ne fût pas encore très maniable, elle permit néanmoins d'atteindre des vitesses de plus de 100 km/h. 15/16 L'équipement du coureur de skeleton est pratiquement le même aujourd'hui qu'à la fin du siècle passé (17).

17 Coureurs de skeleton sur la route de Davos à Klosters. Illustration de journal de F. de Haenen / A. Bellenegger, 1899

Sul modello di slitte nordamericane e in parte indiane, cento anni fa vennero fabbricati i primi esemplari di slitte sportive di legno e più tardi di acciaio; le prime discese furono effettuate lungo la pista che scende da St. Moritz denominata Cresta-Run. Malgrado che le scheletriche slitte d'acciaio (da cui la denominazione «skeleton») non fossero ancora molto maneggevoli, furono raggiunte velocità di oltre 100 km all'ora.

15/16 L'equipaggiamento dei corridori è quasi identico a quello della fine del secolo scorso (17).

17 Gara di skeleton sulla strada Davos-Klosters, illustrazione per un quotidiano di F. de Haenen / A. Bellenegger, 1899

Wettkampf auf Kufen  
Compétition sur patins

Competizioni con la slitta  
Downhill Ice Races

A hundred years ago low sports toboggans were built on North American, and partly Red Indian, models, at first of wood but later of steel, and were tried out on the new Cresta Run in St. Moritz. Although the steel toboggan—compared with its wooden counterpart it looked like a skeleton, hence its name—was at first not easy to handle, speeds of over 100 kilometres per hour were soon being attained.

15/16 The racer's equipment is still much the same as at the end of last century (17).

17 A skeleton rider on the road from Davos to Klosters. Newspaper illustration by F. de Haenen / A. Bellenegger, 1899

© SSM

Historische Bilder wurden uns vom Schweizerischen Sportmuseum in Basel zur Verfügung gestellt

Des illustrations anciennes nous ont été communiquées par le Musée suisse des sports à Bâle

Immagini storiche sono state messe a nostra disposizione dal Museo svizzero dello sport di Basilea

Historical illustrations have been kindly placed at our disposal by the Swiss Sports Museum, Basle

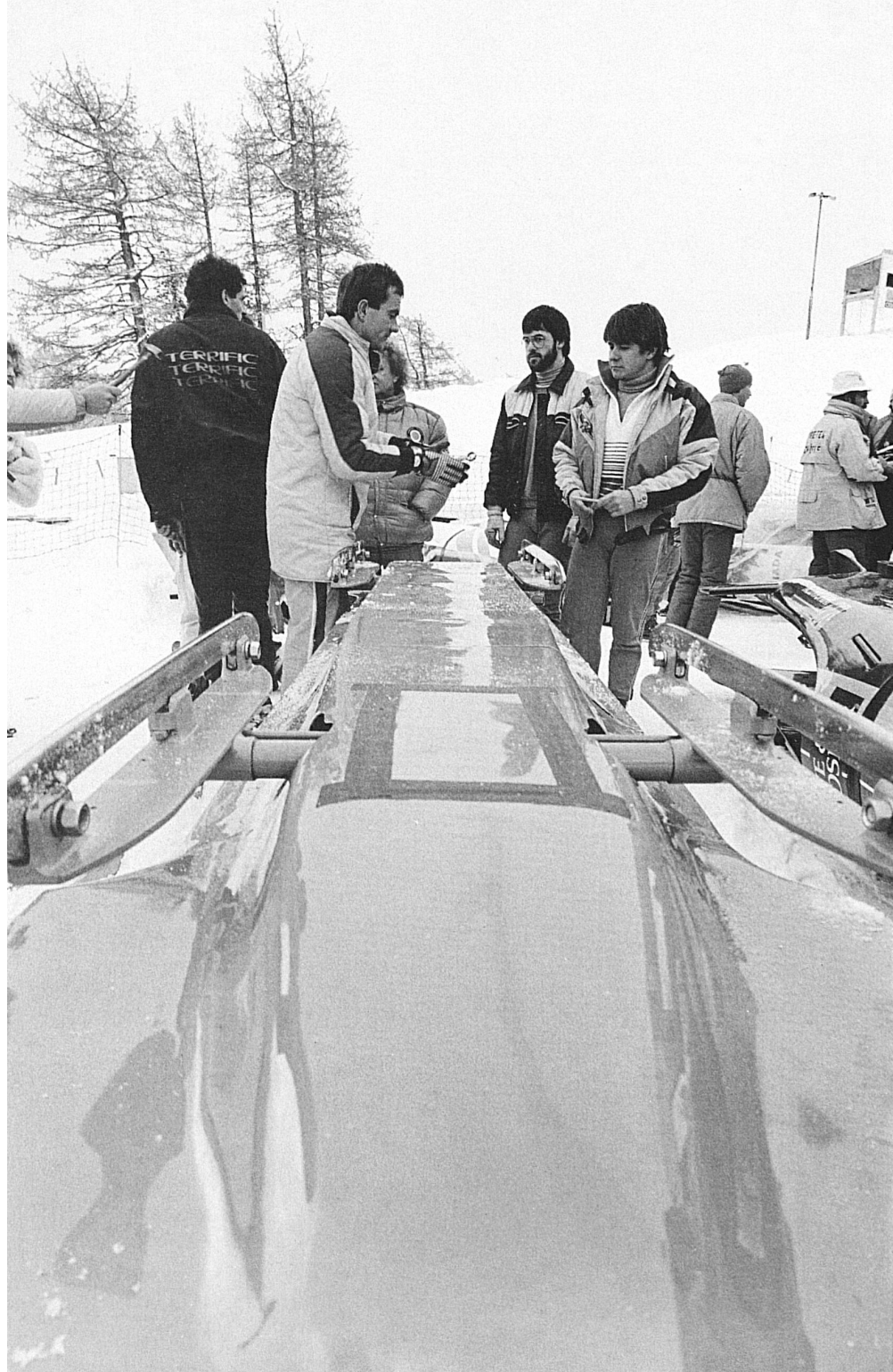


Mein Ferrari-Garagist erzählte mir, er habe sich als Bub nie getraut, sich bäuchlings auf einen Schlitten zu legen, doch auf Alfa Romeo Sprint Veloce wurde er Schweizer Meister in der Gran-Turismo-Klasse, und später debütierte er auf dem legendären Ferrari GTO am 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring. Was macht den Unterschied zwischen Eis- und Asphalttraserie? Im Olympia-Bobrun von St. Moritz ist der Weg vorgezeichnet, 1585 m Länge, 6 grosse Kehren, 10 Kurven und 3 Anlehner, 129 m Höhendifferenz, Spitzentempi im Viererbob bis zu 132 Stundenkilometern. Man muss einmal im Leben da hindurch, denn die Eisrinne symbolisiert nichts weniger als den Geburtskanal – so ein befreundeter Psychotherapeut, der dann allerdings bei seiner Taxifahrt stürzte, quasi als Strafe für das Vokabular.

Jahrelang verfolgte mich der Echech-Traum, die Schlittelbahn in Menziken, die im Auslauf an meinem Elternhaus vorbeiführte, sei in eine regelrechte Bobpiste verwandelt, ich hätte an den Steuerseilen sämtliche Kurven optimal erwischt und stürze ausgerechnet in der Zielgeraden, knalle frontal in die Gartenmauer unseres Hauses, und mein Vater, von Beruf Versicherungsinspektor, trete vor die Haustür und bedauere, dass seine Gesellschaft dieses Risiko nicht übernehmen könne. Als es mir nicht gelang, diesen Traum wegzuanalysieren, sagte ich mir: Ich muss bobfahren lernen, es bleibt mir nichts anderes übrig.

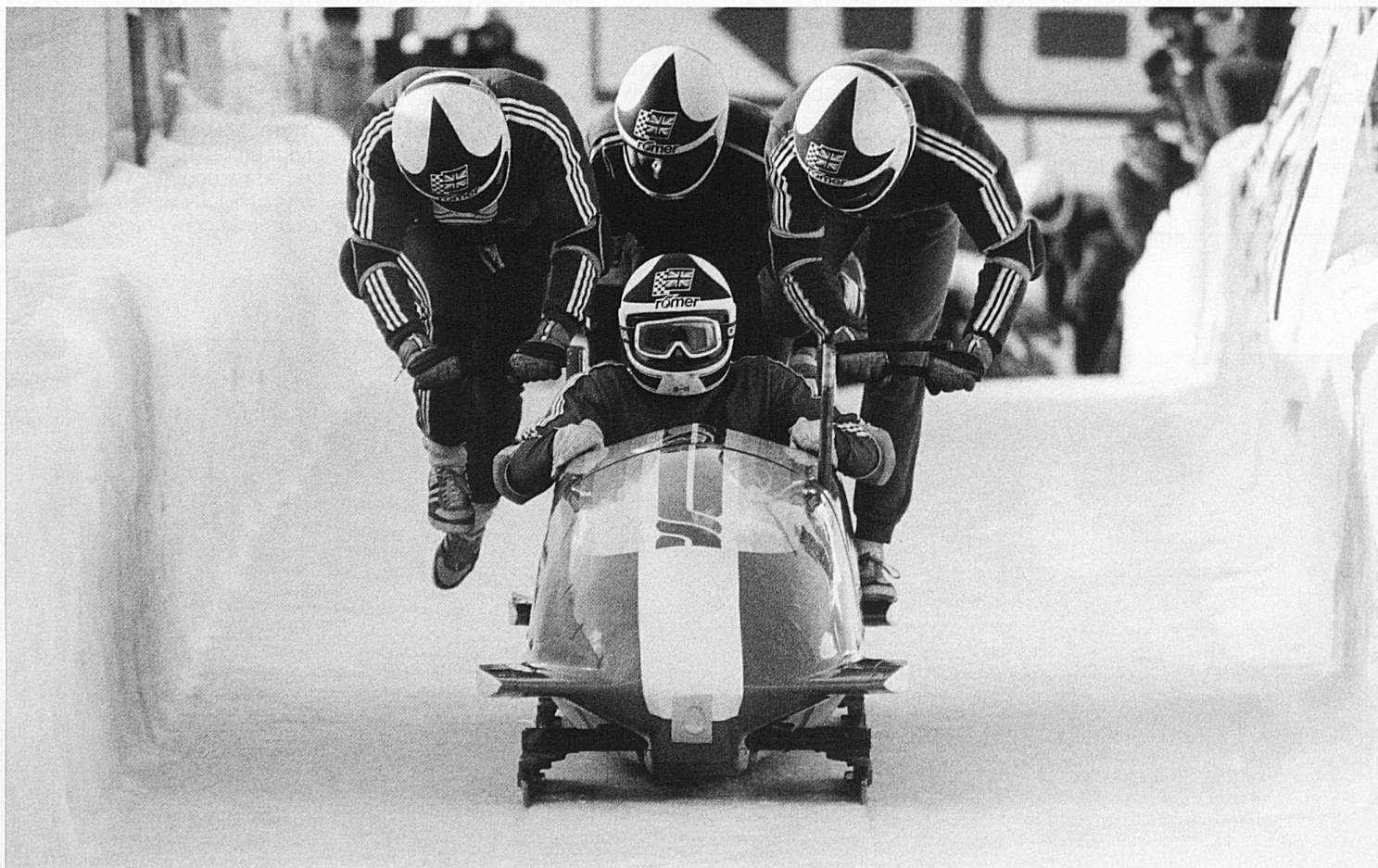
Meine Bobtaufgabe bestand ich im Februar 1978 in St. Moritz, pilotiert vom Zürcher Bijoutier Diego Gire, einem honiglockigen Erzengel, der mir beim Start, als ich unter der üblichen Helmklaustraphobie litt und Sturzwahn-Verfolgungsgängste hatte, in die Hand versprach, er bringe mich «sicherer da runter», als ich mit einem Auto über den Julier gekrochen sei. Und so war es denn auch: schon im «Sunny Corner» Achterbahn und Himalaya total, die Links-rechts-Kombination «Nash-Dixon» sauber gezogen ohne anzucken, und im «Horse Shoe» rampte sich eine Eiswand mit 4 g in den Magen.

Im Wald von Celerina kam mir zwar der Spanier in den Sinn, der eine Kurve nicht erwischt hatte und in einen Baum gerast war. Dessen ungeachtet hielt sich die diabolische Referenz des «Devils Dyke Corners» – drei verschiedene Kurvenradien in einem Linksbogen, der Steuermann muss zweimal «nachziehen» – noch in Grenzen, was sich abrupt änderte nach der letzten Zwischenzeit im «Tree Corner», versinnbildlicht durch ein Weihnachtstännchen, denn ab der 90°-Rechtskehre «Bridge» schien es mir zunehmend, jemand – ein Deus ex Bobmachina – wolle mir die beiden Griffe entreissen, an denen ich mich festhielt, so vehement war die Fliehkraft. Wie mein Bobpilot das Mausloch der rhätischen Bahnunterführung getroffen hat, wo Skeleton- und Bobrinne parallel laufen, weiss ich nicht mehr, doch als wir schliesslich die gekreuzten Flaggen passierten, konnte ich nicht umhin, Faust I zu zitieren: «Die Träne quillt, die Erde hat dich wieder.»



18/19 Schlittenrennen sind aus verschiedenen Jahrhunderten bekannt. Vor der Erfindung des Rennschlittens wurden organisierte Wettkämpfe in der Schweiz auf den Davoser und Grindelwaldner Schlitten ausgetragen, man sass vorerst auf dem Schlitten, benutzte Stöcke und bis 1957 zum Teil lange Leitstangen als Hilfsmittel. Die erste Erwähnung des Bobsleighs oder Bobsleds stammt aus Davos, als dieser «neuartige Schlitten» 1889 an einem Schlittenrennen nicht zugelassen wurde. Auch in St. Moritz machte man zu dieser Zeit mit zwei durch Schnüre aneinandergebundenen Schlitten erste Versuche. Noch im gleichen Jahr konstruierte hier der Hufschmied Christian Mathis einen Bob mit Hinter- und lenkbaren Vorderkufen

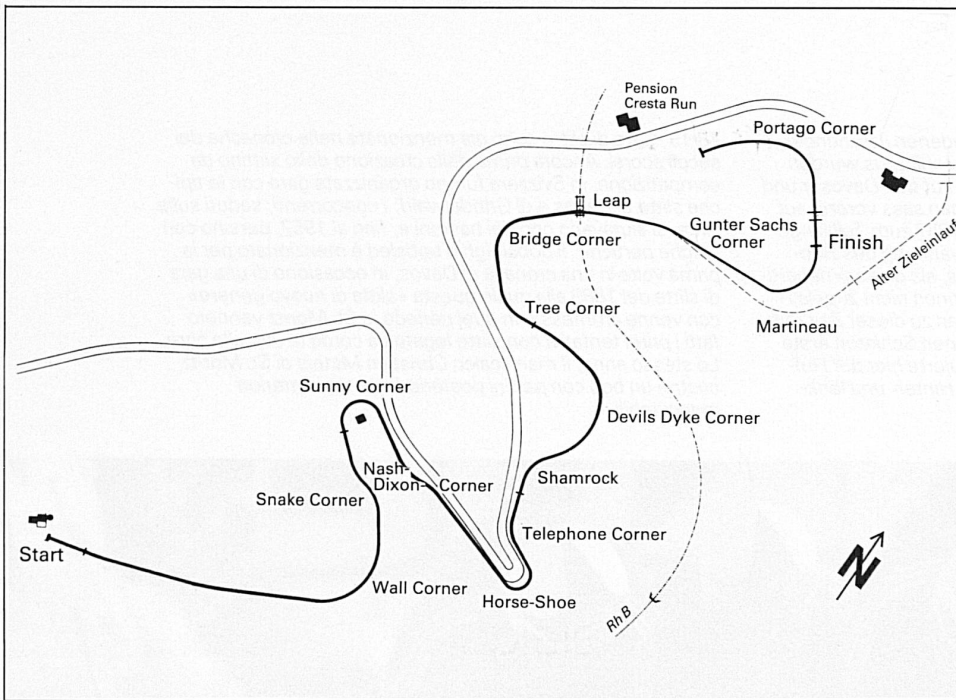
18/19 Gare di slitte sono già menzionate nelle cronache dei secoli scorsi. Ancora prima della creazione dello slittino da competizione, in Svizzera furono organizzate gare con le tipiche slitte di Davos e di Grindelwald; i concorrenti, seduti sulla slitta, si aiutavano con dei bastoni e, fino al 1957, persino con lunghe pertiche. Il bobsleigh o bobsled è menzionato per la prima volta in una cronaca di Davos, in occasione di una gara di slitte del 1889 alla quale questa «slitta di nuovo genere» con venne ammessa. In quel periodo, a St. Moritz vennero fatti i primi tentativi con slitte legate da corde le une alle altre. Lo stesso anno, il maniscalco Christian Mathis di St. Moritz costruì un bob con pattini posteriori e pattini anteriori manovrabili



18/19 Des concours de luge ont eu lieu à différentes époques. Avant l'invention de la luge de sport, on organisait en Suisse des concours de luge du type Davos ou Grindelwald, que l'on conduisait d'abord assis en se servant de bâtons ou même, jusqu'en 1957, de longues perches de direction. La première mention du bobsleigh ou bobsled date de 1889 à Davos, lorsque cette «luge nouveau genre» ne fut pas admise à un concours de luge. On fit aussi à St-Moritz de premiers essais avec deux luges attachées l'une à l'autre par des cordes. La même année, le maréchal-ferrant Christian Mathis construisit un bob avec patins arrière guidables

18/19 Toboggan races have been popular for centuries. Before racing models were devised, organized contests were carried out in Switzerland on the Davoser and Grindelwaldner sledges. Participants originally sat on their sledges armed with sticks, and long poles were used as aids till as late as 1957. The bobsleigh, or bobsled as it is called in America, is first recorded in Davos, where in 1889 this "novel sledge" was not admitted to a race. First experiments with two sledges tied together were also being made in St. Moritz at this time, and it was there, in the same year, that a local blacksmith, Christian Mathis, constructed a bob with front and rear runners, those at the front being steerable

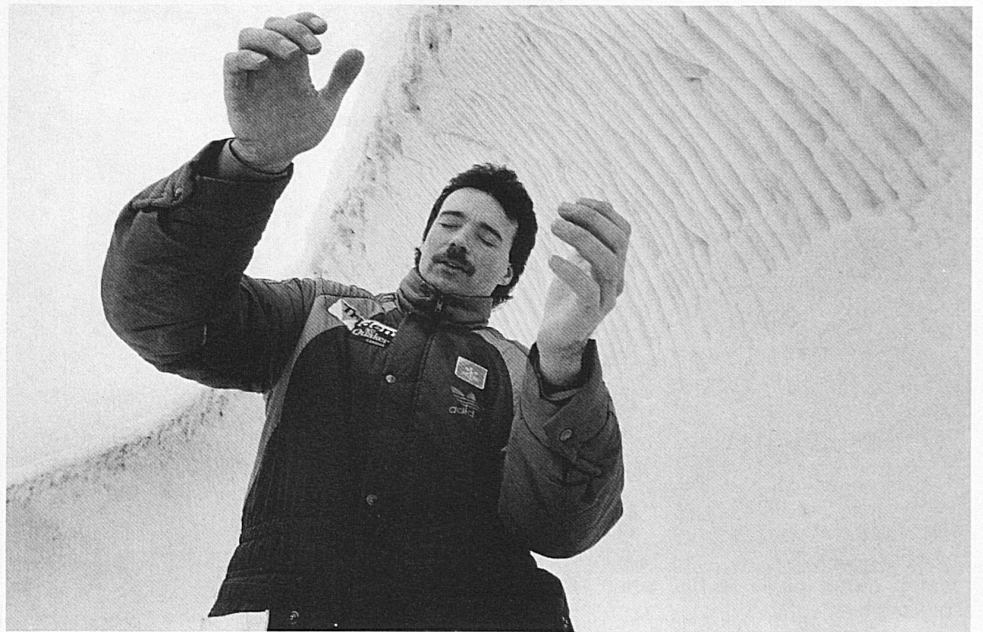
## Bobsleigh Fascination



My Ferrari garage-keeper once told me that as a boy he had never dared to lie face forward on a toboggan. Yet he became Swiss champion in the Gran Turismo class in an Alfa Romeo Sprint Veloce and later made his debut in the 1000-kilometre race on the Nürburgring in the legendary Ferrari GTO. What is the difference between speed on the tarmac and on the ice? In the Olympia Bob Run at St. Moritz the course is given: 1585 metres in length, 19 turns, 129 metres difference in altitude, peak speeds of up to 132 kilometres per hour in the four-man bob. Everyone ought to go down it once in his lifetime, for the ice channel symbolizes the birth passage—or so I was told by a psychotherapist friend, who admittedly crashed on his own taxi run, as if by way of punishment for his statement.

For years I was pursued by a dream about the toboggan run in Menziken, the run-out of which passed our home. I dreamt that it had been converted into a bob run, I had negotiated all the turns brilliantly with the steering ropes, only to come to grief precisely on the

20



Die berühmte St. Moritzer Bobbahn ähnelt noch heute stark dem seit 1903 von der Strasse weg in den Boden «eingeschnittenen» Bobsleigh-Run. Auf dieser Bahn wurden 14 Bobsleigh-(Vierer-) und 31 Boblet-(Zweier-)Weltmeisterschaften durchgeführt, nachdem 1923 die internationale Vereinigung der Bobfahrer ins Leben gerufen worden war und auch internationale Meisterschaften zur Durchführung gelangten.

20 Der Bobrun von St. Moritz nach Celerina.

21 Ralph Pichler, zweifacher Weltmeister im Zweierbob, beim sich Einprägen der Ideallinie im «Sunny Corner».

22 Das Vorbereiten der Natureisrinne erfordert extrem viel Arbeit, weshalb zurzeit Pläne bestehen, die immer noch sehr geschätzte Bobbahn in eine Kunsteisbahn umzubauen – die Bahn soll dabei ihren bisherigen Charakter beibehalten

La célèbre piste de bob de St-Moritz ressemble aujourd'hui encore beaucoup au «Bobsleigh-Run» creusé dans le sol dès 1903 à l'écart de la route.

Depuis la création de l'Association internationale des coureurs de bob, suivie des premiers championnats internationaux en 1923, on y a disputé 14 championnats mondiaux de bobsleigh (bob à quatre) et 31 de boblet (bob à deux).

20 Le «Bobrun» de St-Moritz à Celerina.

21 Ralph Pichler, deux fois champion du monde de bob à deux, s'imprégnant de la ligne idéale au «Sunny Corner».

22 La préparation de la piste de glace naturelle exige un énorme travail, c'est pourquoi l'on envisage actuellement de la transformer en patinoire, tout en maintenant les caractéristiques de la piste

La celebre pista di St. Moritz assomiglia tuttora a quella «tagliata» nel terreno nel 1903. Dopo la creazione nel 1923 della Federazione Internazionale Bobsleigh e Tobogganing, su questa pista si sono già svolti 14 campionati del mondo di bobsleigh (bob a quattro) e 31 di boblet (bob a due).

20 La pista di bob da St. Moritz a Celerina.

21 Ralph Pichler, due volte campione del mondo di bob a due, mentre studia la linea ideale nella curva denominata «Sunny Corner».

22 Un intenso lavoro è necessario per preparare il canale di ghiaccio naturale.

Attualmente sono allo studio i piani di trasformazione in una pista di ghiaccio artificiale, senza peraltro intaccarne il particolare carattere molto apprezzato dai bobbisti

The famous bob run at St. Moritz is still very similar to the bobsleigh course that was cut in the ground from a point on the road in 1903. After an international bobsleigh association had been founded in 1923, 14 four-man and 31 boblet (two-man) world championships were staged on this run.

20 The bob run from St. Moritz to Celerina.

21 Ralph Pichler, twice world champion in the two-man bob, studies the ideal line at Sunny Corner.

22 Preparation of the channel of natural ice involves an enormous amount of work, and there are now plans to convert the still very popular bob run into a channel of artificial (refrigerated) ice without altering its essential character

straightaway of the finish, crashing head-on into the garden wall of our house, whereupon my father, who was an insurance claim adjuster, emerged from the door and announced that to his regret his company could not accept this risk. When I failed to shake off this dream by analysis, I decided that I had no choice but to try my luck in a bobsleigh.

I had my bob baptism in February 1978 in St. Moritz, when I was piloted by Diego Gire, a Zurich jeweller, who promised me at the start, when I was suffering from the usual helmet claustrophobia and rapidly developing a crash persecution complex, that he would get me down safer than when I had crept over the Julier Pass by car. And so it turned out. Sunny Corner was a combination of roller coaster and panned shot of the Himalayas, we got through the Nash-Dixon left-right turns without a bump, then the Horse Shoe rammed an ice wall into our stomachs at 4 g. In the wood at Celerina I remembered the Spaniard who missed a turn and was stopped by a tree. But the diabolism of Devils Dyke Corner proved resistible, and it was only after the last intermediate time at Tree Corner, from the

Bridge 90-degree right-hand bend, that I got the impression of somebody—*deus ex bob-machina* perhaps—trying to tear the two grips out of my hands, such was the violence of the centrifugal force. I still don't know how the pilot managed to thread the mousehole under the Rhaetian Railway, where the skeleton and bob courses run parallel, but when we had finally passed the crossed flags I could not refrain from quoting Faust: "The tear wells now, for earth has you once more."

What a grandiose experience to be compressed into one minute and 27 seconds! The Red Indians say that the white man moves too fast, his soul can't follow, and this certainly applies to a taxi run down the ice channel of St. Moritz. The only advantage is that you leave your fears behind with your soul—up at the start, where you have to sign a statement beforehand that you're travelling at your own risk and are adequately insured.

I asked myself, *post festum*, where the fascination of this ice sport resides, by comparison for instance with car racing. It isn't just the speed, it's the precision with which the curves of the ice channel have to be entered

and left. You feel in your rear quarters when the pressure relaxes, and that's when you have to give a twitch to the rope. I would also cite a philosophic dimension known as the "ideal line". This is less important in taxi trips than in races, where Ralph Pichler or Silvio Giobellina can save tenths of seconds by skilfully postponing their exit from a bend. Everybody, whatever his profession, is really trying to find the ideal line in life. Ride the Horse Shoe too high, and your path is too long, take it too low, and the pressure is too great. To get through as cleanly as possible—without injury, without any serious illness—is surely the goal of us all.

That is why a trip down the bob run in St. Moritz is a "*Nosce te ipsum*". The sun smiles at one corner or the other, licking at the ice—it's just wonderful! None of my academic diplomas and certificates has ever given me as much pleasure as the marbled yellow confirmation of the Bob Club of St. Moritz that I passed the test in 1 minute and 27.48 seconds. This document, bearing the signature of one Gunter Sachs, hangs above my bed in my penthouse studio.

Hermann Burger, Brunegg



## Fascination du bobsleigh

Mon garagiste, représentant de la marque Ferrari, qui fut champion suisse dans la catégorie Gran Turismo sur Alfa Romeo Sprint Veloce et a participé ensuite aux légendaires courses Ferrari GTO de 100 km sur le circuit du Nürburgring, me racontait que, petit, il n'avait jamais osé conduire sa luge allongé sur le ventre. En quoi consiste la différence entre une course folle sur la glace ou sur l'asphalte? Pour la course de bob Olympia à St-Moritz, le programme est bien défini: 1585 m de long, 16 virages et 3 adossements, 129 m de différence de niveau, des vitesses de pointe pour le bob à quatre de 132 km/h. A en croire un psychologue

de mes amis, il faut passer par là une fois dans l'existence, car le couloir de glace ne représente rien d'autre que le col de l'utérus. Peut-être mon ami a-t-il été puni pour cette comparaison par une chute lors d'une descente en «taxi».

Un cauchemar m'a poursuivi pendant des années: la piste de luge de Menziken, qui passait près de ma maison de famille, était devenue une véritable piste de bob. J'en avais parfaitement maîtrisé tous les virages, mais voilà que, sur le parcours en droite ligne, je fais une chute et vais me cogner la tête contre le mur de notre jardin. Mon père, de sa profession inspecteur d'assurances, sort alors de chez lui et déplore que sa compagnie ne puisse pas couvrir ce risque. Comme je ne parvenais pas à m'expliquer

un pareil rêve, il me sembla que le meilleur moyen de m'en débarrasser serait d'apprendre à conduire un bob.

Mon baptême de coureur de bob eut lieu en 1978 à St-Moritz, sous la conduite du bijou- tier zurichois Diego Gire, archevêque à la che- velure dorée qui, alors que j'étais en proie à la claustrophobie sous mon casque et à des sueurs froides d'angoisse, me promit qu'il m'amènerait plus sûrement au but que si j'avais simplement passé le col du Julier en auto. Et il en fut vraiment ainsi: déjà au «Sunny Corner», après avoir franchi sans accident les montagnes russes et l'Himalaya ainsi que la combinaison gauche-droite dite «Nash-Dixon», je me sentais comprimé au «Horse Shoe» contre la paroi de glace qui se dressait devant moi.

Suite à la page 20

23



23 Zuschauer am «Horse-Shoe», 1987.

24/25 Viererbobsleigh in einer Kurve, die Zuschauer stehen am oberen Rand der Kurve (Zeichnung von Otto von der Wehl, 1909).

23 Spectateurs au «Horse Shoe» en 1987.

24/25 Bob à quatre dans un virage au-dessus duquel se tiennent les spectateurs (dessin de Otto von der Wehl, 1909).

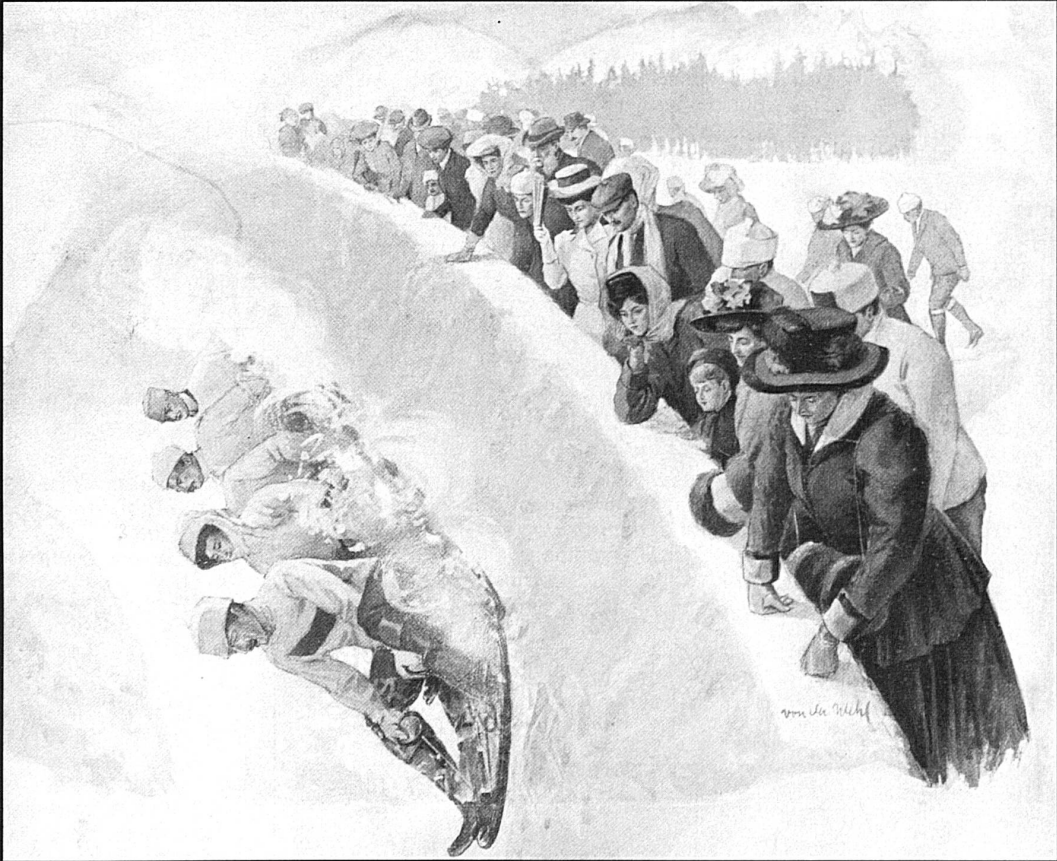
23 Spettatori presso l'«Horse-Shoe», 1987.

24/25 Bob a quattro in una curva; gli spettatori seguono la gara dall'alto (disegno di Otto von der Wehl, 1909).

23 Spectators at the Horse Shoe, 1987.

24/25 A four-man bobsleigh in a curve, with the spectators lining the rim of the channel. Drawings by Otto von der Wehl, 1909

18



Was für ein grandioses Erlebnis, das insgesamt nicht länger als 1 Minute und 27 Sekunden dauert! Wenn die Indianer sagen, der weisse Mann reise zu schnell, die Seele komme nicht mit, trifft dies im erweiterten Sinn auf eine Taxifahrt in St. Moritz zu, doch der Vorteil liegt darin, dass man mit der Seele auch gleich alle Ängste im Starthaus deponiert, wo man unterschriftlich bestätigt, auf eigenes Risiko zu fahren und genügend versichert zu sein.

Doch «Schiss» hatte ich eigentlich nicht; wie gesagt, der Pilot steuerte mich sicherer die 19 Kurven – darunter der mysteriöse «Nameless» – hinunter, als ich Pässe mit Winterausrüstung fahre.

Ich überlegte mir post festum, worin eigentlich die Faszination dieser Eissportart liege, im Unterschied zum Automobilrennsport etwa. Das Tempo allein macht es nicht aus, es kommt die Präzision hinzu, mit der man die Kurvenein- und -ausgänge nehmen muss, man spürt in den Hinterbacken, wann der Druck nachlässt, dann zwickt man am Seil. Als weiteres würde ich eine philosophische

Dimension nennen, die «Ideallinie». Bei Taxitransporten spielt sie keine so grosse Rolle wie im Rennen, wo Ralph Pichler oder Silvio Giobellina durch geschicktes Verzögern der Kurvenausfahrt Zehntelssekunden herausholen. Jeder Mensch, egal welcher Berufsgattung, versucht in seiner Existenz, die Ideallinie zu finden: Nimmt man den Horse Shoe zu hoch, wird der Weg zu weit, fährt man ihn zu tief an, ist der Druck zu stark. «Optimal durchzukommen», ohne Verletzungen, ohne schwere Krankheiten, das ist doch letztlich unser aller Ziel.

Deshalb wird eine Bobfahrt in St. Moritz zum «Nosce te ipsum», die Sonne lacht im entsprechenden Corner und leckt am Eis, es ist einfach wunderbar! Über keines meiner akademischen Diplome und Zeugnisse habe ich mich so gefreut wie über die gelb marmorierte Bescheinigung des Bob-Clubs St. Moritz, dass ich in einer Zeit von 1:27,48 die Taufe auf dem einheimischen Run bestanden habe; der Ausweis mit der Gunterschrift von Sachs hängt über meinem Bett im Dachstudio. *Hermann Burger, Brunegg*

Dans la forêt de Celerina, le souvenir de l'Espagnol qui, ayant manqué un virage, fut précipité contre un arbre, me revint en mémoire. Mais déjà on arrivait au «Devils Dyke Corner», trois tournants différents formant un coude vers la gauche où le pilote doit freiner deux fois, puis le changement lorsque après la dernière étape au «Tree Corner», symbolisé par un petit sapin de Noël, et déjà, à partir du virage à droite à 90 degrés nommé «Bridge», j'eus de plus en plus l'impression, tant la force centrifuge était puissante, que quelqu'un – un deus ex bobmachina – cherchait à m'arracher les deux poignées auxquelles je me cramponnais. Comment mon pilote a réussi à passer par le minuscule trou du passage sous-voie du chemin de fer Rhétique reste pour moi un mystère. Lorsque nous avons enfin laissé derrière nous les deux fanions croisés, je n'ai pu m'empêcher de réciter ces vers de Faust: «Tes larmes coulent, te voilà de retour sur terre.»

Une grandiose aventure qui ne dure en tout pas plus d'une minute et vingt-sept secondes! Lorsque les Indiens disent que l'homme blanc voyage trop vite et que son âme ne peut pas suivre, cela s'applique parfaitement à la course en «taxi» de St-Moritz, à cela près que l'on dépose aussi, en plus de son âme, toutes ses angoisses dans le pavillon de départ, où l'on vous fait signer que vous entreprenez la course à vos risques et périls et que vous êtes couvert par une police d'assurance suffisante.

La «frousse», en fait, je ne l'avais pas ressentie car, comme je l'ai dit, le pilote me conduisit à travers les seize virages et les trois adossements – y compris le mystérieux «Nameless» – plus sûrement que je n'aurais franchi des cols alpins en voiture munie de l'équipement d'hiver.

Je me suis demandé après coup en quoi consiste réellement la fascination de ce genre de sport, comparé par exemple à la course automobile. La vitesse n'est pas seule en cause; il faut mentionner aussi la précision avec laquelle on doit négocier les entrées et les sorties de virages; on sent dans les fesses la pression qui diminue et l'on se met à caresser le câble. J'ajouterai une dimension pour ainsi dire philosophique: la ligne «idéale». Elle joue un rôle moins grand dans les descentes en «taxi» que dans les courses, où un Ralph Pichler ou un Silvio Giobellina, en différant judicieusement la sortie de virage, parviennent à gagner quelques dixièmes de seconde. Chacun, quelle que soit sa profession, essaie dans son existence de trouver la ligne idéale. S'attaque-t-on trop haut au Horse Shoe, le chemin devient trop large; trop bas, la pression est alors trop forte. S'en tirer le mieux possible, sans blessures, sans maladies graves, c'est en fin de compte le but de chaque être humain.

C'est pourquoi une course en bob à St-Moritz est une application du principe «connaiss-toi toi-même». Le soleil brille sur le Corner approprié et caresse la glace, tout est merveilleux! Aucun de mes diplômés et certificats universitaires ne m'a procuré autant de plaisir que l'attestation sur vélin moiré jaune du Bob-Club de St-Moritz certifiant que j'ai accompli le parcours du «run» en une minute 27 secondes et 48 centièmes.



26

26 Früh übt sich, wer eine rechte Bobfahrerin werden will – einst war es nämlich bei gewissen Rennen Vorschrift, im Schlitten eine Dame mitzuführen (24)

26 Pour devenir une bonne coureuse de bob, il faut s'exercer de bonne heure. Pendant quelque temps il était de règle dans certaines courses de prendre une femme sur la luge (24)

26 Prime esperienze di una bambina con la slitta. Il regolamento di alcune gare prescrive, almeno per un certo periodo, la presenza obbligatoria di una donna sulla slitta (24)

26 Future aces should begin their training early. It was a rule for a time in some races that a woman had to form part of the crew (24)

20



27 Bobvergnügen vor 1907 – fast macht es den Anschein, es seien hier tatsächlich einfach zwei Schlitten aneinandergeschnitten.

28 Bobfahren auf Passstrassen war sehr verbreitet, hier eine mutige Steuerfrau auf der Berninastrasse im Jahre 1912.

29 Nicht ganz ungefährlich – Fahrt im Fünferbob mit der Mannschaft «ventre à terre» auf dem St. Moritzer Bobrun, Ende 1920

27 Plaisirs du bob avant 1907: on a vraiment l'impression que ces deux luges sont attachées l'une à l'autre.

28 La descente des cols en bob était très en vogue; ici une pilote courageuse sur la route de la Bernina en 1912.

29 La course en bob à cinq avec l'équipe «ventre à terre» sur le «bobrun» de St-Moritz n'est pas sans danger, fin 1920



27 Divertimento con il bob prima del 1907; l'immagine suggerisce l'idea che le due slitte siano effettivamente unite.

28 Le discese in bob lungo le strade dei passi erano di moda; foto di un bob guidato da una ardimentosa donna sul Bernina nel 1912.

29 Spericolata discesa con un bob a cinque sulla pista di St. Moritz alla fine del 1920; si noti la posizione «ventre a terra»

27 Joys of the bobsleigh towards 1907. It seems just possible that two sleighs have here been tied together.

28 Bobsleighting used to be widely practised on pass roads. Here a plucky steerswoman negotiates the Bernina Road in 1912.

29 The sport was never without its dangers. A five-man bob with a prone crew on the bob run in St. Moritz in 1920

