

Zeitschrift: Ski : Jahrbuch des Schweizerischen Ski-Verbandes = Annuaire de l'Association Suisse des Clubs de Ski

Herausgeber: Schweizerischer Ski-Verband

Band: 23 (1928)

Artikel: Schweizerischer akademischer Skisport

Autor: Zarn, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-541412>

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: 23.02.2026

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

Schweizerischer akademischer Skisport.

Betrachtungen eines aktiven Schneehasen.

Die Norweger brachten uns den Skisport. Mit dem Sportgerät übernahmen wir auch die Wettkampffarten unserer grossen Lehrmeister, den Langlauf und das Springen. Aus diesem Grunde standen von Anfang an alle unsere grossen Skirennen im Zeichen dieser beiden Elemente des nordischen Skilaufes.

Durch seine Anwendung in unserem gebirgigen Gelände hat dieser jedoch im Laufe der Jahre sein Gesicht verändert: es entstand die alpine Technik der Geländefahrer. Das Ziel des Schweizerischen Akademischen Skiklubs ist es nun, den Elementen des alpinen Skisportes, der Abfahrt und dem Slalom, in den Konkurrenzen die Gleichberechtigung zu erkämpfen. Und weil es uns gelang, dieses Ziel bei internationalen Wettkämpfen zu verwirklichen, so ist es am Platze, einmal hier über unsere oft missverstandenen Bestrebungen Klarheit zu schaffen.

Zuerst muss mit allem Nachdruck festgestellt werden, dass wir nicht Gegner des Langlaufes sind; im Gegenteil, wir befürworten ihn und pflegen ihn unter unsern Mitgliedern als wundervolle leichtathletische Uebung. Weil er aber unserem Gelände und unserem nationalen Skisporte, dem eigentlichen *Skifahren*, zu wenig Rechnung trägt, wollen wir ihn durch den Abfahrtslauf ergänzen.

Die vielen Hunderte, die an winterlichen Samstagen die Bahnhöfe unserer Städte mit ihren langen Brettern unsicher machen, gehen die etwa springen oder langlaufen? Nein, sie gehen *Skifahren*. Es harrt ihrer ein steiler Aufstieg zu einer hochgelegenen Unterkunft, wobei Langlauftechnik gar nicht in Frage kommt, und das Hauptziel bleibt die Abfahrt. Wenn aber die Osloer ihre Hölzer anschnallen, dann gehen sie *Skilaufen*. Bei kräftiger Stockarbeit geht es im Dreitakt-schritt über Land, oft in einer Spur, und man rühmt sich nicht wie bei uns, von einem 3000 Meter hohen Gipfel abgefahren, sondern 40 Kilometer weit gelaufen zu sein! In unserem gebirgigen Gelände ging dem nordischen Skisport sein Charakter, dem Langlauf sein Anwendungsgebiet verloren. Wir bezichtigen ihn deshalb seines geringen Nutzens für die Praxis und seiner einseitigen Bevorzugung von Kraft und Ausdauer in den Konkurrenzen, was ihn jedoch rein als Sport noch lange nicht seiner Daseinsberechtigung beraubt.

Wie alle unsere anderen Rennen hat auch die Akademiker Olympiade von Cortina die Richtigkeit dieser Behauptung bewiesen. Der beste Schweizer wurde dort Zwanzigster, und im Springen fielen die drei ersten Plätze an Norwegen. Aber

in *Abfahrt* und *Slalom* dominierte die gesamte Schweizer Mannschaft auf der ganzen Linie. Der Langlauf wird eben noch lange nicht immer vom besten *Ski-Fahrer* gewonnen. Als eigentliches Cross-Country auf Ski gibt er vielmehr dem die besten Chancen, der sich mit seiner Armkraft in der Ebene am schnellsten vorwärtsstösst und bergaufrennt in einer Art und Weise, die dem alpinen Skisporte direkt entgegengesetzt ist. Eben gerade in den Steigungen werden solche Läufe gewonnen, wo der ausdauernde Athlet bevorzugt ist, während der gute Skifahrer überhaupt nicht zur Geltung kommt. Und sieht man nicht oft Langläufer von Rang bei kurzen Teilstücken der Strecke unbeholfen auf ihren Stöcken zu Tale reiten? Der Langlauf hat für sich eine spezielle, wunderbar ausgefeilte, aber für die alpine Praxis recht wertlose Technik entwickelt. Einzig seine körperliche Ertüchtigung — besonders durch sein Vortraining — bleibt wertvoll; aber dass er mit Ski etwas zu tun hat, scheint einem manchmal fast zufällig.

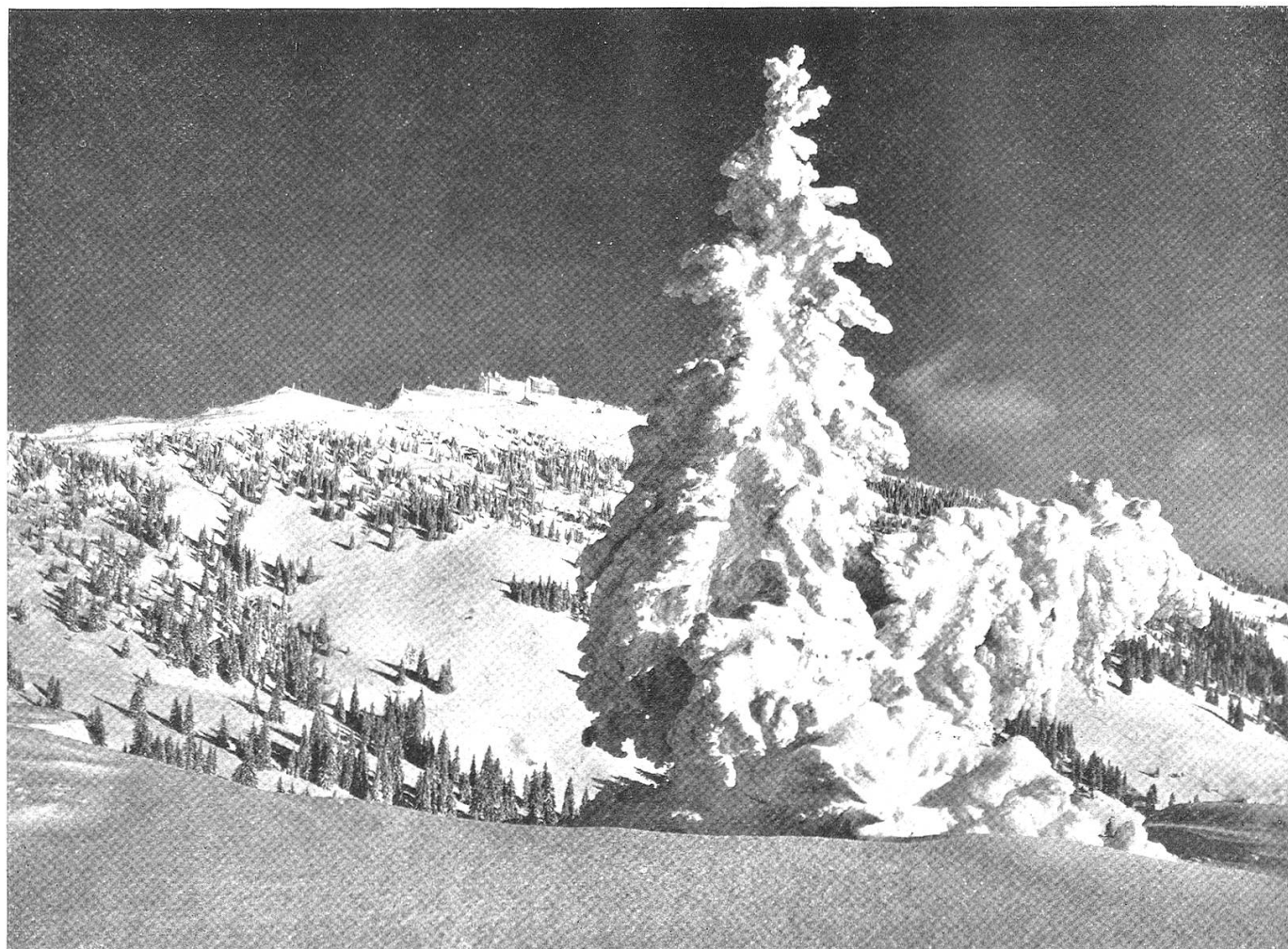
Ganz anders die Abfahrtsrennen, bei deren Organisation uns die Entwicklung einer praktischen verwertbaren Technik immer das erste Ziel war. Wir wählten deshalb natürlich coupierte Strecken mit einem Gefäll von 600 bis 1000 Metern ohne jegliche Gegensteigung, wobei dem Flachlauf höchstens ein Zehntel eingeräumt war, wenn er sich nicht ganz vermeiden liess. Der gute Langläufer holt sich sonst im Flachlauf einen derartigen Vorsprung, dass ihm bei der kurzen Abfahrtszeit auch der beste Skifahrer nicht mehr gefährlich werden kann. Bei einer idealen Strecke sollte die Nachhilfe mit den Stöcken unnütz sein, und das Tempo abgebremst werden müssen. Die roten Fähnchen fassen wir als blosse Richtungsgeber auf, so dass man mit Ausnahme der Kontrollposten an keinerlei Passierdistanz gebunden ist. Hier bewegt sich der Abfahrtsrenner frei und wie auf seinen Touren, weder an ein Tracé gebannt noch in einer besonderen Technik. Er wählt sich in den Einzelheiten seine Route selber: der Individualität eines jeden ist weitester Spielraum gelassen. Die einzige Beschränkung, dass Stockreiten in jeder Form disqualifiziert, ist für die Entwicklung eines guten Stiles sicher Vorbedingung. So wird das höchste Ziel der Rennen erreicht, nämlich durch diese die von einem erstklassigen Fahrer gewöhnlich angewandte Technik zu entwickeln.

Oft wurde den Abfahrtsrennen der Vorwurf gemacht, dass sie nicht den sportlichen Wert des Langlaufes besäßen. Darauf ist zu erwidern, dass die Anforderungen eben ganz verschiedene sind. Nicht Herz und Lunge, sondern die Nerven spielen hier die entscheidende Rolle, und es werden auch



Bergtannen

E. Gyger, Adelboden



Rigi im Winterkleid

J. Gaberell, Thalwil

ganz andere Muskelgruppen entwickelt. Deshalb ist es auch verfehlt, die Abfahrt am Masstabe von Langlauf und Springen zu messen. Zum Springen braucht es sicher viel Mut; aber die Bahn ist festgelegt und zubereitet, meistens sogar genau bekannt, und was das Skifahren betrifft, so beschränkt es sich notwendigerweise auf einen Christiania rechts. Kann man dem Städter etwa zumuten, dass er ganze Winter hindurch auf diese eine Spezialität trainiere, wo er für die Abfahrt das Training mit seinen Touren verbinden kann? Seine geistige Elastizität gibt ihm für die Abfahrt auch eher Vorteile, und er zieht sich nicht zurück, weil der Konkurrent eine Schanze hinter dem Hause hat, und er überhaupt in den Sportplätzen einem gewissen Professionalismus gegenübersteht. In sausender Fahrt, im Kampfe mit wechselndem Schnee und den Tücken eines unbekannten im Gefälle ändernden Geländes, allseitig beweglich das Nächstliegende zu berechnen und dabei doch nicht das Endziel aus den Augen zu verlieren, da ist es, wo die Entschlusskraft des Geländerenners ihre Triumphe feiert. Geduckt, in steilen Kehren eine Schneefahne hinter sich herzuwirbeln, in hoher Fahrt die süsse Nähe der Gefahr zu kosten und ihr im letzten Moment durch eine blitzschnelle Wendung ein Schnippchen zu schlagen, wo ein Sturz vielleicht alles entscheidet, das ist atemraubende, heissblütige Abfahrt! Und wer glaubt, dass das Rennabfahren mit Ausruhen eine gewisse Aehnlichkeit habe, der nehme einmal an einer hochklassigen Konkurrenz teil, und er wird ein für allemal von seiner Unterschätzung geheilt sein. Es ist eben ein himmelweiter Unterschied, ob man wie auf Touren nach jedem Hang auch nur kurze Momente ausruht, oder in einem Zuge zu Tale fährt, wenn die Sekunden eilen, und man sich nur mit grösster Konzentration an der Grenze des Stehvermögens hält. Ja man ermüdet in den Beinen noch viel schneller, wenn Mutter Erde in jeder Mulde einen an sich presst, bei jeder Bodenwelle nach einem ausschlägt und einen von sich schleudert, als wenn man sich mit den Stöcken auf ihr vorwärtsschiebt. Es ist Tatsache, dass die durchschnittlichen Herzzahlen nach einem Abfahrtsrennen eher höher sind als nach einem Langlauf, und dass die Erholungszeit zum normalen Puls ganz bedeutend kürzer ist als bei einem ausgepumpten Langstreckler, wird man wohl nicht als Nachteil bezeichnen wollen. Für uns aber sind die hohen Anforderungen der Abfahrt an allseitige Technik sowie physische und psychische Eigenschaften Grund genug, um sie in sportlicher Hinsicht auf genau die gleiche Stufe wie Sprung- und Langlauf zu stellen. Diese Argumente führten uns auch zur Ansicht, dass es einen Kompromiss zwischen Abfahrt

und Langlauf nicht gibt, ohne beide Sports ihrer wertvollen Eigentümlichkeiten zu berauben.

Und ist es nicht auch im Slalom, wo die reine Geschicklichkeit auf den langen Brettern den Kampf entscheidet! Es wäre jedoch undankbar, sich über denselben zu verbreitern, ohne auch hier wieder ausdrücklich zu erwähnen, dass uns die *Engländer* Lehrmeister waren; denn mit den an ersten Schweizer Meisterschaften abgehaltenen Konkurrenzen dieser Art hat er nichts zu tun. Er ist nicht mehr regelmässiges Bogenfahren am gleichmässig sanft geneigten Hang (Skizze A). Solche Geschenke der Natur nimmt ein jeder von uns wohl gerne entgegen; normalerweise ist jedoch das Terrain unregelmässig, und des Uebens wert ist doch ganz besonders das Schwierige. Wir erachten es heute nicht mehr für genügend, sturzfrei Bogen zu fahren und im Uebrigen den Entscheid den bessern Ski zu überlassen. Aus diesen Gründen haben wir den Slalom an den coupierten, in der Neigung wechselnden Steilhang gekettet bei einer Höhendifferenz vom meistens 100 Metern. Die Konkurrenten haben die Fähnchenpaare mit beiden Füßen zu durchfahren, weshalb das Werfen derselben nur dann gleichgültig ist, wenn es mit den Hinterenden der Ski geschieht. Die Technik des Geländefahrers von heute hat sich verändert, und ihr ist unser Slalom angepasst. (Skizze B) Er überwindet die Steilhänge nicht durch gleichmässiges Bogenfahren, sondern schraubt sich, in vollem Tempo nur um wenige Grade von der Falllinie abschwingend, korkzieherartig hinunter, was nur an besonders steilen Orten durch ganz enge Kehren ersetzt wird. Entsprechend dem unregelmässigen Gelände können hier weite Bogen (1), scharfe Wendungen aus wenig steiler (2) und aus steiler Fahrt (3), oder eng aneinandergeschlossene scharfe Bogen ohne Zwischentraverse (4) beliebig sich folgen. Letztere sind auch das beste Mittel, den «Schuss-Punkt-Fahrer» zu distanzieren. Gerade dieses Aneinanderreihen ist die Hauptsache, denn nicht nur Tempo, Steilheit und Radius der Wendungen bestimmen die Schwierigkeit eines Slaloms, sondern besonders die *Folge der Schwünge* zueinander. Durch besonders scharfe Richtungsänderungen («Haarnadelkehre», B 5), und dadurch, dass man den Fahrer vor einem solchen Hindernis zur Steilfahrt zwingt («Stemmkehle», B 6), kann man die Anforderungen beliebig steigern. (Ausführlicher in *The Ski Club of Great Britain Handbook 1926/27*, siehe Besprechung Jahrbuch S. S. V. 1927, S. 109.) Kein Drauflosfahren, sondern strengste Selbstbeherrschung und Konzentration führt da zum Ziel bei allseitigster Beherrschung der Technik. Nur hier kann man das für die Praxis so wert-

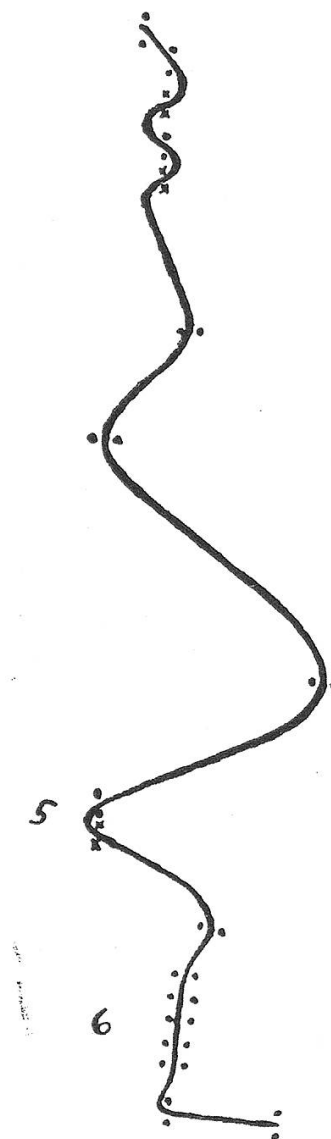
volle auf Zentimeter genaue Wenden am bestimmten Orte lernen. Die Fähigkeit, sich in hoher Fahrt zwischen Hindernissen durchzuwinden, wird hier entwickelt, jenes Können, das auf den coupierten Abfahrten von unsern Gipfeln den guten Fahrer stempelt. Die Wertung nach der Zeit allein bleibt dabei vollständig ausreichend; denn bei einer schweren Piste sind die Zeiten ja längst vorbei, da man noch mit Liege Christianias siegen konnte. Auf alle Fälle ist aber die Stoppuhr ein sicherer Masstab als die Aesthetik, und der rationelle Stil des Besten wird sicher auch nicht hässlich sein.

Man hat versucht, den Slalom durch einen Vergleich mit dem 50 Kilometer-Lauf lächerlich zu machen. — Erstens hinkt dieser Vergleich, weil die Anforderungen ganz andere sind, hier Geschick und dort Ausdauer. Auch hat der liebe Gott nicht einem jeden das Herz eines Pferdes und lederne Lungen gegeben, und ist es eigentlich nicht ungerecht, alle, die keine Zeit für ein jahrelanges Training haben, von den Konkurrenzen auszuschalten? Ueberhaupt darf man auf die Quantität der zerschlagenen Sekunden wohl nicht allein abstellen, sonst hätte ja für alle Sprint Sports die Stunde geschlagen, und die Sechs Tage Rennen wären der Gipfel sportlicher Errungenschaft. Im Kampfe gegen Hunger, Durst und Erschlaffung mögen sie als Schule der Energie ihre Bedeutung haben, aber ohne Rücksicht auf das zu diesen Kasteiungen missbrauchte Sportgerät. Dem Slalom wurde auch vorgeworfen, dass er für die Konkurrenten ungleiche Verhältnisse aufweise und auch sehr Glücksache sei. Allerdings sind die Verhältnisse für einen Langläufer, der eine Stunde nach dem ersten Konkurrenten startet, auch nicht mehr die gleichen. Aber gegen den Weichschnee-Slalom ist ersterer Einwand berechtigt, und wir pflegen ihn deshalb nicht mehr. Bei Wettkämpfen auf natürlichem Hartschnee oder gut festgetretener Bahn sind jedoch die Verhältnisse praktisch gleich, und ein zweiter Start in umgekehrter Reihenfolge auf neu gestampfter Piste wirkt sicher korrigierend. Je länger eine solche Strecke ist, um so weniger fällt natürlich ein einziger Fehler ins Gewicht. Durch diese zweimalige Gelegenheit wird auch der Zufall genügend ausgeschaltet, besonders da ja nur die bessere Zeit massgebend ist, und nicht wie beim Springen das Mittel der Leistungen gezogen wird. Nur so kann dem rassigen Fahrer die Möglichkeit gegeben werden, bei einer Fahrt für eine Höchstleistung alles auf eine Karte zu setzen. Das geringe Risiko, das bleibt, erhöht den Reiz einer spannenden Konkurrenz und wirkt hauptsächlich erzieherisch; denn gibt es nicht auch in der Praxis Fälle, wo man unbedingt stehen muss? Der qualitativen

A. Alter Slalom.



B. Beispiel des modernen Slaloms.



Leistung wird leider überhaupt noch zu wenig Beachtung geschenkt, obgleich es gleich schlecht ist, hier zwei statt eine Minute zu brauchen, wie im Dauerlauf zehn statt fünf Stunden.

Slalom ist Geländefahren in konzentrierter Form! Wie die Abfahrt wird er den Anforderungen unseres Terrains gerecht als ernste Schule für die Praxis. Wir verfügen auch heute schon allgemein über ausgezeichnete Geländefahrer, während es in unserem gebirgigen Lande immer schwierig sein wird, in gleichem Masse wie die Nordländer Langlauf zu trainieren. Die St. Moritzer-Olympiade war dafür wieder ein deutlicher Fingerzeig. Die traditionelle Entschuldigung, dass der Skisport bei uns noch sehr jung sei und es uns deshalb an der Erfahrung mangle, verliert mit den Jahren doch ihre Zugkraft, ist doch der rein sportliche Skiwettbewerb in Norwegen nur zwanzig Jahre älter als bei uns. Wir geben, weil wir weder an ungenügende Vorbereitung noch an physische Unterlegenheit der Unsrigen glauben, dem für uns sehr ungünstigen Rennsystem die Hauptschuld. Leider war es dort wegen der feststehenden Wettlauf-Ordnung des Internationalen Ski-Verbandes zu spät zu jener Neuerung, die uns bei den Cortineser-Winterspielen ein gerechtfertigtes Gegengewicht schuf, die Einbeziehung des Geländefahrens. *Der alpine Skilauf wird eben immer andere Läufer zeitigen als das Flachland, und deshalb ist es für uns unnatürlich, einzig Läufe nach nordischem Muster zu veranstalten.* Aber soll denn eine unsern Verhältnissen angepasste Weiterentwicklung des nordischen Rennsystems ein für allemal unterbunden sein, nur um dem Althergebrachten zu gefallen? Mit der Tradition sollte endlich einmal gebrochen werden, und unser nächster Schweizer Meister sich auch im Geländelauf ausweisen und nicht nur der beste Mann im nordischen Rennsport sein. Niemand wird uns wegen dieser Neuerung der Unsportlichkeit zeihen können, weil wir ja dem Langlauf mit den Nordländern nicht ausweichen. Wir haben das Recht, fremde Nationen herauszufordern, und man wird heute schon auf eine internationale Konkurrenz stossen, über die man sich wundern wird. Ob man nun die Resultate des Skimehrkampfes kombiniert oder nicht hängt davon ab, ob man den Meister im nordischen Sporte vom Geländefahrer trennen will.

Für die Zukunft scheint einem die vom Schweizerischen Akademischen Skiklub gesuchte Entwicklung erst recht erstrebenswert. Der Langlauf und besonders das Springen, das ja in den letzten Jahren zur Akrobatik ausartete, werden bei uns immer populär sein, aber nie zu einem eigentlichen Volkssport werden. Dagegen wird das ungekünstelte Ski-

fahren dem breiten Volke gehören, ohne in Spezialisierung und Professionalismus zu verknöchern, die vielleicht bei der jetzigen Rekordjagd drohen. Und die ständige Zufuhr frischer Kräfte aus dem Volke ist es doch, die wie jede geistige so auch jede Sportbewegung vor der Stagnation bewahrt und lebenskräftig erhält. Eine solche Entwicklung wird auch sicher dazu beitragen, die Kluft zu den Tourenfahrern im Verbandsverbande zu schliessen, denen der nordische Rennsport nichts sagt. Wer schon am Seil zerrissene Gletscherbrüche durchfuhr wird den unschätzbaren Wert des Geländerennens anerkennen müssen und es als Mittel zum Zweck willkommen heissen.

Der Langlauf soll als wundervolle Schule des Körpers auch bei uns gepflegt werden und zwar besonders von den Leichtathleten. Aber unser nationaler Skisport muss an den schweizerischen Skirennen ebenfalls seinen Ausdruck finden im grossen Abfahrtslauf. Deshalb auf in den Kampf auf diesen neuen Wegen im Skisport! *Ulrich Campell, S.A.S.*

Slalom.

Der S. S. V. hat bei seinem letzten Verbandsrennen in Gstaad in die Lücke des ausfallenden Militärpatrouillenlaufs einen Slalom treten lassen. Das ist ein hocheufreulicher, markanter Schritt nach vorwärts, dem man weiteren Bewegungsschwung geben möchte, damit der Weg zur Einführung des Slaloms als Bestandteil schweiz. Skimeisterschaft geebnet werde. Das wirksamste Mittel hierzu ist wohl ein sachlicher Austausch von Erfahrungen und Gedanken, aus dessen Niederschlag sich grundlegende Bestimmungen formen lassen. Wenn ich hiermit einige Erfahrungen, Grundsätze und Ideen zu Papier bringe, so geschieht es in der Absicht, damit einen erspriesslichen Gedankenaustausch auszulösen.

Nichts ist so sehr geeignet zur Beweglichkeit auf Ski, zu rascher und sicherer Einschätzung von Geländeschwierigkeiten, zu blitzschnellem Entschluss und Umsetzen in die Tat zu erziehen, wie ein unserem Gelände angepasstes Slalomrennen.

«Slalom» ist allerdings noch da und dort ein missverständlicher Begriff, indem man sich darunter eine kurze, regelmässige und übersichtliche Bogenfahrt um Fähnchen herum vorstellt, die in gerader Linie und in abgezikelt gleichen Abständen — ähnlich einer Telegraphenleitung — aufgestellt sind.

Der moderne Slalom sieht anders aus; er ist eine wenige Minuten dauernde Abfahrt auf vorbereiteter Bahn, die von

zahlreichen sich rasch folgenden Hindernissen durchsetzt ist, wie sie im alpinen Gelände vorzukommen pflegen. Und all diese, auf relativ kurzer Strecke den Weg kreuzenden Hindernisse müssen in toller, aber doch beherrschter Fahrt erkannt und bewältigt werden, wenn man nicht unentschlossen davor anrennen und kostbare Zeit verlieren will.

Zweifellos erfordert der Slalom im Rahmen eines Skifestes mehr Organisation, Kenntnis und Phantasie der Veranstalter, als dies bei der Anlage eines Lang- und Sprunglaufs der Fall ist. Auch die Beschaffenheit des Schnees, die für die ersten und letzten Fahrer grundverschieden ist — erst weich und dann hart wie ein Tanzboden — war bisher ein abschreckender Faktor.

Dies alles hat gewisse Berechtigung, aber über Organisationsschwierigkeiten helfen menschliche Intelligenz und Uebung hinweg, während man die Gleichmässigkeit des Schnees durch Vorbereitung der Slalomstrecke zu erzielen sucht. Allerdings bestehen auch so noch Ungleichheiten — wie beim Lang- und Sprunglauf — durch früheren oder späteren Start, der infolge Sonneneinwirkung, Witterungswechsels etc. für Erfolg oder Misserfolg ausschlaggebend werden kann. Derartiges lässt sich nie ganz aus der Welt schaffen, daher spielt das die Startfolge bestimmende Los die versöhnende Rolle des Schicksals.

Eine Slalomanlage soll von Anfang an eine genügend festgefahrene Bahn aufweisen, die für alle Fahrer nach Menschenmöglichkeit gleiche Bedingungen schafft. Dass auf glatter Bahn skitechnisch eine gewisse Einseitigkeit Platz greift, indem der Kristiania mit all seinen Abarten gewissermassen eine Monopolstellung einnimmt, ist nicht zu vermeiden (z. B. gegenüber Telemark, der aber auf harten Schnee überhaupt nicht hingehört; deswegen besteht seine Bedeutung unvermindert fürs touristische Fahren im Weichschnee, wo es nicht auf einen Kampf um Zeitgewinn ankommt, wie dies in der Natur eines Rennens liegt).

Ein Slalomrennen soll wenigstens zwei Minuten dauern. Trotz dieser kurzen Zeit stellt es infolge rasender Fahrt durch ein mit vielerlei Hindernissen bespicktes Gelände, neben Beherrschung der Ski, ganz gewaltige Anforderungen an den gesamten menschlichen Organismus, worauf bei seiner Einschaltung Rücksicht zu nehmen ist. Es soll ihm gleichen Tags weder Abfahrtsrennen noch Geländelauf vorausgehen, da darunter die skitechnisch wertvollen Leistungen an den Hindernissen leiden. Hinsichtlich Schanzensprung sind wir nun einmal daran gewöhnt, ihn dem nachmittags zahlreicher zuströmenden Publikum als bestes Zugstück vorzusetzen; es

liegt auch keine Veranlassung vor, an dieser Massnahme zu rütteln. Wo das Fest zwei Tage dauert, wie heute noch beim S. S.-Verbandsrennen, da sind drei Wettläufe gut unterzubringen und zwar: Geländelauf am Samstag, Slalom am Sonntag vormittag — gleichzeitig mit dem Militärrennen — und Sprung am Sonntag nachmittag. Damit entfielen auf den Haupttag zwei übersehbare und anregende Konkurrenzen: Slalom- und Sprunglauf, von denen jede in ihrer Art eine Augenweide bietet. Der Sprung wirkt imposant und wuchtig, flaut aber zuweilen nach einer Anzahl ungefähr gleicher Sprungleistungen etwas ab, da dem nichtsportlichen Publikum die charakteristischen Unterschiede und Feinheiten der einzelnen Sprünge verborgen bleiben. Anders dagegen beim abwechslungsreich gestalteten Slalom, der auf die Zuschauer in der Weise Rücksicht nimmt, dass mehrere interessante Hindernisse innerhalb ihres Nahsehkreises plziert werden. Da entspinnt sich dann ein mit jedem Fahrer wechselnder, vom Publikum mit höchstem Interesse verfolgter, rassistiger Kampf um die Bewältigung der Geländetücken, der ebenso spannend als kurzweilig ist. Und die Frage: was hat besser gefallen, Slalom oder Sprung, dürfte nicht immer zu Gunsten des letztern entschieden werden.

Wo man nur über einen Sonntag verfügt, da lassen sich drei Konkurrenzen nicht unterbringen. Aber auch Lang- und Sprunglauf sind da des Guten zu viel, denn, wird am Morgen ein richtiger Langlauf ausgetragen, da leidet nachmittags das Springen; umgekehrt, Sprung vormittags und Langlauf nachmittags harmoniert schon nicht mit Rücksicht auf das Publikum, dem man nachmittags Interessanteres bieten möchte. Was sich vortrefflich am Morgen einschalten lässt, ohne nachmittags die Sprungresultate zu sehr zu beeinflussen, das ist ein rassistiger Slalom, von dessen allerdings grosser, aber kurzdauernder Anstrengung man sich über die Mittagspause zu erholen vermag.

Wie wird nun ein Slalom vorbereitet und welche Gesichtspunkte und Grundsätze müssen dabei wegleitend sein?

Die Schwierigkeiten, die uns bei der Anlage eines Slaloms entgegentreten, liegen nicht allein in den Schneeverhältnissen und im Gelände, sondern ebenso sehr in der Erstellung und Plazierung der Hindernisse. Auch Erkundung und Abstecken der Bahn erfordern Qualitäten eines tüchtigen Fahrers und noch besseren Beobachters, damit der Slalom sich dem Gelände anpasse und die Hindernisse vom Fahrer natürlich empfunden und fliessend erledigt werden.

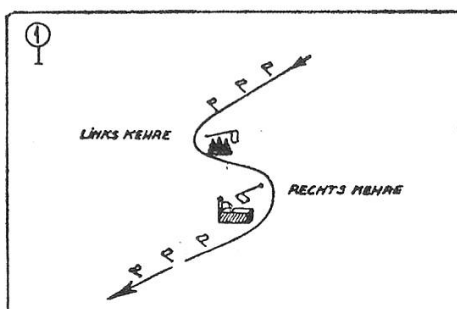
Dem Slalom geht sorgfältige Geländeerkundung voraus, wobei in erster Linie die im gewählten Terrainabschnitt vor-

handenen natürlichen Hindernisse festgestellt und vorläufig durch Fähnchen markiert werden. Wo das Gelände mit Hindernissen kargt, was auf kurzen Abfahrtsstrecken die Regel ist, da hilft man künstlich nach. Der Natur gebührt jedoch Priorität, d. h. es soll niemals ein natürliches Hindernis unbenützt bleiben, um daneben ein Kunstwerk zu errichten. Ist die ganze Route provisorisch durch Fanions fixiert und ist man mit sich über Art und Zahl der Hindernisse im Klaren, so werden diese erstellt. Nun wird die Piste durch eine Anzahl Leute flachgefahren und auf Zeitdauer, Zweckmässigkeit und Solidität der Hindernisse geprüft und wo nötig verbessert. Wo dies alles nicht schon Tage voraus geschehen kann, da ist es ratsam, wenigstens die zeitraubenden Hindernisse am Vorabend und die Piste am folgenden Tage so früh zu erstellen, dass sich die Kontrollposten vor Beginn des Rennens über ihr Arbeitsgebiet an Ort und Stelle orientieren können. Dass weder bei Erstellung noch Prüfung der Piste Leute mitwirken dürfen, die sich an der Konkurrenz beteiligen wollen, ist selbstverständlich; die Piste ist überhaupt vom Moment der Ueberprüfung an für jedermann zu schliessen.

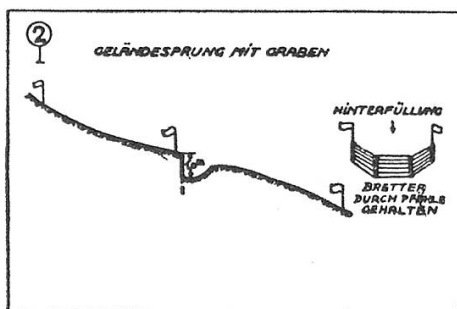
Die Hindernisse klassieren sich in:

- a) *natürliche*, wie sie sich im Gelände vorfinden (Hügel, Mulde, Runse, Felsen, Waldstück usf.);
- b) *künstliche*, die menschliche Kraft und Intelligenz mit einfachen, vorbereiteten Mitteln jederzeit erstellen können.

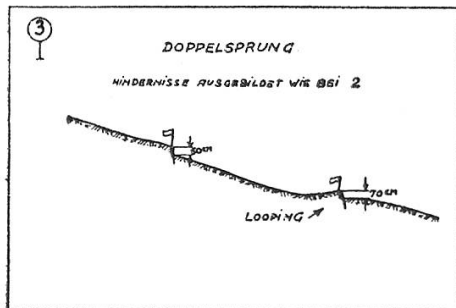
Einige Beispiele:



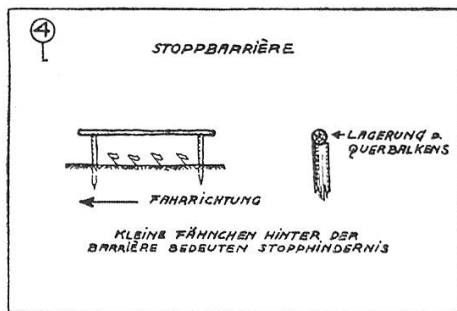
1. *Die Links- und Rechts-Kurve.* Wo Gebüsche, Bäume, Felsen, Brunnen usf. vorhanden sind, werden diese umfahren und wo sie fehlen, treten an deren Stelle grosse Fanions. Aber auch natürliche Hindernisse müssen durch grosse Fanions markiert werden, damit die Absicht erkannt wird.



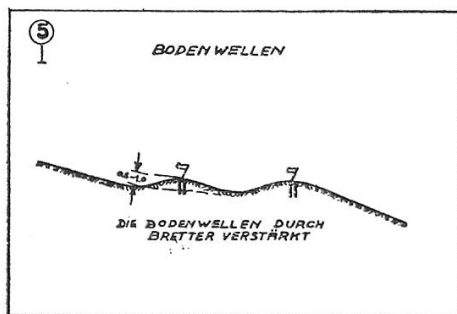
2. *Der Geländesprung* geht über eine Mauer mit Graben dahinter. Je rascher die Fahrt, desto breiter der Graben. Letzterer bedeutet nur scheinbar eine Erschwerung; das Hindernis gewinnt jedoch dadurch an Einschätzung durch Fahrer und Zuschauer. Der Sprung mit Graben ist als Weitsprung und nicht als Looping gedacht.



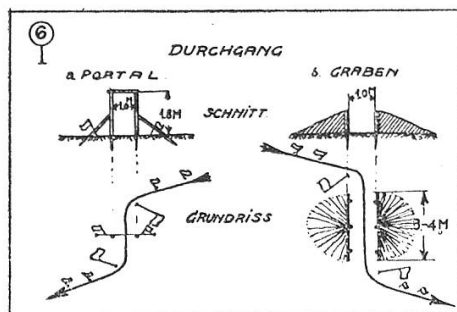
3. Der *Doppelsprung* besteht aus zwei sich rasch folgenden Sprüngen, wovon der erste oder zweite, je nach Verhältnissen oder Zweck, ein Looping sein kann. Die Distanz dazwischen ist so zu wählen, dass nach dem ersten Sprung nur knapp bemessene Zeit zur Vorbereitung auf den zweiten bleibt.



4. Die *Stopp-Barrière* soll als Ueberaschung wirken, d. h. unvermutet — z. B. nach einem Sprung — eilige Fahrt stoppen. Der Querbalken kann zur Verhütung von Unfällen auf Pflöcken aufliegen, damit er beim Anprall herunterfällt. Er ist durch den Kontrollposten wieder an Ort und Stelle zu setzen. Richtung der Weiterfahrt und Charakter des Hindernisses als Barrière sind durch die Stellung der Fähnchen gegeben.

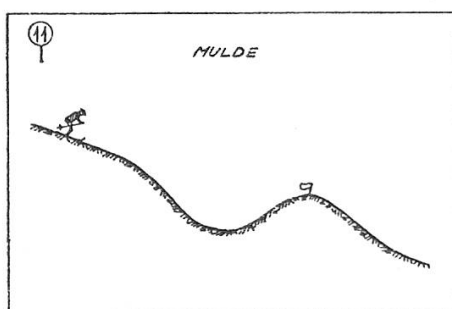
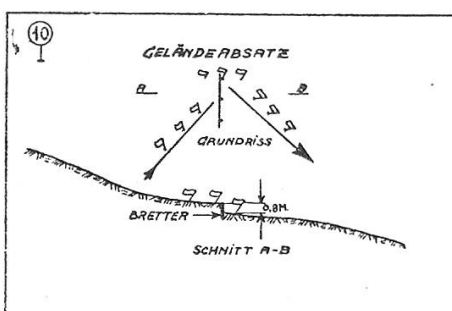
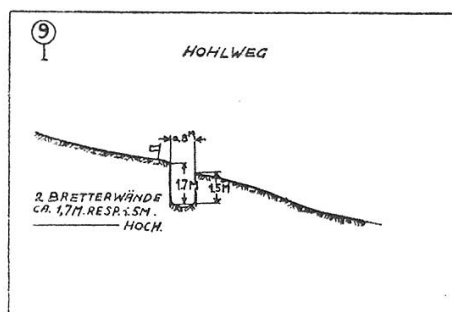
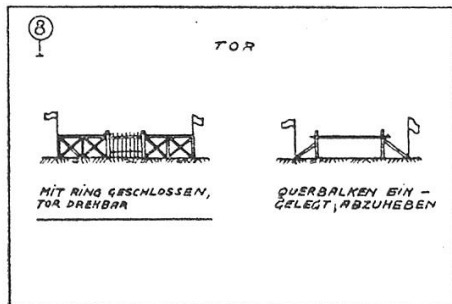
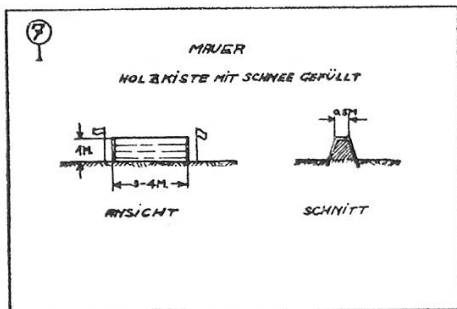


5. Die *Bodenwellen* zum Austreten sind ein vortreffliches Uebungshindernis; sie müssen so konstruiert werden, dass durch Springen der ersten Welle der Anlauf am Anstieg zur zweiten gebrochen wird und dass nur tüchtige Fahrer in scharfem Tempo sie vollständig sprunghfrei austreten können. Dieses überaus lehrreiche und interessante Hindernis muss Tage voraus stark getreten werden, damit es solid genug wird.



6. Der *enge Durchgang* findet sich im Gelände als Graben, Barrièreportal, Maueröffnung oder auch als Baumgruppe vor, durch die der Weg geht. Es ist zweckmässig, den Durchgang zwecks Erschwerung mit einem andern Hindernis zu verbinden (z. B. scharfe Kurve vor dem Portaleingang).

7. Die *Mauer* wird am zuverlässigsten durch eine mindestens 4 m lange Bretterkiste dargestellt. Man lässt in gutem Tempo fahren, damit kurz vor der Mauer durch Schwung abgebremst werden muss, so, dass der verbleibende Bewegungsschwung vom gewandten Läufer zur Ueberwindung der Mauer (durch Sprung Ueberklettern oder über den Rücken rollen) ausgenützt werden kann.



8. Das Tor: Zwei Arten lassen sich hier empfehlen:

1. Das Tor nach innen oder aussen zu öffnen, wobei es sich automatisch schliesst (event. Öffnen durch abheben eines Ringes, Schliessen durch Fahrer oder Kontrollposten).

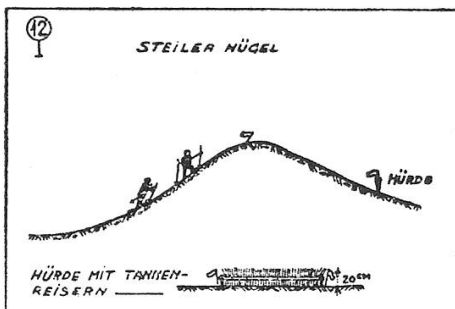
2. Das Tor mit Abschluss durch einen Querbalken, der vom Fahrer auf- und zuzuklappen oder zu entfernen und nach Passieren durch ihn oder den Kontrollposten an Ort und Stelle zu bringen ist.

Dieses Hindernis, besonders wenn es an einem Anstieg steht oder nach scharfem Tempo als Stoppbarriere wirkt, stellt Ruhe und Geistesgegenwart auf harte Probe.

9. Der Hohlweg, Bachbett oder Graben ist durch Seittreten oder Sprung zu nehmen. Es ist angezeigt, das Aufkommen etwas tiefer zu setzen. (Kombinationshindernis für Sprung und Hohlweg; die Tiefe soll allerdings so sein, dass ein Mann stehend durchkommt, damit gleichzeitig ohne Gefahr darüber gesprungen werden kann.)

10. Der Geländeabsatz stellt eine durchgehende Mauer dar. Die Einfahrt ist beinahe eben (langsame Fahrt). Der Absprung erfolgt auf ebenes oder schwach geneigtes Terrain und die Weiterfahrt kann in einem Winkel zum Hindernis verlaufen, um einen Drehsprung zu provozieren. (Kann auch durch kleine Hürde an der Absatzkante erschwert werden.)

11. Die Mulde muss sich im Gelände vorfinden. Steile Einfahrt und scharfe Knickung zur Anfahrt an der Gegenseite erziehen zu richtiger Körpervor- und Rücklage.



12. Der Hügel wird, wo der Schwung genügt, im Schuss erklommen oder auch durch Treppen- oder Gräteschritt erklettert. Die Abfahrt kann durch Kombination mit irgend einem Hindernis erschwert werden (Hürde quer zum Hang).

Wer sich der höchst anregenden Aufgabe, einen Slalom abzustecken, unterzieht, tut gut, zu Hause eine Anzahl künstlich erstellbarer Hindernisse — besonders solche, die ihres erzieherischen Wertes wegen in keinem Slalom fehlen sollten — in sein Notizbuch zu skizzieren, wodurch wichtige Denkarbeit im Gelände vorweggenommen ist. Sind einmal die natürlichen Hindernisse dem Slalom dienstbar gemacht, so werden zwischenhinein künstliche gebaut, wobei dann die Skizzen vortreffliche Dienste leisten. Von der fertigen Piste ist ein Croquis zu erstellen, in welchem Distanzen und alle Hindernisse in der Reihenfolge der Plazierung eingezeichnet und numeriert werden; dies wäre auch fürs Gelände zu empfehlen (neben das Hindernis gesteckte gut sichtbare Tafeln).

Wiewohl in einem Slalom gleiche oder ähnliche Hindernisse stets wiederkehren, so sorgen einerseits das Gelände und anderseits intelligente Kombination für genügende Abwechslung. Mit den hier skizzierten und kommentierten Hindernissen ist das Gebiet lange nicht erschöpft, sondern lässt reger Phantasie noch weiten Spielraum.

Aber ein Grundsatz ist dabei nicht aus dem Auge zu verlieren: die künstlichen Hindernisse sind getreu der Natur nachzubauen, d. h. sie müssen sich so oder ähnlich irgendwo im Gelände vorfinden. Sie sollen auch keine Fallen bilden, sondern klar erstellt sein, damit der daherschiessende Fahrer deren Charakter rechtzeitig erkennt.

Es sollten zur Abwechslung in die Slalombahn lange Kurven, leicht geneigte oder kurze ebene Strecken und kleine Anstiege eingeflochten werden; sie geben dem gewandten Fahrer Gelegenheit, durch Drehschritte, Schlittschuhschritte und vortreibende Stockhilfe überlegene Technik zu dokumentieren und dabei Zeit zu gewinnen.

Slalom-Material: Ausser Markierungsfähnchen ist zur Erstellung künstlicher Hindernisse ein Material erforderlich, das in der Hauptsache aus einer Anzahl solider, dicker Bretter, Pfähle und Querbalken besteht, die mit wenig Ausnahmen erst an Ort und Stelle zusammengefügt und mit Schnee

gefüllt oder hinterfüllt werden. Es ist vorteilhaft, das Holz mit Carbolineum zu behandeln, damit es sich konserviert und überdies im Schnee besser absticht als rohe Bretter. Die Anschaffung eines soliden Slalominventars ist eine Ausgabe von vielleicht einigen hundert Franken, aber wenn auf gesundes Holz gegriffen wird, so hält es viele Jahre, so dass auf jährliche Amortisation ein minimier Betrag entfällt. Obschon das Material in der Hauptsache immer aus den nämlichen Brettern, Querbalken etc. besteht, die ähnlich einem Zusammensetzspiel aneinandergefügt werden, so sieht doch das Hindernis mit der örtlich verschiedenen Verwendung immer wieder anders aus.

Fanions. Man ist gewöhnt, die Rennstrecken durch kleine rote Fanions zu markieren, was für Abfahrtsrennen und Langlauf genügt, nicht aber für den Slalom, bei dem sich die Hindernisse so rasch und oft unübersichtlich folgen. Es sind da zwei Arten von Fähnchen empfehlenswert, *kleine* (wie bisher ca. 1 m lang) für *gerade Strecken und weite Bogen* und *grosse* (in anderer Farbe, ca. 2 m lang) für die Markierung der Kurven. Der Unterschied in Länge und Farbe der Fähnchen für Kehren und gerade Strecken, ist zur Vermeidung von Verwechslungen sehr zweckmässig.

Aber nicht nur die Länge der Fanions, sondern auch das Stecken derselben ist wichtig. Bei der Rechtskurve soll das Fähnchen sich nach rechts einwärts, bei der Linkskurve nach links einwärts neigen, also stets bogeneinwärts. Das hat zweifache Bedeutung; einmal erkennt man auf genügende Distanz nach welcher Seite zu schwingen ist und dann ist die Verletzungsgefahr bei einem Sturz auf die Fanions geringer, da diese in der Sturzrichtung umkippen. Vom nämlichen Gesichtspunkt ausgehend sind auch die kleinen Fähnchen zu stecken und zwar in der Fahrriichtung etwas schräg vorwärts-auswärts. Mit Ausnahme der Passagen und der Abgrenzung der Hindernisse soll die Slalombahn nicht durch Doppelfanions eingeengt sein.

Die Kontrollposten rekrutieren sich aus den älteren, zuverlässigen Skifahrern, die sich eine Ehre daraus machen, hier mitzutun. Der Kontrollposten ist zum voraus über seine Funktionen aufzuklären und besonders dahin zu instruieren, dass er und die ihm beigegebenen Arbeitsleute nicht durch falsche Postierung für die Fahrer das grössere Hindernis bilden. Sie stehen soweit ab (bogeneinwärts), dass das Hindernis sich dem Fahrer vollkommen abgedeckt präsentiert. Je nach Distanz, Bedeutung und Art der Hindernisse können deren 1—3 auf einen Kontrollposten entfallen.

Ueberall wo Hindernisse Wartung erfordern, werden

Leute mit entsprechendem Werkzeug zugeteilt. Das ist ausserordentlich wichtig, damit in passenden Momenten Löcher ausgeglichen oder Hindernisse ausgebessert werden können. Eine sichtbare Numerierung derselben ist zweckmässig und zwar für Fahrer und Kontrolleure zugleich. Erstere erkennen durch einen Blick die Reihenfolge der Hindernisse und letztere können Stürze, Strafzeiten oder Auslassen usf. örtlich einwandfrei bezeichnen. Dies sind — wie alles übrige — nur Fingerzeige, die in der Praxis noch auszubauen sind.

Die *Startzeitfolge* hängt wesentlich von der Zahl der Teilnehmer ab. Ein Zeitabstand von zwei Minuten ist auch bei kleiner Teilnehmerzahl zu gross und zeitigt den Nachteil, dass lästige Pausen entstehen. Bei einer halben Minute Abstand ist anderseits Gefahr vorhanden, dass Fahrer sich gelegentlich an Hindernissen stauen. Diesem Nachteil kann begegnet werden, indem die Hindernisse, mit Ausnahme von engen Passagen, so breit erstellt werden, dass zur Not zwei Fahrer einander überholen können; «Bahnfrei» kennt der Slalom nicht.

Die *Bewertung* kann entweder ausschliesslich nach der Zeit oder mit Zuschlag von Strafpunkten (bei Stürzen, beim Ueberfahren der Fanions oder Herunterwerfen von Hindernisteilen etc.) geschehen. Am einfachsten ist die Zeitrechnung, doch ist zu sagen, dass der Sturz eine Strafzeit verdient, da er, wie die Erfahrung lehrt, in gewissen Fällen eher zeitgewinnend ist. Sturzfrees Fahren verdient jedoch prämiert und nicht handicapiert zu werden.

Auslassen eines Hindernisses zieht nur dann Disqualifikation nach sich, wenn der Wettläufer (auf Zuruf des Kontrollpostens) nicht sofort das Versäumte nachholt.

Stockreiten in jeder Form ist bei sportlichem Slalom zu verbieten, ebenso das Zusammennehmen beider Stöcke in eine Hand.

Ueber die Art wie die Hindernisse zu nehmen sind, dürfen keine bindenden Vorschriften erlassen werden, da sonst der Lehrzweck: Geistesgegenwart und Initiative unterbunden wird.

Allgemeines: Ueber die Höhe, Weite und Tiefe der Hindernisse will ich mich nicht auslassen, dies ist einmal von der Qualität des Rennens, dann vom Gelände und auch von den Schneeverhältnissen abhängig. Obwohl die Sprünge, die im Slalom eine grosse Rolle spielen, fürs Geländefahren nicht zwingend nötig sind, so verdienen sie doch starke Betonung, weil in hohem Masse Gleichgewicht, Mut und Selbstvertrauen fördernd, ohne gefährlich zu sein.

Genf, im März 1928.

A. Zarn.

Renn-Vorschläge des Englischen Ski-Klubs an den Internationalen Ski-Verband.

Abfahrtsrennen.

Der Start soll wo möglich gemeinsam sein.

Wenn der Start durch die herrschenden Verhältnisse nicht gemeinsam sein kann, wird in folgender Weise gestartet:

Der Lauf wird in zwei Teile geteilt, von welchen der erste ein kurzer vorbereitender Lauf ist und der letzte der Hauptlauf. Zum ersten Teil wird in verlorener Ordnung mit einem gewissen Zwischenraum gestartet. Bewerber mit kürzester Zeit beim ersten Teil startet erst beim anderen Teil. Der zweite Bewerber auf der ersten Strecke startet als Nummer zwei, und der Startzwischenraum zwischen ihm und dem erst gestarteten Bewerber wird derselbe wie der Unterschied zwischen ihren Zeiten auf der ersten Strecke. Die übrigen Bewerber werden in derselben Weise mit den Zwischenräumen in Uebereinstimmung mit ihren Zeiten auf der ersten Strecke starten.

Die Bahn wird mit Flaggen in drei Farben, rot, blau und gelb, markiert.

Die roten Flaggen zeigen den kürzesten und besten Weg. Sie bedürfen nicht respektiert zu werden, und ein Bewerber wird für Ausserachtlassen, in der Nähe derselben zu passieren, nicht bestraft.

Die blauen und gelben Flaggen sind Kontrollflaggen. Die blauen Kontrollflaggen werden in der Absicht, die Bahn zu verlängern oder anders zu ändern, ausgestellt.

Die gelben Kontrollflaggen werden an gefährlichen Stellen in der Bahn ausgestellt, um die Bewerber auf dieselben aufmerksam zu machen.

Alle Kontrollflaggen (blau oder gelb) werden paarweise aufgestellt. Die Bewerber müssen zwischen jedem solchen Paar Kontrollflaggen passieren.

Ein Bewerber wird disqualifiziert, wenn er nicht mit den beiden Füßen zwischen den Kontrollflaggen passiert.

Slalomrennen.

Das Slalomrennen ist ein Abfahrtsrennen, in welchem die Bewerber eine mit Flaggen und Stöcken bestimmte Bahn folgen müssen.

a) Das Slalomrennen besteht aus zwei Teilen, der erste Teil auf hartem Schnee, der andere Teil, soweit möglich, auf weichem Schnee.

Die Bahn wird von paarweise aufgestellten Kontrollflaggen, zwischen welchen die Bewerber passieren müssen, markiert.

b) Ein Bewerber wird disqualifiziert, wenn kein Teil seiner Ski die Linie zwischen den Kontrollflaggen schneidet.

c) Folgende Bestrafungen werden auferlegt:

Fünf Sekunden werden zu der Zeit eines Bewerbers gelegt, wenn nur einer von seinen Füßen die Linie zwischen den Kontrollflaggen schneidet;

Zehn Sekunden werden zu der Zeit eines Bewerbers gelegt, wenn keiner von seinen Füßen die Linie zwischen den Kontrollflaggen schneidet, vorausgesetzt, dass ein Teil von seinen Ski diese Linie schneidet.

Der Flaggenkontrollant beschliesst diese Bestrafungen. Sein Beschluss ist endgültig.

Ein Flaggenkontrollant darf einen Bewerber nur dann zurückrufen, wenn dieser, um nicht disqualifiziert zu werden, zurückkehren und noch einmal zwischen den Flaggen passieren muss.

d) Jeder Bewerber läuft die Bahn nur einmal, wenn nicht für einen speziellen Fall anders bestimmt wird.

Ein Bewerber ist durch das Ziel gegangen, wenn seine beiden Füße die Ziellinie geschnitten haben.

e) Der Start für den ersten Teil des Laufes geschieht in der durch die Verlosung bestimmten Reihenfolge.

Der Start für den zweiten Teil geschieht in von den Bewerbern gewählter Folge, wobei der Bewerber mit der kürzesten Zeit auf der ersten Strecke seine Startnummer zuerst wählt. Darauf wählt der zweite Bewerber auf der ersten Strecke seine Startnummer usw.

f) Die beste (und niedrigste) Note, welche auf jedem Teil des Laufes erreicht werden kann, ist $\frac{1}{2}$. Die Zeit eines Bewerbers wird bestimmt im Verhältnis zwischen seiner Zeit (a) und der besten Zeit (b) auf der Strecke laut der Formel:

$$\text{Note eines Bewerbers} = \frac{a}{2b}$$

Die Punkte für die beiden Teile des Laufes werden zusammengerechnet. Wer die niedrigste Punktsomme erhält, ist der Sieger, der nächste darauf der zweite usw.

g) Wenn kein weicher Schnee vorhanden ist, werden die Läufer eine Hartschnee-Bahn zweimal laufen, wobei die zusammengerechnete Zeit für die beiden Läufe die bestimmende ist.

Wenn es nicht genügend Hartschnee gibt, um eine hinreichend lange Bahn auszuwählen, kann den Bewerbern auferlegt werden, eine kürzere Strecke zweimal oder zwei verschiedene Strecken zu laufen. Die zusammengerechnete Zeit für die beiden Strecken ist als die Zeit für den ersten Teil des Laufes zu betrachten. Die Startfolge soll in solchem Falle dieselbe für die beiden Strecken des ersten Teiles sein.

Wenn die beiden Teile des Laufes auf hartem Schnee gelaufen werden, wird die Reihenfolge für den zweiten Teil nach den Vorschriften oben unter e) bestimmt.

Wenn dieselbe Hartschnee-Bahn für die beiden Teile des Laufes benutzt wird, wird die Reihenfolge für den zweiten Teil auf dieselbe Weise bestimmt, wenn nicht der Wettlaufleiter vor der Verlosung bekanntgegeben hat, dass die Reihenfolge im zweiten Teil dieselbe wie im ersten Teile sein wird, was nur dann vorkommen darf, wenn die Schneeverhältnisse allem Anschein nach die gleichen für alle Bewerber werden.

h) Auf einer Hartschnee-Bahn sollen die Flaggenkontrollanten eventuelle Unebenheiten, verursacht durch Fallen der Bewerber, ausgleichen; auf einer Weichschnee-Bahn dürfen keine Ausbesserungen vorkommen.

i) Kein Bewerber darf im Slalomrennen Ski gebrauchen, welche nicht mindestens 10 % länger sind als seine Körperlänge.

Gemeinsame Bestimmungen für Abfahrtsrennen und Slalomrennen.

Ein Bewerber wird disqualifiziert:

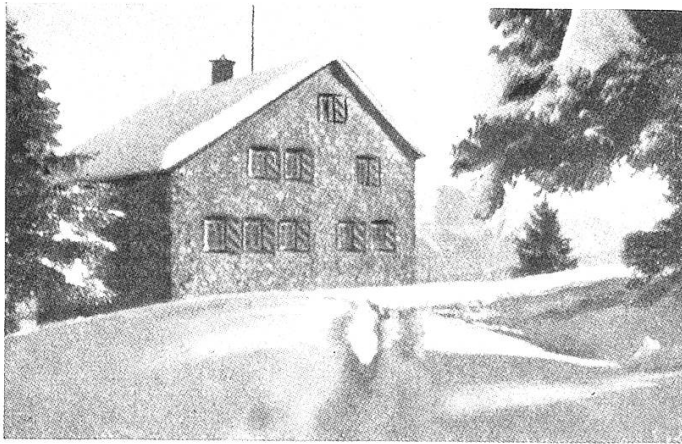
Wenn er die beiden Stöcke zusammenlegt; wenn er einen Stock mit beiden Händen hält; wenn er auf irgendeine Weise die Stöcke benutzt, um die Schnelligkeit zu vermindern, oder wenn er die Bahn läuft, nachdem diese markiert ist, sofern er nicht die Erlaubnis dazu vom Leiter bekommen hat.



Dom 4554 m

A. Klopfenstein, Adelsboden

SKIHEIME



Skihaus «Zürich» am Pizol
Neuer Ski-Klub Zürich

M. Lippuner

Skihaus
«Zürich»
am Pizol
M. Lippuner



La Sa-
vagnière
Ski-Club
St. Imier