Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 29 (1987)

Artikel: Reto Capadrutt, mehr als nur ein Supertalent

Autor: Kasper, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-972007

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: 11.07.2025

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

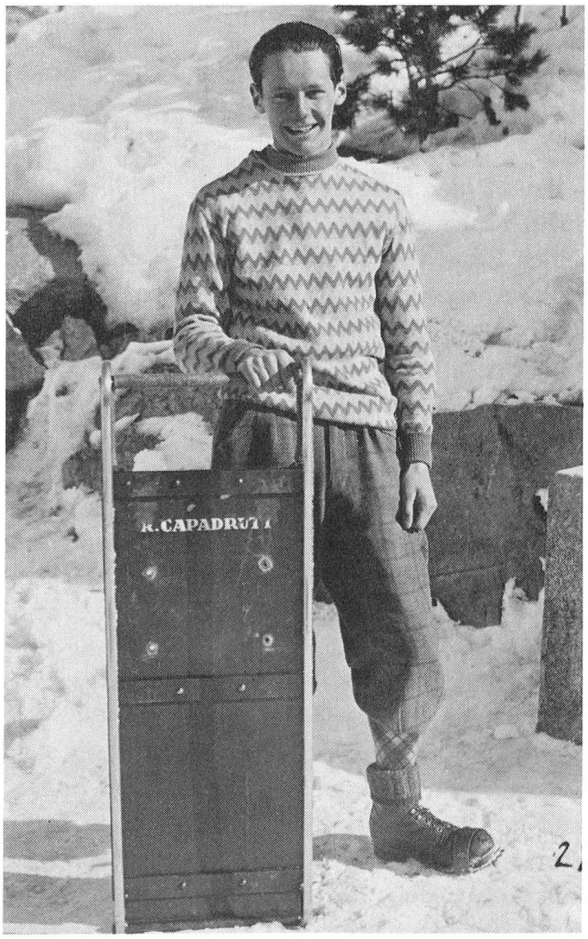
Reto Capadrutt, mehr als nur ein Supertalent

von Peter Kasper

«Er ist von allen ausländischen Wettkämpfern einer der sympathischsten, der Schweizer Student und Weltmeister 1935 im Zweierbob: Reto Capadrutt. Als der fairsten einer gilt er unter den Sportsleuten als einer der liebenswürdigsten und deswegen beliebtesten Gegner. «Zufrieden?» fragten wir ihn nach der ersten Probefahrt auf dem Garmischer-Olympia-Run, «Natürlich bin ich zufrieden, mein Herz ist voll Hoffnung», lautete seine prägnante Antwort.»

(Wilhelm Schulze «BZ am Mittag», Düsseldorf vom 5. 2. 1936)

Reto Capadrutt hat in den 30er Jahren die Bobsport-Szene beherrscht. Sein Charakter und seine Gesinnung gereichten der schweizerischen Sportbewegung zur Ehre. Er widmete sich seinem Sport mit seltener Hingabe, mit Überzeugung und Liebe, doch war er weder ein Eiferer noch ein Draufgänger. Er war sich wohl bewusst, dass bei Sportarten, bei denen die Technik das menschliche Leistungsvermögen zu überwiegen drohen, die Gefahren proportional zur Fahrgeschwindigkeit steigen. Beim Bobsport handelt es sich, ähnlich wie bei der Fliegerei um eine Sportart, welche die technische Beherrschung einer Maschine voraussetzt, die ihren eigenen Gesetzen folgt. Verlässt sich der Mensch bei den meisten sportlichen Disziplinen in erster Linie auf seine angeborenen und durch das Training geförderten geistigen und physischen Fähigkeiten, so überantwortet er sich in dem oben zitierten Fall auf Gnade und Ungnade dem Fahrzeug, das ihn trägt und nach dessen Gesetzen er sich zu richten hat. Beim Bobsleigh ist es notwendig, dass er die sorgfältigste Pflege seiner «Maschine» angedeihen lässt und dass er in die Geheimnisse dieses Gerätes eindringt. Das ist wohl auch eines der Geheimnisse, warum die wirklich guten Bobfahrer in ihrem Auftreten nicht wie Stars glänzen wollen, sondern sich bescheiden zurückziehen.



Der 17jährige Reto Capadrutt anfangs Januar 1930 mit seinem Skeleton am Start zum Cresta-Run.

Ich kannte Reto Capadrutt persönlich zwar nur oberflächlich. Zum ersten Mal war ich ihm kurz vor der Abreise der kleinen schweizerischen Delegation zu den olympischen Winterspielen in Lake Placid 1932 begegnet. Die ihn umgebenden Gäste schienen ihn anzuhimmeln. Der Eindruck aber, der dieser körperlich kleine Mann, von grosser Bescheidenheit geprägt, hinterliess, wirkt bei mir heute, ein halbes Jahrhundert später noch nach.

Reto Capadrutt erblickte das Licht der Welt am 4. März 1912 in Chur, als Sohn des Direktors der «Bank für Graubünden». Primar- und Sekundarschule und anschliessend auch die Kantonsschule besuchte er am Geburtsort, um sich anschliessend in Zürich und Bern dem Jus-Studium zu widmen. Schon als Knabe wurde Reto durch seinen um ein Jahrzehnt ältern Bruder Edi vom Bobfahren begeistert. Edi hatte eben in Arosa, im damals üblichen Fünfer-Bob auf der schnellen Aroser-Bobbahn (entlang der Hauptstrasse hinunter nach Litzirüti, wobei die Kurven überhöht und vereist waren), einen ersten Platz in der Meisterschaft gewonnen. Den Siegerpreis – ein kleiner silberner, innen vergoldeter, Liqueur-Kelch – zeigt Edi Capadrutt-Morosani seinen Besuchern heute noch mit berechtigtem Stolz. Ansporn genug war vorhanden, um auch Reto diesen männlichen Sport schmackhaft zu machen.

Als gut 17jähriger verbrachte Reto einige Ferientage bei seinem Bruder Edi, der inzwischen in St. Moritz bei der dortigen Filiale der «Bank für Graubünden» angestellt war. Der Cresta-Run faszinierte den Jungen von Anfang an. Auf eine ganz eigenartige Weise spricht dieser – eben so männliche Sport wie der Bobsleigh – die Geschwindigkeitssucht des Menschen an. Da scheinen die steilen – aber im Verhältnis zum Bobrun bedeutend niederen Kurvenwände – auf den Fahrer zuzurasen. Fast reisst ihn die Zentrifugalkraft in den Kurven vom Schlitten und der Luftdruck verschlägt ihm beinahe den Atem. Die durchschnittliche Geschwindigkeit liegt, nach stehendem Start bei rund 85 Std./km, das maximale Tempo steigt im unteren Teil der Bahn gar auf gute 145 Std./km.

Ein Junge kommt, sieht und siegt!

Klar: Reto musste einen Versuch unternehmen. Es glückte über Erwarten gut. Wenige Tage später schon – am 10. Januar 1930 – siegte er im «Novices-Cup from Junction», einem Cup für Anfänger auf den unteren 920 Metern des Runs. Das «Cresta-Fieber», die «Cresta-Fascination» hatte ihn ergriffen. Nunmehr war Reto an den Wochenenden in Chur nicht mehr zu halten. Es zog ihn immer wieder nach St. Moritz. Was in den vergangenen 50 Jahren der Existenz des Cresta-Runs noch nie vorgekommen war und die konservativen englischen Cresta-Gewaltigen beinahe nicht fassen konnten, geschah: ein Anfänger gewann gleich serienweise. So am 7. Februar 1930 vorerst den «Novices-Cup from Top» und gleichentags noch den Fresh-Mens-Cup from Top und nur vier Tage später gar das grosse und meistbegehrte Rennen, das seit 1885 bis heute jede Cresta-Saison ausgetragen wird, den «Grand-National-Cup». Es mutete fast an wie ein Wunder, und die Fachleute schüttelten nur noch die Köpfe.

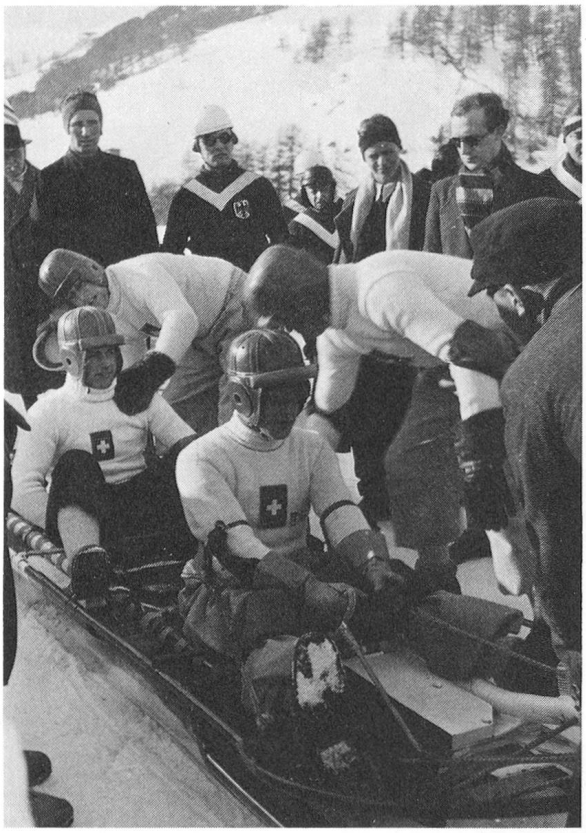
Vom Cresta-Run zur noch engeren Bobbahn-Eisrinne

Schon im darauffolgenden Winter zog es den sportlichen Jüngling vom Einmann-Cresta-Skeleton zum Zweier-Boblet und Vierer-Bobsleigh. Ihn schien diese Sportdisziplin, der Mannschafts-Sport noch mehr zu begeistern. Es fällt zwar dem Laien nicht leicht, Boblet oder Bobsleigh als Mannschaftssport im herkömmlichen Sinne anzuerkennen und seinen erzieherischen Wert richtig zu ermessen. Zwei oder vier – früher gar fünf – Mann, welche zusammen ein Team bilden, sitzen während des ganzen Laufes auf engstem Raum zusammengedrängt, sehen alle den gleichen Möglichkeiten ins Auge, haben alle gegen ein- und dieselben physikalischen Widrigkeiten – Zentrifugalkraft, Luftdruck etc. – zu kämpfen und geben sich vorbehaltlos in die Hand dessen, der das Fahrzeug steuert. Selbst dem Bremser, dem hintersten Mann auf dem grossen Schlitten – neben dem Führer der wichtigste Mann im Team – ist es nicht möglich, einen Unfall zu verhüten, wenn der Pilot einmal versagt.

Reto Capadrutt nach seinem Sieg im Grand-National, dem begehrtesten aller Cresta-Rennen, mit dem Grand-National Cup am 11. 2. 1930. Mit Hut Emil Thoma-Badrutt, ein berühmter St. Moritzer, sitzend links aussen Sir James Coats, Club Bt., langjähriger Präsident des St. Moritz Tobogganing-Club.

Um es dem Piloten zu ermöglichen, seinen Schlitten unter Kontrolle zu halten und die Bahn in knappster Zeit zu meistern, ist eine Exaktheit und Übereinstimmung der Bewegungen der ganzen Mannschaft erforderlich. Hier steht und fällt der Erfolg mit der Genauigkeit der gleichzeitig und harmonisch ausgeführten Bewegungsabläufe, vom Anstossen am Start, über das Laufen im Tempo eines 100 m Spezialisten (auf einer Distanz von 50 m, die innert wenig mehr als 5 Sekunden zurückgelegt wird), über das «Aufsitzen» oder «Aufspringen», möglichst ohne Geschwindigkeitsverlust, sondern eher mit Tempo-Gewinn, zum Platz nehmen und sich so zusammen zu «kuscheln», dass der Luftwiderstand minim bleibt.

Wenn man bedenkt, dass auf einem Eisrun die kleinste falsche oder unüberlegte Bewegung eines Besatzungsmitgliedes ein bremsendes und daher zeitraubendes Pendeln oder gar Schleudern und dadurch Betupfen der Seitenwand durch den Schlitten verursacht, das sich beim Kampf um die hundertstel, ja heute sogar tausendstel Sekunden, auswirken muss, wird man sich so recht bewusst, dass Bobfahren ein Teamwork par excellence voraussetzt und an die psychischen, physischen und moralischen Qualitäten aller Fahrer grosse Anforderungen stellt. Wenn man sich dann noch zusätzlich vergewissert, dass der Pilot sich im über 100 km-Tempo möglichst in der Mitte der nur 1 Meter breiten Bahn halten muss und dass er Kurven, wie z. B. den St. Moritzer Horse-Shoe-Corner meistern muss, in der das Viererbob-Team einem Druck von guten 4 G ausgesetzt ist, dann kommt man aus dem Staunen gar nicht mehr heraus. Die Vor-



Capadrutt-Diener mit Boblet am WM-Start 1931. Hier sieht man den Feierabend-Bob noch ohne «streamlined nose», ohne Haube.

aussetzungen für den Piloten sind in dieser Sportdisziplin besonders hoch gelagert.

Selbst wenn man von der geistigen Kraftprobe absieht, die eine solche Fahrt, die eine gute Minute dauert, hauptsächlich in bezug auf Konzentration und Reaktion voraussetzt, so muss man sich doch die rein körperliche Anstrengung vor Augen halten. Um der Fliehkraft und den brüsken Richtungswechseln Widerstand zu bieten, muss sich jeder Fahrer derart auf seinen Sitz sperren, dass er nach Beendigung einer jeden Fahrt, auch wenn sein Körper noch so gut durchtrainiert ist, jeden Muskel einzeln spürt.

Dieses Erlebnis hatte auch Reto Capadrutt schon beim Crestafahren erlebt, denn auch dort kommt sich der Fahrer bei Zielankunft so vor, als hätte er sich in einem Schüttelbecher befunden, der soeben ganz besonders «geschüttelt» wurde. All diese Überlegungen und der innere Drang zum Sport haben Reto, wie er beim gemütlichen Zusammensitzen immer wieder verriet, zur Überzeugung geführt, dass er sich diesem so faszinierenden Sport voll verschrieb.

Vorläufig hatte noch das Studium die Priorität, so dass Reto im Winter 1930/31 nicht zu oft auf dem Bobrun anzutreffen war. Seine Maturitätsprüfung stand bevor. Trotzdem benutzte er jede freie Minute um nach St. Moritz zu fahren. Ja, es reichte sogar noch zur Teilnahme an den Weltmeisterschaften im Zweier- und Viererbob, die im besagten Winter im Engadin ausgetragen wurden. Ein Titel resultierte zwar noch nicht daraus, aber das letzte Vorbereitungsrennen, das vielbegehrte Bobsleigh-Derby gewann Reto Capadrutt. Der «Freie Rätier» vom 27. Januar 1931 schrieb: «Sieger blieb am Schluss gegenüber sehr gewiegten internationalen Sportgrössen der junge Reto Capadrutt, der schon letztes Jahr auf der Cresta-Bahn Hervorragendes leistete. Früher waren die Engländer unumschränkte Herrscher auf beiden Bahnen in St. Moritz, dann machten ihnen mitunter, ausnahmsweise die Deutschen und Amerikaner Konkurrenz. Erfolgreich gegen die Engländer war auf die Dauer – und dies anfangs des Jahrhunderts – nur Emil Thoma-Badrutt. Nun hat der junge Churer Capadrutt sein Erbe angetreten. Er verteidigt in glänzender Weise die grauweiss-blauen Farben. Der absolute Bahnrekord stand auf 1 Minute 27.9 Sek., heute hält ihn mit 1 Minute 22.9 Sek. Reto Capadrutt, eine Zeit, die kaum zu überbieten ist.» Seither hat sich auch im Bobsport viel geändert. Die Bahn ist zwar mehr oder weniger dieselbe geblieben, doch die Geräte, der Schlitten und die Ausrüstung haben sich vollkommen verändert, so dass ein Vergleich mit damals nur schwer angestellt werden kann. Immerhin darf festgehalten werden, dass die damaligen Fahrzeiten im Verhältnis zu heute als ganz hervorragend angesprochen werden müssen. Heute hält der Schweizer Silvio Giobelina den Rekord mit 1.05.09 im Viererbob und der Ostdeutsche Hoppe mit 1.07.20 im Boblet. Dabei gilt es aber noch zu berücksichtigen, dass die Bahn heute um rund 20 Meter kürzer ist. Anderseits sind einige Kurven derart abgeändert worden, dass eigentlich ein Vergleich illusorisch wird. Bei den Vierer-Weltmeisterschaften

1932 anlässlich der Olympischen Winterspiele in Lake Placid, USA, und daran anschliessend machte Reto Capadrutt «The slim young Swiss with the face of a Cherib and nerves of steel, the boy, they're all afraid of» Furore in den Vereinigten Staaten.

landete Reto Capadrutt schliesslich, nachdem er zwischendurch geführt hatte, auf Platz vier. Sieger blieb der Deutsche Cpt. Zahn. Reto Capadrutt genügte dieser Platz, um für die olympischen Winterspiele von 1932 in Lake Placid selektioniert zu werden. Wir lesen in der «La Suisse» vom 12. November 1931: «Dans le domaine du bobsleigh nous aurons deux équipes de bob et de boblet qui défendront chacune, dans ces deux catégories, les chances de notre pays Suisse I sera composé de René Fonjallaz, Gustave Fonjallaz, Nicolas Buchheim et Gaston Fonjallaz. Quant à notre second team, il sera commandé par le valereux sportsman Capadrutt de Coire, qui dirigeait dèjà la deuxième équipe suisse aux championnats du monde a Saint-Moritz. Ses co-équipiers seront des Suisses habitant les Etats-Unis.»

Für Capadrutt bedeutete es einerseits eine grosse Freude als kaum oder noch nicht ganz 20jähriger für Olympische Spiele in Amerika selektioniert zu werden. Anderseits schien es ihm fast unmöglich irgendwie reussieren zu können, mit Mannschaftsgefährten, die er nicht kannte und die noch gar kein Team bilden konnten, da sie beinahe blutige Anfänger waren. In Lake-Placid, das stand bereits fest, standen nur wenige Tage für ein gemeinsames Training zur Verfügung. Anfangs Januar 1932 fehlte plötzlich das Geld für die Finanzierung eines ganzen Olympia-Teams, und die Teilnahme einer zweiten Bob-Equipe wurde in Frage gestellt. Schliesslich aber war es doch so weit, dass sich auch Reto Capadrutt mit dem kleinen Schweizer-Trüpplein Ende Januar in Cherbourg mit der «Europa» zur Fahrt

über den Ozean einschiffen konnte. Ausser Reto Capadrutt war noch ein zweiter Bündner dabei: Cesare Chiogna, der Skispringer, der zu jener Zeit als bester Mitteleuropäer Springer galt. Es waren auf der «Europa» inkl. den Offiziellen nur acht Schweizer beisammen, sie sollten jedoch drüben durch Schweizer die in den USA lebten und Lake Pacid bereits kannten, verstärkt werden. Für die schlechte Überfahrt ist das Trüppchen der Schweizer Olympia-Teilnehmer durch grossartige Empfänge in New York und Lake Placid entschädigt worden.

Reto Capadrutt

The slim young Swiss with the face of a cherub and nerves of steel – the boy they're all afraid of!

(Der schlanke junge Schweizer mit einem Engels-Gesicht und Nerven wie Stahl, den alle fürchten.)

So betitelte «The Post Star» vom 10. Februar 1932 in New York seinen Bericht über die olympischen Winterspiele von Lake Placid. Capadrutt hatte gemeinsam mit Oscar Geier (Bremser) am 1. Tag der Zweier-Bob-Wettkämpfe alle Konkurrenten mit grossem Abstand hinter sich gelassen. Man sah in ihm schon den Goldmedaillen-Gewinner. Doch der darauf folgende Tag zeigte leider, dass seine Nerven eben nicht «aus Stahl» waren. In der ersten Fahrt des zweiten Tages verlor er den 4 Sekunden Vorsprung auf den Amerikaner Hubert Stevens. Da nützte auch ein glänzender vierter Lauf nichts mehr. Doch Reto durfte mit der Silbermedaille mehr als zufrieden sein. Die Mount Hoevenberg-Bobbahn hatte sich als äusserst gefährlich erwiesen, hatten doch nicht weniger als sechs Teams an den ersten drei Trainings-Tagen böse Stürze in Kauf nehmen müssen. Fünf Fahrer landeten im Spital. Die eineinhalb Meilen lange Eispiste hatte ihre Opfer gefordert.

Im Viererbob musste sich Reto Capadrutt mit dem vierten Platz zufrieden geben. Hier siegte der in Graubünden ebenfalls bestens bekannte Amerikaner Bill Fiske, der als erster US-Pilot in Pearl Harbor den Fliegertod erlitt.

Capadrutt fand bald Gelegenheit, sich an seinen amerikanischen Besiegern zu rächen. Im Anschluss an die olympischen Spiele holte er sich den Titel eines USA-Bobmeisters. So betitelte «The New York Times» vom 18. Februar 1932 seinen Bericht aus Lake Placid: «120 pound bundle of Swiss courage, 19 years old Capadrutt got his revenge» (Das 120 Pfund leichte Bündel schweizerischen Mutes hat sich gerächt). Bremser auf Capadrutts Bob war auch hier der Amerika-Schweizer Oscar Geier. Fonjallaz, der als Schweiz I delegiert worden war und die Kosten für den Transport seines Bobs und des ganzen Teams selbst berappte, gehörte zu den Sturzopfern. Der Hartkopf-Bob zeigte sich als absolut ungeeignet für diesen Run, während sich Capadrutts Schlitten, eine Feierabend-Konstruktion als hervorragend erwies.

17 Renn-Siege in einem einzigen Winter

Der Winter 1932/33 erwies sich für Reto Capadrutt gesamthaft gesehen als der erfolgreichste. 17mal stand er allein am Bob auf dem Sieger-Podest, darunter waren die Zweier- und Vierer-Meisterschaften der Schweiz. An den WM konnte er sich leider nicht beteiligen, da er im Studium war und sich nicht für volle drei Wochen entfernen konnte. Nebenbei gewann Reto in diesem Winter auch noch die Schweizermeisterschaften auf dem Cresta-Run, die nur recht selten ausgetragen wurden.

An den Zweier-Weltmeisterschaften 1934 in Engelberg führte der Churer nach drei Läufen, doch im vierten Versuch wurde ihm sage und schreibe 20 Meter vor dem Ziel, ein Loch, das vom vorausgegangenen Fahrer in die Kurve gestochen worden war und die Bahnkontrolleure jedoch erst sahen, als Capadrutt schon im Heranbrausen war, zum Verhängnis. Ein Sturz war die Folge. Auch an den Vierer-Weltmeisterschaften in Rumänien zwei Wochen später stürzte der Bündner im letzten Lauf.

1935 Deutscher Meister, Schweizer Meister und Weltmeister

«Capadrutt ist nicht nur ein begeisterter Sportsmann, sondern auch ein pflichteifriger Student. Er muss sich seine freie Zeit zu den Bobrennen sozusagen ‚abstehlen'. Deshalb kommt er jeweils erst im letzten Moment an, so dass ihm höchstens noch Zeit für zwei bis drei Trainings-

läufe übrigbleibt.» Überschrieb eine Münchner Zeitung ihren Bob-WM-Bericht aus Innsbruck. Alle Rennen in diesem Winter fuhr Reto Capadrutt mit dem Zürcher Diener.

Nach dem Sieg in der Zweier-Meisterschaft der Weltrennen, musste er sich im Vierer mit dem dritten Platz zufrieden geben. Erstmals schlugen ihn der Deutsche Hans Kilian und Pierre Musy (Sohn von Bundesrat Musy). «Das Weltwochen-Magazin» schrieb vor den Bobweltmeisterschaften und olympischen Winterspielen in Garmisch-Partenkirchen: «Reto Capadrutt . . . ein kleines, schmächtiges Bürschchen nur, dem der liebe Gott beileibe kein athletisches Rüstzeug auf den im allgemeinen doch etwas holperigen Lebensweg gegeben hat. So unscheinbar wie das Kerlchen selbst, sind für die grosse Öffentlichkeit auch seine Erfolge.» Reto Capadrutt und Fritz Feierabend (Engelberg), Sohn des legendären Bobbauers, vertraten die Schweiz an den olympischen Winterspielen in Garmisch neben Pierre Musy, der mit dem St. Moritzer Noldi Gartmann an der Bremse fuhr.

Im Boblet wollte es nicht klappen. Reto fiel weit zurück, während er am ersten Tag noch vorne war. Fritz Feierabend holte sich hier die Silbermedaille. Besser erging es den Schweizern auf dem Vierer-Schlitten. Hier holten sie sich gleich einen Doppelsieg: P. Musy mit Bouvier, Beerli und Noldi Gartmann gewannen Gold, R. Capadrutt mit Fritz Feierabend, Büttikofer und Aichele an der Bremse holten sich die Silber-Medaille.

Die nächsten zwei Jahre gehörten dem Studium und dem Militärdienst

Im Winter 1936/37 und 1937/38 fand Reto nur wenig Zeit für den Bobsport. Einerseits oblag er nun endlich vermehrt dem Studium, das er in den letzten Jahren stark vernachlässigt hatte. Anderseits nahm auch der Militärdienst recht viel Zeit in Anspruch. Zudem hatte er sich vorgenommen, einige Semester an ausländischen Universitäten zu studieren und sich daneben in den Fremdsprachen, denen er besondere Bedeutung schenkte, weiter zu bilden.

Zwar konnte er sich von seinem beliebten Sport nur sehr schwer trennen. Schliesslich aber

1936. Die beiden erfolgreichen Schweizer-Mannschaften anlässlich der olympischen Winterspiele in Garmisch-Partenkirchen: v.l.n.r. hintere Reihe: Musy, Bouvier, Beerli, Gartmann; vordere Reihe: Capadrutt, Feierabend, Büttikofer, Aichele.

obsiegte der Drang nach der Sicherung der beruflichen Zukunft und damit der Entscheid, den Bobsport vorübergehend «an den Nagel zu hängen».

So übersiedelte Reto im Herbst 1936 nach München, wo er sich an der Universität zum Jus-Studium eingeschrieben hatte. Im Spätsommer 1937 gedachte er nach England zu ziehen, um dann wieder ein Jahr später in Bern das Studium abzuschliessen. Dazwischen fielen noch militärdienstliche Verpflichtungen. Rekrutenschule, Unteroffiziersschule und auch die Offiziersschule hatte er bei der Artillerie bereits hinter sich, doch galt es noch seinen Rang «abzuverdienen», um später beim Militär, das zu jener Zeit bei uns doch sehr hoch im Kurs stand, weiter zu kommen.

Vorerst verlief alles nach Plan, doch es schmerzte ihn bis tief in die Seele hinein, als der Winter kam und er im Nebel der Stadt zu «versauern» drohte. Nur gerade während den wenigen Festtagen über Weihnachten und Neujahr gelang es ihm, einige Tage nach St. Moritz zu entfliehen, um einige wenige Fahrten auf dem Cresta-Run und in der Bobbahn zu geniessen. Im zweiten, fast wintersportlosen Winter musste er gar ganz auf seine sportliche Lieblingstätigkeit verzichten.

Als Reto Capadrutt dann gegen den Herbst 1938 seine Abschluss-Prüfungen hinter sich gebracht hatte, nahm er sich vor, den bevorstehenden Winter ganz dem Sport zu widmen und den Abschluss im März 1939 mit einer Palübesteigung im Hochgebirgskurs mit dem Pontresiner Spezialisten Major Charles Golay zum Höhepunkt werden zu lassen. Die Zulassung zu diesem Hochgebirgsskikurs hatte er sich bereits eingeholt. Auch die Qualifikation zur Teilnahme an den Bobweltmeisterschaften als Team Schweiz I oder II war ihm bereits versprochen worden, trotz dem langen Unterbruch des Trainings, aber auf Grund seiner früheren grossen Rennerfahrung und seiner Leistungen.

Todessturz im letzten Rennen vor der Weltmeisterschaft

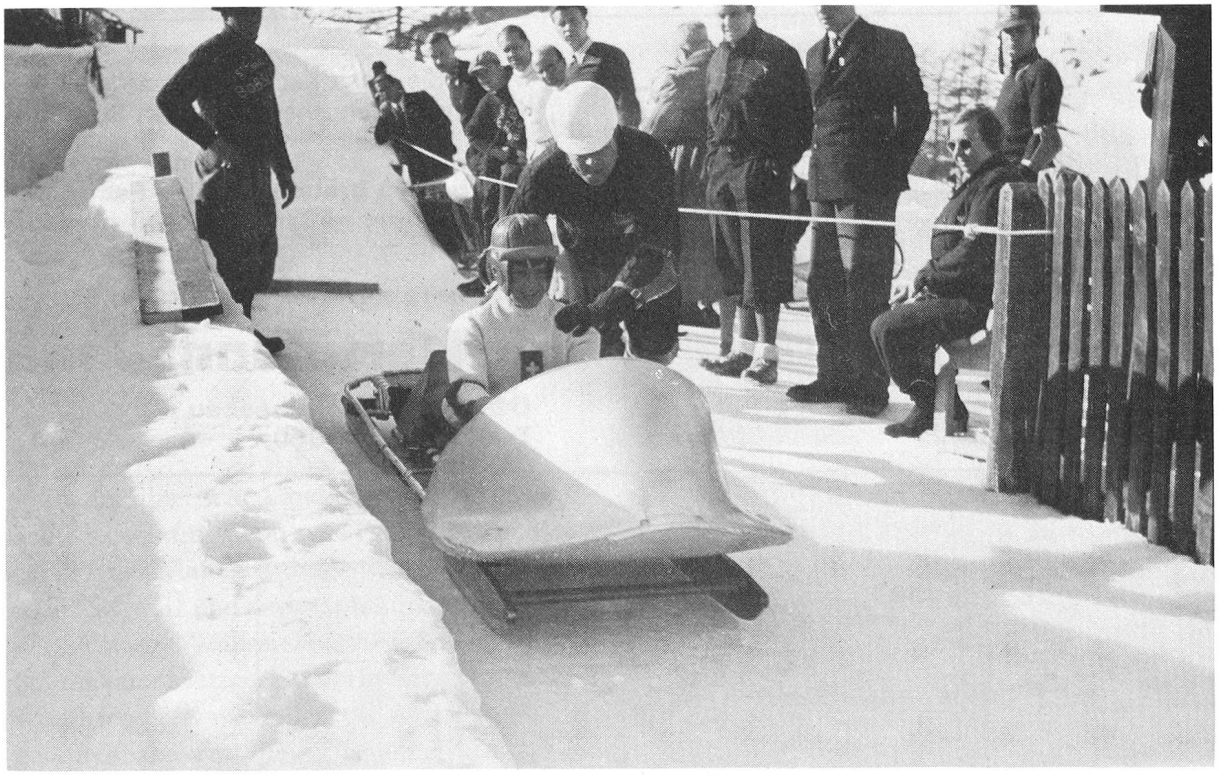
Der Winter 1938/39 hatte sich recht gut angelassen. Schon von Anbeginn gewann Capadrutt diverse Rennen gemeinsam mit seinem deutschen Freund Gatzsch, den er an der Universität München kennen gelernt hatte.

Alles lief nach Plan. Der Engelberger Bob-Konstrukteur Feierabend hatte eine Glanzidee, indem er für den Bob eine aerodynamisch gebaute Haube baute, die nun vor allem Reto Capadrutt rechtzeitig vor den Weltmeisterschaften, die in St. Moritz ausgetragen wurden, gründlich testen sollte. Die ersten Proben verliefen recht verheissungsvoll, so dass am 3. Februar im Boblet-Grand-Prix dieses «Cockpit» erstmals rennmässig ausprobiert werden sollte. Ob ihm diese Haube nun zum Verhängnis wurde, steht nicht fest, doch ist es wohl möglich, ja wahrscheinlich, wobei allerdings nicht abgeschätzt werden kann, ob, und wenn ja, was passiert wäre, wenn Capadrutt beim fraglichen Sturz weggeschleudert worden wäre. Sicher ist, dass die «Haube» am Sturz nicht «schuld» war. Sicher ist anderseits, dass ihm durch den Haubenrand der Brustkorb eingedrückt worden ist.

Der Ablauf des Todessturzes konnte nicht genau rekonstruiert werden. Capadrutt startete mit seinem deutschen Bremser Gatzsch zum vierten Lauf um den «Boblet-Grand-Prix-Cup». Er stand an der Spitze des Zwischenklassementes. Die «streamlined nose» des Schlittens, wie die Engländer diese Haube nannten, hatte sich bewährt und war klar mitbeteiligt an den guten Fahrzeiten. Während die Fahrer bisher auf dem flachen Schlitten dem Fahrwind vollständig ausgesetzt gewesen waren, sah man beim Cockpit nur die Köpfe der Fahrer, die Steuerung, die Arme und praktisch der ganze Körper waren durch die «streamlined nose» verdeckt. Dieses Cockpit trägt heute, allerdings in leicht abgeänderter Form, jeder Boblet und Bobsleigh.

Der erste Teil der Fahrt lief normal, die Zwischenzeiten beim Horse-Shoe, wie schon zuvor beim Sunny-Corner waren sehr gut. Der Bremser erinnert sich, dass Capadrutt den Horse-Shoe sehr hoch anfuhr, dies bestätigten auch die dort anwesenden Zuschauer, doch war dies nichts abnormales. Immerhin kam der Pilot dadurch etwas spät aus der «Hufeisen-Kurve», fuhr dadurch steil in die Gegenkurve, den Shamerock, kam wahrscheinlich dadurch auch hier zu hoch hinein. Um den Fehler, den er natürlich bemerkt hatte, zu korrigieren, dürfte er den Schlitten etwas brüsk heruntergerissen haben, so dass er an der rechten Pistenwand anschlug, um aber erst bei der Einfahrt zum Dyke-Corner sich samt dem Boblet zu überschlagen. Capadrutt lag unter dem umgestülpten Schlitten, während der Bremser gute zwanzig Meter durch die Luft geschleudert worden war und im tiefen Schnee unverletzt landete. Der berühmteste Bobfahrer der 30er Jahre lag bewusstlos unter dem schweren Schlitten. Selbst der mit einem kleinen Schock davon gekommene Bremser Gatzsch konnte keinerlei Angaben machen über Details des Sturzablaufes. Dem Piloten, der zu den geschicktesten gehörte, passierte wohl ein kleiner Fehler, doch ist selbst dies nicht sicher, denn Capadrutt war ein äusserst seriöser Fahrer, der immer wieder darauf aufmerksam gemacht hatte, dass vor den Weltmeisterschaftsläufen alles ausprobiert werden müsse, das Zeitgewinn bringen könne und dass der Pilot durch Tests jede Situation im Run und besonders in den Kurven in den Griff bekommen müsse. Im Protokoll einer Vorstandsitzung des Crestaruns aus dem Todesjahr heisst es wörtlich:

«Capadrutt was heard to say that one must practice all ways of taking the corners so that in the Championship one was familiar with any si-



3. 2. 1939. Der erste Bob mit einem «streamlined nose», die Haube war damals noch eher niedriger und auch kürzer als heute. Am Start R. Capadrutt und sein Bremser, der Deutsche Gatzsch, Start zur Todesfahrt.

tuation which might arise and able to make the best of it.»

Es wäre falsch aus diesem bedauerlichen Unfall nun zu schliessen, dass der Bobsport zu den gefährlichsten Disziplinen gehöre. Dem ist zweifellos nicht so. Täglich, während des ganzen Winters fahren Dutzende von Boblets und Bobsleighs den St. Moritz-Celerina Olympia-Run und auch andere Bobbahnen hinunter, ohne dass irgend etwas passiert. Der Grossteil der Stürze ist harmlos, doch wenn mehrere unglückliche Zufälle zusammenfallen, kann es auch im Bobsport, wie überall zu tragischen Fällen kommen.

Reto Capadrutt, der immer lächelnde «kleine Junge» hat weltweit bei allen Sportlern Sympathie gefunden. Sein Todessturz löste grosse Trauer aus. Anlässlich seiner Kremation in Chur, wenige Tage nach dem Unfall, gab sich die Sportwelt ein Stelldichein, das heute noch manchem in bester Erinnerung ist.