

Zeitschrift:	Jugend und Sport : Fachzeitschrift für Leibesübungen der Eidgenössischen Turn- und Sportschule Magglingen
Herausgeber:	Eidgenössische Turn- und Sportschule Magglingen
Band:	33 (1976)
Heft:	6
Artikel:	Wildwasserslalom : ein Beitrag für jedermann, der sich von der Attraktivität dieser Sportart angesprochen fühlt
Autor:	Bäni, Peter
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-994370

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: 13.01.2026

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

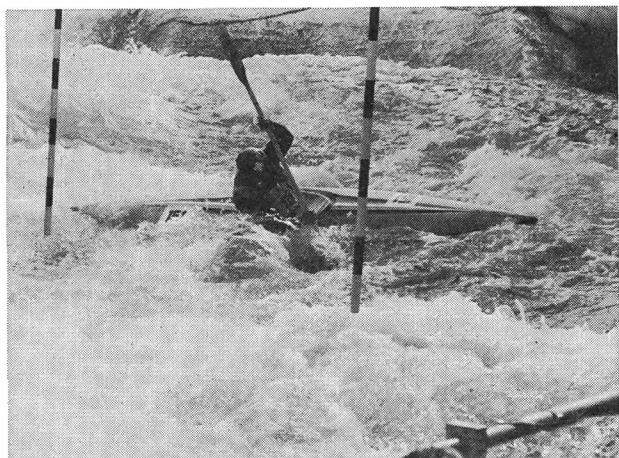
Wildwasserslalom

Ein Beitrag für jedermann, der sich von der Attraktivität dieser Sportart angesprochen fühlt

Text und Zeichnungen: Peter Bäni, ETS — Fotos: R. Kamber, Basel / H. Lörtscher, ETS

«Tosende Wasser, tückische Felsen, ein gischtender Wellenbrecher; droht er Dich zu erdrücken?»

Beim Stein der Unberechenbarkeit weisse, perlende Spritzer, schalkhaftes Gurgeln... eingestreut in diese Launen der Natur, rot und grünweiss pendelnde Stangen. Wirst Du ihn finden, den kürzesten Weg, ohne sie zu berühren? Wie wird sie Dich aufnehmen, diese grollende Gegenwart? Es sportlich bewältigen mit Deinem Boot, wieder und wieder es erleben, dies offenbart Dir Geheimnisse, die Du nicht mehr missen möchtest.»



Einführung

Der Wildwasserslalom wird zu recht als attraktivster Paddelwettkampf bezeichnet. Der unmittelbare Kampf mit den Elementen der Natur und gegen die Zeit steht im Vordergrund. Der Wettkämpfer muss sich mit ständig neuen Gegebenheiten auseinandersetzen. Für den Zuschauer ist die Situation gut übersehbar, wenngleich er oft Schwierigkeiten hat, die Fehlerbewertung richtig zu verstehen.

Nicht jeder Kanusportler ist zugleich auch ein guter Slalomfahrer, ganz einfach deshalb, weil es dazu spezielles Training braucht. Bereits der fortgeschrittene Anfänger hat Gelegenheit, sich im Torsystem auf stehendem oder leichtfließendem Wasser zu üben. In der Folge kann er sich unter Anleitung von Fachleuten auf schwerere Gewässer wagen, deren höchste Stufe der Wildwasserslalom bildet. Bis es soweit ist, dürfen drei, vier Jahre verstreichen. Slaloms gibt es für alle Leistungs- und Altersstufen. Der Wildwasserslalom jedoch ist den trainingsfleißigsten Kanuten vorbehalten, denen neben Mut ein hohes Mass an technischen, taktischen und konditionellen Fähigkeiten abverlangt wird.

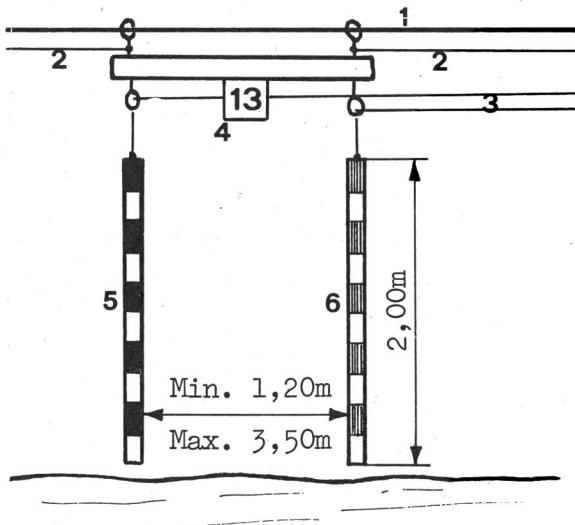
Die Schweiz kann für sich in Anspruch nehmen, den Kanuslalom erfunden zu haben. Die noch sehr junge Sparte des Kanusportes kam in den dreissiger Jahren erstmals zur Anwendung. Auf der Suche nach Ersatz für Hindernisse (Felsen, Steine, usw.) entstand der Kanuslalom, der damals zur Hauptsache unterhalb von Schleusen in Wehrbecken zur Austragung gelangte. Die einsetzende Popularität und Weiterentwicklung dauert bis heute an und erfährt immer wieder neue Impulse.

Charakteristik

Ausgehend von der Forderung der Beherrschung des Bootes in jedem Wasser und in jeder Situation, wird der zu befahrende Parcours durch Slalomtore markiert. Die Strecke, markant durch starke Strömung, Gegenströmung, Flusschnellen, Felsen und Steine, muss in der kürzest möglichen Zeit zurückgelegt werden. Die Slalomtore, welche frei pendelnd knapp über dem Wasser hängen, sind zugleich auch Wertungsstellen und müssen in der richtigen Reihenfolge flussauf- oder abwärts, vor- oder rückwärts und ohne Berührung durchfahren werden. Eine fehlerhafte Torbefahrung wird mit Strafpunkten (= Sekunden) geahndet, die der Fahrzeit zugezählt werden. Wie beim alpinen Skislalom gibt es zwei Wertungsläufe, wobei jedoch nur der bessere der beiden für die Plazierung gewertet wird. Sieger ist derjenige Fahrer, der die kürzeste Zeit aufweist. Den örtlichen Verhältnissen entsprechend kann die Streckenlänge eines Wildwasserslaloms bis zu 800 m betragen. Die Fahrzeit beträgt 3 bis 5 Minuten. Die Anlage weist 20 bis 30 Tore auf, wovon wenigstens 2 Rückwärtstore und höchstens 1 Mannschaftstor.

Die Slalomtore und deren Befahrung

Die Slalomtore bestehen aus je 2 Torstangen und einer Aufhängevorrichtung. Das ganze ist über dem Wasser aufgehängt, wobei die Torstangen möglichst nahe an die Wasseroberfläche reichen müssen, jedoch so, dass keine Berührung mit Wellen stattfindet.



Beispiel Toraufhängung:

- 1 gespanntes Drahtseil
- 2 Regulierung der Torposition
- 3 Höhenregulierung der Torstangen
- 4 Tafel mit Tornummer
- 5 rot-weißer Torstab: immer zur Linken des Fahrers
- 6 grün-weißer Torstab: immer zur Rechten des Fahrers

Damit die Befahrung der Tore von der richtigen Seite her erfolgt, sind diese mit den Farben Rot und Grün, entsprechend den internationalen Marinefarben, gekennzeichnet:

- roter Torstab (backbord) befindet sich in der Fahrrichtung immer links
- grüner Torstab (steuerbord) immer rechts

Tore, die rückwärts zu befahren sind, das heisst solche, bei welchen der Rücken des Fahrers zum Tor hinweist, sind zusätzlich zur Tornummer mit einem R gekennzeichnet.

Ein einzelnes Tor eines Slaloms wird als Mannschaftstor mit T (= team) bezeichnet. Es muss von den Mannschaften bestehend aus 3 Booten desselben Klubs oder einer Nation innerhalb von 15 Sekunden durchfahren werden. Gelingt dies nicht, erhält die betreffende Mannschaft 50 Strafpunkte, die der Fahrzeit (wie Torfehler) zugezählt werden.



Mannschaftstor
(J + S-Jugend-
meisterschaft 1974)

Wichtigste Regeln und Bewertung

Eine korrekte Torbefahrung liegt vor, wenn:

- das Tor farbgerecht, d. h. in der vorgeschriebenen Richtung durchfahren wird
- das Boot sich in aufrechter Position befindet
- keine Berührung der Torstangen durch Boot, Paddel oder irgend einen Körperteil des Fahrers stattfindet

Torrichter, die speziell zu diesem Zweck ausgebildet sind, überwachen die Slalomtore und zeigen mittels verschiedenen Signalscheiben die Torbewertung für die Zuschauer und Abschnittsschiedsrichter an:

- | | |
|-----------------|--|
| 0 Strafpunkte: | — fehlerfreie Torbefahrung |
| 10 Strafpunkte: | — Berührung einer Torstange von innen |
| 20 Strafpunkte: | — Berührung beider Torstangen von innen |
| | — Berührung einer Torstange von aussen mit darauffolgender korrekter Befahrung |
| 50 Strafpunkte: | — Berührung eines Tores von aussen ohne darauffolgende Befahrung |
| | — Absichtliches Wegstossen eines Torstabes |

Weitere, weniger oft auftretende Fehler können ebenfalls zu Strafpunkten führen, wie beispielsweise das Verfehlen, oder das Vorberühren eines Tores. Eine Kenterung führt zur Disqualifikation des betreffenden Laufes, womit sich der Wettkämpfer mit dem andern Lauf jedoch immer noch alle Chancen bewahren kann. Die Eskimorolle, das heisst die sogenannte Wieder-Aufrichtetechnik nach einer Kenterung wird nicht bestraft. Ebenfalls ohne Konsequenzen für den Fahrer bleibt das Unterschneiden der Torstäbe, solange keine Berührung stattfindet.

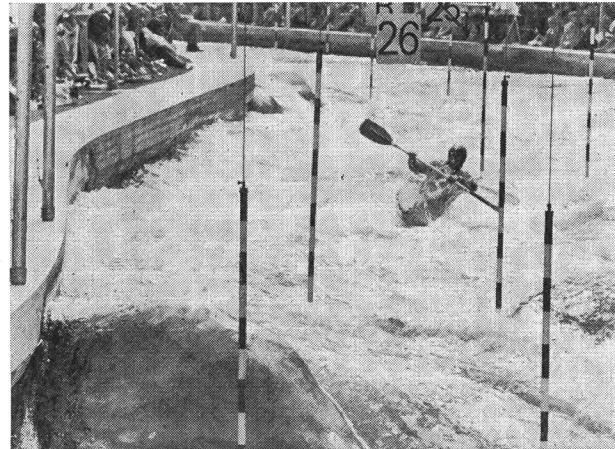
Für die Ergebnisberechnung wird nur der bessere der beiden Läufe gewertet, zum Beispiel so:

Fahrzeit	=	3 Min. 47,6 Sek.	=	227,6 Punkte
Strafpunkte	=	10 + 10 + 20	=	40 Punkte
Resultat	=		=	267,6 Punkte

Die Wettkampfstrecke

Die modernen Kunststoffboote erlauben Wettkämpfe auf recht «steinigen» Bächen, wogegen die früheren Faltboote, die nicht dieselbe Robustheit aufwiesen, tiefe Gewässer benötigten. Dadurch, dass viele Steine, Felsvorsprünge und ähnliche Hindernisse vorhanden sind, kann eine interessante Streckenauswahl getroffen werden.

Eine neue Form von Wildwasserslalom wurde bekannt mit der Austragung des Kanuslaloms im Olympischen Programm von 1972, wofür eine eigens gebaute Strecke mit künstlichen Hindernissen hergerichtet wurde.



Die künstliche Wildwasserslalomanlage von Augsburg anlässlich der Olympischen Spiele 1972.

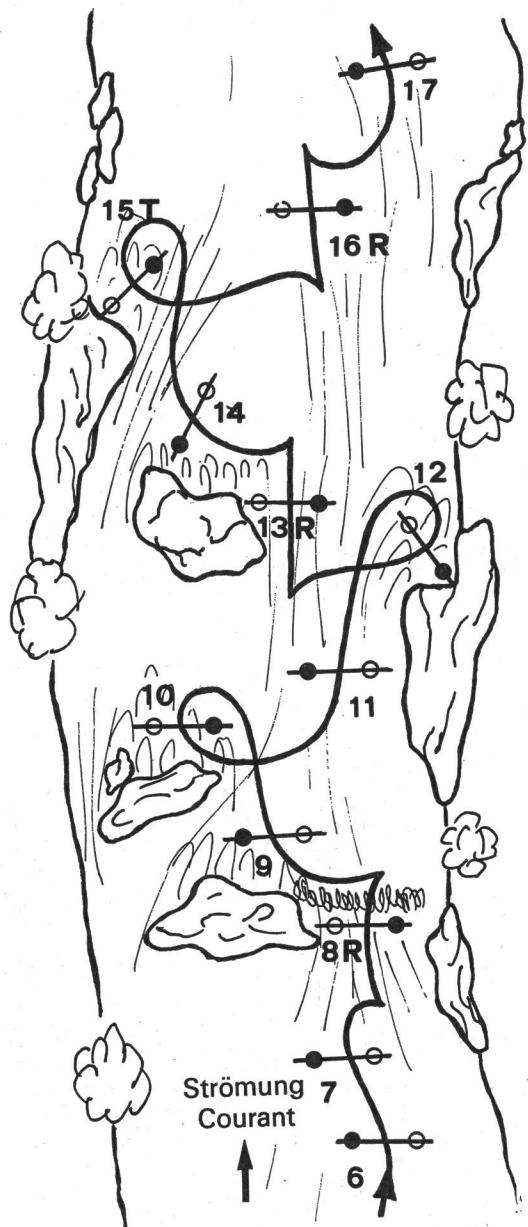
In der Flussrichtung gesehen entstehen hinter Steinen und Felsen sogenannte Rückwasser. Das Wasser «steht» hier oder fliesst gar gegen die allgemeine Strömung. Solche Stellen eignen sich vorzüglich für Slalomtore, welche gegen die Flussrichtung durchfahren werden müssen.

Das Aufhängen der Strecke erfolgt in der Regel erst kurz vor dem Wettkampf durch Spezialisten, welches fast ausschliesslich altinternationale Wettkämpfer sind. Der Fahrer hat sodann auf der ihm bis dahin unbekannten Streckenführung Gelegenheit, einen Nonstop-Lauf zu absolvieren. Vorher kann normalerweise auf dem Wettkampfabschnitt trainiert werden, jedoch sind die Positionen der Tore noch nicht bekannt. Für die Fahrer geht es deshalb im Hinblick auf den Wettkampf darum, «Gefühl für die Strecke» zu entwickeln.

Sobald der Streckenplan bekannt ist und die Strecke definitiv ausgehängt wird, ist der Wettkämpfer bestrebt, sie sich einzuprägen. Einmal unterwegs, bleibt keine Zeit, sich an den Tornummern zu orientieren. Das Erkennen der Schlüsselstellen und damit die fahrtechnisch richtige Massnahme treffen, zeichnen den guten Slalomfahrer aus. Während des Einsatzes muss die Strömungsstärke in bezug zum nächstfolgenden Slalomtor richtig eingeschätzt werden, damit dieses optimal angefahren werden kann. Auf jeden Fall gilt es, die Strecke möglichst ohne Strafpunkte hinter sich zu bringen. Bereits 10 Strafpunkte (Sekunden) bei einer Torberührung von innen sind durch schnellere Fahrt praktisch nicht mehr aufzuholen. Hinzu kommt, dass durch den grösseren Einsatz das Risiko erneuter Torfehler wesentlich erhöht wird. In der ständigen Auseinandersetzung mit den fortwährend wechselnden Bedingungen des Wassers gewinnt die geistige Leistung einen bedeutenden Anteil.

Beispiel Slalomstrecke (Ausschnitt):

- = rechter Torstab
- = linker Torstab
- R = Rückwärtstor
- T = Mannschaftstor



Die Strecke muss in sämtlichen Teilen einwandfrei befahrbar sein. Gestartet wird in den Kategorien:

- Damen K 1 / Herren K 1 (K 1 = Kajak-Einer)
- Herren C 1 (C 1 = Canadier-Einer)
- Herren C 2 / Mix C 2 (C 2 = Canadier-Zweier / Mix = gemischt: 1 Dame, 1 Herr)

Die Kajaks (K 1) werden sitzend und mit Doppelpaddel, die Canadierboote (C 1 und C 2) dagegen werden kniend mit einem einfachen, sogenannten Stechpaddel gefahren. Die unterschiedliche Technik hat ihren Ursprung in der Geschichte. Vorgänger des heutigen Wildwasserkajaks ist das historische Eskimokajak. Die Canadierboote stammen von den Indianern Kanadas, haben aber heute durch grosse Reglementsfreiheit die ursprüngliche Form der Rindenkanus verloren.



Canadier-Zweier im Einsatz

In allen genannten Bootskategorien werden Mannschaftswettkämpfe ausgetragen. Drei Boote bilden eine Mannschaft und begeben sich zugleich hintereinander auf die Strecke. Das reibungslose Zusammenspiel der einzelnen Boote stellt die Fahrer vor zusätzliche Aufgaben. Höhepunkte ergeben sich hier vor allem bei den Canadier-Zweier-Mannschaften, wo ebenfalls drei Boote, jedoch sechs Fahrer sich ergänzen müssen.

Obwohl eine Slalomstrecke für den Zuschauer oftmals spektakulär erscheint, sind im Wildwassersport wenige Unfälle zu verzeichnen. Helm und Schwimmweste sind für die Fahrer obligatorischer Bestandteil der Ausrüstung. Zudem muss das Boot mit Auftriebskörpern versehen, das heißt unsinkbar sein und an Bug und Heck Halteschlaufen aufweisen.

Entwicklung

Mit dem verbesserten Material von Booten und Zubehör hat sich auch die Fahrtechnik entwickelt, so dass Wildwasserslaloms auf ständig schwereren Gewässern bestritten werden. Namentlich die Bootsformen haben in den vergangenen Jahren eine richtiggehende Metamorphose erlebt. Konnte vor einiger Zeit noch eine relativ einfache Auswahl getroffen werden, so muss heute vermehrt das individuelle Boot ausgesucht werden. Das ausgesprochene Wettkämpferboot des Slalomfahrers weist einen deutlichen Trend zu hoher Wendefähigkeit und knapp bemessenem Volumen auf, damit die Torstangen mit Berechnung oder im Notfall durch Drücken mit dem Körpergewicht unterschnitten werden können. Aufgrund der physikalischen Gesetzmäßigkeit «Kraft = Masse × Beschleunigung», ist man bestrebt, möglichst leichte Boote zu bauen. Damit sie hohem Wasserdruck standhalten, muss hier ein Kompromiss zugunsten der Festigkeit eingegangen werden. Ein neues Zeitalter scheint sich jedoch anzubauen mit Booten aus einem neuartigen Kunststoff, welche noch um 6 kg wiegen (bisher 10 bis 12 kg für Kajak-Einer).

Anfänglich waren die Regeln des Slalomfahrens recht kompliziert. Viele Vereinfachungen wurden schon verwirklicht und allgemein werden weitere einfachere Formen, vor allem bei der Torbewertung, angestrebt, nicht zuletzt deshalb, um den Zuschauern das Mitverfolgen am Renngeschehen zu erleichtern. Dies ist sicher nicht sehr einfach, wenn man bedenkt, dass in vielen Sportarten immer mehr Regeln eingeführt werden müssen, um sie in ihrer Eigenart zu erhalten. Entscheidend wird sein, dass der sportliche Gehalt des Wildwasserslaloms durch Reglementsänderungen keine Einbußen erleidet.

Der Kern-Prontograph ist ein Schweizer Präzisions-Zeicheninstrument für Profis und jetzt auch für die Schule. Denn was Fachleute in der ganzen Welt schätzen, wird sich auch für Schüler bewähren.

- Mit dem Prontograph gelingen die schönsten Striche – sauber, regelmässig und ohne Tölggen.

Ausserdem ist die Zeichenspitze praktisch abnutzungsfrei und gepanzert.

● **Drei, vier oder acht Prontographen in verschiedenen Linienbreiten** finden sich in den empfohlenen Arbeitssätzen.

● **Der Kern-Service** ist, genau wie bei den Reisszeugen, grosszügig, zuverlässig und schnell.

Noch **mehr Informationen** und Details enthält unser farbiger Prospekt.

Wir verlosen 20 Kern-Reisszeuge mit Tuschefüllern und hundert einzelne Prontographen unter all denen, die uns den ausgefüllten Coupon für noch mehr Informationen zugesenden (Einsendeschluss 31.7.1976). Viel Glück!



de Plausch – TUSCHEZEICHNEN MIT DEM KERN- PRONTOGRAPH

**KERN & CO. AG
5001 AARAU**

Werke für Präzisionsmechanik
und Optik
Tel. 064/25 1111



**COUPON
VERLOSUNG**

Bitte senden Sie mir den farbigen Prospekt über den Kern-Prontograph. Gleichzeitig nehme ich an der Verlosung teil.

Name:

Vorname:

24

Strasse:

PLZ/Ort:

