



Geschichte des Skeletonsportes

Ursprung und Herkunft

Sucht man nach den Ursprüngen des Skeletonschlittens, stösst man bereits vor der Erfindung des Rades auf erste Vorkommnisse in Nordamerika. Indianer bauten Schlitten und benutzten diese als zweckmässiges Transportmittel um ihre Jagdbeute, Hausräte und Zelte auf dem Schnee transportieren zu können. Diese Methode war nicht nur im Winter auf dem Schnee sondern auch im Sommer viel bequemer als das Tragen.

Die Indianer bauten niedrige Schlitten aus Birkenholz, indem sie mehrere Äste oder Rindenstücke zu einer Plattform zusammenbanden und an einem Ende zu einem Bogen formten. Genannt wurden diese Schlitten von den Cree-Indianern "otobanask", wovon später die kanadische Bezeichnung "toboggan" abgeleitet wurde. Auch Berg- und Polarvölker benutzten schon vor Jahrtausenden gleitbare Fahrzeuge als Transportmittel auf Schnee und Eis. So zählen der norwegische Eisfischerschlitten "Ake" sowie der zum Eisgleitvergnügen hergestellte "Kjælke" zu den Vorfahren der heutigen Eissportgeräte.

Damals wurde der Schlitten von allen Völkern nur als Transportmittel benutzt und erst die Coughnawaga-Indianer, welche in der Nähe von Ontario ihre Zelte aufschlugen, benutzten ihn als Sportgerät. Kinder sowie Erwachsene betrieben das Schlitteln als eine Art Freizeitvergnügen, was später von den weissen Einwanderern Kanadas übernommen wurde. Diese gründeten die ersten Schlittelclubs, einer davon war der 1870 gegründete berühmte "Montreal Toboggan Club". Dieser Club baute jeden Winter auf der südwestlichen Seite des Mount Royal eine mehrspurige Bahn. Sie hatte keine Kurven, sondern ging die ersten 20 Meter steil abwärts und lief dann nach weiteren 10 Metern 365 Meter in eine Ebene hinaus. Nach dem ersten Schneefall wurde diese Bahn mit Schnee gefüllt und mit Wasser bespritzt, so dass während den kalten Nächten eine Eisbahn entstand“.

Anfänge in der Schweiz

In den Alpenregionen der Schweiz benutzten Bauern Holzschlitten für den Heutransport. Auch für Pöstler und Hausfrauen waren diese ein geeignetes Transportmittel. Die Kinder vergnügten sich an den Berghängen mit Davoser-Schlitten.

Sportliche Wettkämpfe wurden in der Schweiz noch keine ausgetragen, doch dies änderte sich, als die gediegene britische Feriengesellschaft im Engadin eine neue sportliche Herausforderung suchte. Zu dieser Zeit zogen die einheimischen Knaben die Aufmerksamkeit der Gäste auf sich, indem sie auf ihren Holzschlitten bäuchlings die Hänge hinunterrutschten. Die britische Neigung zum Wettbewerb und zum Kräftemessen sowie deren Langeweile machten später aus dem beobachteten Schlittelvergnügen der Schweizer Kinder einen mit grossem Ernst betriebenen Wettkampf. Damit kam der Begriff Sport in unser Land.

Als die Hänge ihren Reiz verloren hatten, sahen sich die Engländer nach neuen Möglichkeiten um. 1882 baute der Engländer John Adington Symonds, der in Davos zur Kur weilte, erstmals eine Schlittelbahn auf der Poststrasse von Davos nach Klosters. Dieser nach dem Muster der kanadischen Pisten gebaute Bahn wurden zusätzlich einige Kurven eingebaut, um der Sache mehr Pfiff zu geben. 1883 gründete Symonds mit vier englischen Freunden den "Davos Tobogganing Club". Im Februar desselben Jahres organisierte er bereits das erste "International-Rennen", an dem Fahrer aus mehreren Nationen teilnahmen. Dieses "International-Rennen" gilt als erstes offizielles Schlittelrennen der Welt.

Cresta Run

1884, nach dem zweiten "International-Rennen", wurde es den Fahrern aus St. Moritz bewusst, dass sie die ihnen in Davos entgegengebrachte Gastfreundschaft unbedingt erwidern mussten. So beschlossen der Kurmanager Peter Badrutt (Sohn von Johannes Badrutt) und die fünf Mitglieder des frisch gegründeten "outdoor amusements committee" des Kulm Hotels, Charles Digby-Jones, W.H. Bulpett, J. Biddulph, C. Metcalfe und George Robertson, eine neue Bahn zu bauen.

Sie sollte vom östlichen Wegrand von St. Moritz zum Crestagebiet von Celerina führen. Dieses gab dem Cresta Run den Namen. Bei der Fertigstellung der Bahn Mitte Januar 1885 wurden dann die Davoser zum ersten Rennen eingeladen - dem "Grand National". Alle Teilnehmer des Rennens befuhren die neue Bahn mit Davoser-Schlitten. Der heute weltberühmte Cresta Run war geboren. Die Strecke war dazumal als besondere Delikatesse noch mit Sprungschancen versehen. 1886 wurde dann von W. Bulpett, welcher für den Bahnbau verantwortlich war, eine längere Bahn gebaut, deren Linienführung bis heute erhalten geblieben ist.

Der Cresta Run, die erste künstlich hergerichtete Schlittelbahn in St. Moritz, war auslösend für die Gründung des "St. Moritz Tobogganing Club" am 17. November 1887. Dieser Club besteht noch heute. Jahr für Jahr kommen Fahrer aus vielen Nationen auf den Cresta Run, um ihrer Passion zu frönen und altbekannte Freunde zu treffen. Die Umgangssprache ist Englisch und viele der Clubmitglieder sind adeliger Herkunft. Auf dem Cresta Run darf nur fahren, wer ein Mitglied des Clubs ist. Die Aufnahme ist schwer und nicht für jedermann möglich.

Beschreibung der Sportart

„Kopf voran, im Rausche der Geschwindigkeit den Eiskanal hinunter, die Nase nur wenige Zentimeter über dem blanken Eis. So rasen die Skeletonfahrer mit über 100 Kilometer pro Stunde bäuchlings zu Tal und werden in gewissen Kurven mit bis zu einer vierfachen Erdbeschleunigung (g) gegen den Schlitten gepresst.“ So wird der Skeletonsport in den Medien oft beschrieben. Bezeichnungen als "Waghalsige, verwegene Kerle, Supermänner und Supergirls" oder gar als "slightly mad" sind nicht selten. Skeleton findet auf den Bobbahnen der ganzen Welt statt und wird heute als Spitzensport betrieben. Mit täglichen persönlichen Trainings bereiten sich die Athleten auf die Wintersaison vor. Die Sportler möchten an den Wettkämpfen möglichst schnell den Eiskanal hinunterfahren, wobei von ihnen ein explosiver Start und sehr feinfühliges Steuerbewegungen verlangt werden.

Analog zum Bobstart wird der Skeleton zum Anstossen in eine ins Eis gefräste Spur gestellt. Im Gegensatz zu den Bobfahrern stellen die Skeletonfahrer jedoch nur eine Kufe in diese Führung. Die Startspur hilft dem Fahrer auf der ca. 20 m langen Startstrecke mit dem Schlitten geradeaus laufen zu können und so optimal zu beschleunigen. Nach dem wichtigen Start, welchen der Fahrer in gebückter Haltung ausführt, springt er auf den Skeleton, um kopfvoran und bäuchlings die Bobbahn hinunterzufahren.

Während der Fahrt versucht der Skeletonfahrer seinen Kopf sehr tief zu halten, ohne dabei die Bahn aus den Augen zu verlieren. Die Arme sind seitlich am Körper nach hinten gelegt. Durch die möglichen Fliehkräfte von vier- bis fünffachem Körpergewicht kommt es vor, dass der Fahrer seinen Kopf nicht mehr über dem Eis halten kann und sein Helm das Eis berührt. Er kann dadurch nur noch nach Gefühl fahren. Gesteuert wird der zwischen 29 und 43 kg schwere Schlitten vor allem durch Gewichtsverlagerung des Kopfes, der Schultern und der Knie. Ab und zu werden in besonderen Situationen auch die Füße genommen. Zudem können die Lenkbewegungen durch Ziehen oder Drücken an den Handgriffen verstärkt werden. Allgemein gilt, dass der Fahrer möglichst ruhig auf dem Schlitten bleiben soll. Unnötige oder zu starke Steuerbewegungen kosten viel Zeit, so dass wenn immer möglich eine feine und gefühlvolle Steuerung der Schlitten angewendet wird.

Im Gegensatz zum Cresta Run in St. Moritz, wo die Kurven nach oben nicht überhöht sind und daher eher Steilwänden ähneln, kann der Fahrer nicht aus der Bobbahn stürzen. Durch die Fliehkräfte wird er in die Bahn gedrückt, so dass es nur möglich ist innerhalb der Bahn zu stürzen. Dies geschieht meist am Ende einer Kurve, da dort die Fliehkräfte nachlassen. Auch bei einer zu hohen Ausfahrt aus einer Kurve kann der Schlitten kippen.