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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1947)

Heft: 2

Artikel: Wengen und das 41. Schweizerische Skirennen

Autor: H.G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-777292

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

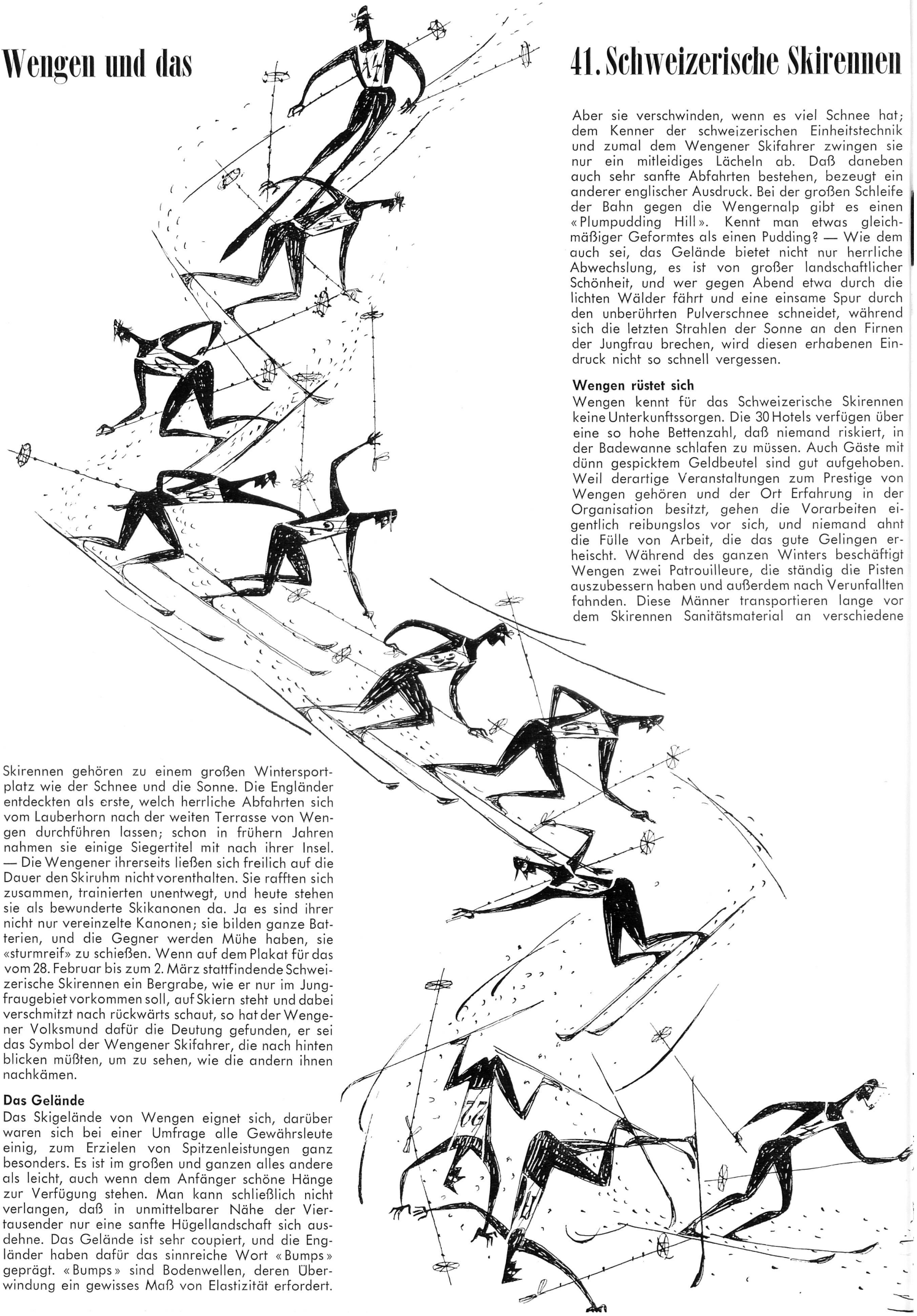
Terms of use

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: 08.01.2026

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

Wengen und das 41. Schweizerische Skirennen



Skirennen gehören zu einem großen Wintersportplatz wie der Schnee und die Sonne. Die Engländer entdeckten als erste, welch herrliche Abfahrten sich vom Lauberhorn nach der weiten Terrasse von Wengen durchführen lassen; schon in frühern Jahren nahmen sie einige Siegertitel mit nach ihrer Insel. — Die Wengener ihrerseits ließen sich freilich auf die Dauer den Skiruhm nicht vorenthalten. Sie rafften sich zusammen, trainierten unentwegt, und heute stehen sie als bewunderte Skikanonen da. Ja es sind ihrer nicht nur vereinzelte Kanonen; sie bilden ganze Batterien, und die Gegner werden Mühe haben, sie «sturmreif» zu schießen. Wenn auf dem Plakat für das vom 28. Februar bis zum 2. März stattfindende Schweizerische Skirennen ein Bergrabe, wie er nur im Jungfraugebiet vorkommen soll, auf Skiern steht und dabei verschmitzt nach rückwärts schaut, so hat der Wengener Volksmund dafür die Deutung gefunden, er sei das Symbol der Wengener Skifahrer, die nach hinten blicken müßten, um zu sehen, wie die andern ihnen nachkämen.

Das Gelände

Das Skigelände von Wengen eignet sich, darüber waren sich bei einer Umfrage alle Gewährsleute einig, zum Erzielen von Spitzenleistungen ganz besonders. Es ist im großen und ganzen alles andere als leicht, auch wenn dem Anfänger schöne Hänge zur Verfügung stehen. Man kann schließlich nicht verlangen, daß in unmittelbarer Nähe der Viertausender nur eine sanfte Hügellandschaft sich ausdehne. Das Gelände ist sehr coupiert, und die Engländer haben dafür das sinnreiche Wort «Bumps» geprägt. «Bumps» sind Bodenwellen, deren Überwindung ein gewisses Maß von Elastizität erfordert. Aber sie verschwinden, wenn es viel Schnee hat; dem Kenner der schweizerischen Einheitstechnik und zumal dem Wengener Skifahrer zwingen sie nur ein mitleidiges Lächeln ab. Daß daneben auch sehr sanfte Abfahrten bestehen, bezeugt ein anderer englischer Ausdruck. Bei der großen Schleife der Bahn gegen die Wengernalp gibt es einen «Plumpudding Hill». Kennt man etwas gleichmäßiger Geformtes als einen Pudding? — Wie dem auch sei, das Gelände bietet nicht nur herrliche Abwechslung, es ist von großer landschaftlicher Schönheit, und wer gegen Abend etwa durch die lichten Wälder fährt und eine einsame Spur durch den unberührten Pulverschnee schneidet, während sich die letzten Strahlen der Sonne an den Firnen der Jungfrau brechen, wird diesen erhabenen Eindruck nicht so schnell vergessen.

Wengen rüstet sich

Wengen kennt für das Schweizerische Skirennen keine Unterkunftssorgen. Die 30 Hotels verfügen über eine so hohe Bettenzahl, daß niemand riskiert, in der Badewanne schlafen zu müssen. Auch Gäste mit dünn gespicktem Geldbeutel sind gut aufgehoben. Weil derartige Veranstaltungen zum Prestige von Wengen gehören und der Ort Erfahrung in der Organisation besitzt, gehen die Vorarbeiten eigentlich reibungslos vor sich, und niemand ahnt die Fülle von Arbeit, die das gute Gelingen erheischt. Während des ganzen Winters beschäftigt Wengen zwei Patrouilleure, die ständig die Pisten auszubessern haben und außerdem nach Verunfallten fahnden. Diese Männer transportieren lange vor dem Skirennen Sanitätsmaterial an verschiedene

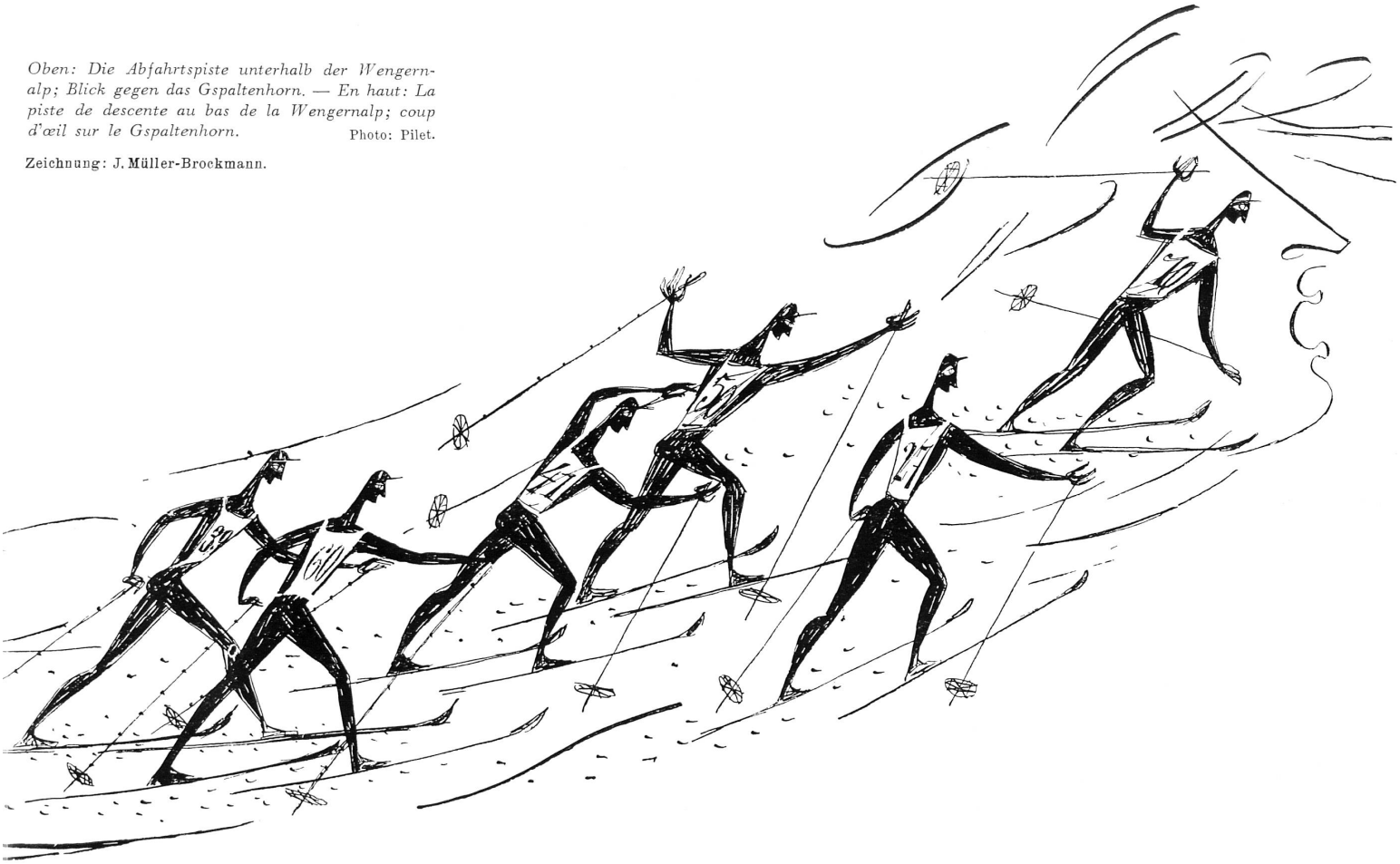
Punkte. «Man nimmt soviel mit, daß es für alle Fälle reicht», bemerkte einer, der zudem erklärte, daß die ganze Abfahrtspiste vom Lauberhorn bis nach Wengen «gestampft» werden müsse. Um dies zu bewerkstelligen, reichen natürlich zwei Mann nicht aus; es werden ihnen noch weitere Gruppen von Leuten zugeteilt. Die Bahn für den Sprunglauf und für den Slalom muß mit besonderer Sorgfalt behandelt werden. Eventuell kommt sogar der Hydrant zu Ehren, wenn es gilt, die Unterlage etwas zu härten.

Vom Leben der Skimeister

Man darf sich nicht vorstellen, daß Skimeister einfach den ganzen Winter über Ski laufen. Der Schreibende traf Karl Molitor, der u. a. vom letzten Jahre her drei Meistertitel im Sack hat, hinter dem Ladentisch eines Sportgeschäftes, wo er bald jemandem einen Ski anpaßte, dann wieder jemandem ein Paar Handschuhe verkaufte oder sonst etwas tat. Auf die Frage, wann er eigentlich zum Trainieren komme, antwortete er, «gelegentlich etwa einmal um die Mittagszeit, wenn man auf das Essen verzichtet». Auch andern Elite-Fahrern geht es so. Sie verdienen ihr Geld in einem bürgerlichen Beruf; selbst wenn dieser mit Sport etwas zu tun hat, bietet er ihnen kaum Chance, sich wirklich systematisch auf ein Rennen vorzubereiten. Karl Molitor gab seinem Unmut darüber Ausdruck, daß neuerdings bei der Olympiade, bei englischen und amerikanischen Skirennen ein Skilehrer und ein Bergführer als «Professional» angesehen würden. Auf irgendeine Weise muß ein schweizerischer Elite-Rennfahrer doch leben können. Wenn er den ganzen Winter hindurch an einem Übungshang den Gästen die Anfangsgründe des Skilaufs beibringt, hat er doch sicher keine Trainingsmöglichkeit. Der Schweizer ist hier gegenüber den Rennfahrern anderer Länder benachteiligt. Es kommt vor, daß jenen von privater oder sogar staatlicher Seite ein Betrag ausbezahlt wird, so daß sie monatelang Zeit zum Üben haben; dabei gelten diese Leute als

Oben: Die Abfahrtspiste unterhalb der Wengernalp; Blick gegen das Gspaltenhorn. — En haut: La piste de descente au bas de la Wengernalp; coup d'œil sur le Gspaltenhorn. Photo: Pilet.

Zeichnung: J. Müller-Brockmann.



Oben: Blick auf Wengen, gegen die Wengernalp und die Jungfrau. — Unten: Die Abfahrt von der Wengernalp. — En haut: Vue sur Wengen, du côté de la Wengernalp et la Jungfrau. — En bas: Descente de la Wengernalp.
Photos: Beringer, H. Steiner.

Amateure. Glücklicherweise machen weder das Schweizerische Skirennen noch das FIS-Rennen den Unterschied zwischen «Professional» und «Amateur». Der schweizerische Skilauf muß unbedingt seine idealistische Note behalten.

Wo findet das Rennen statt

Das Schweizerische Skirennen, d. h. die offiziellen Landesmeisterschaften des Schweizerischen Skiverbandes gliedern sich in sechs Kategorien, nämlich in einen Kombinations-Slalom, ein Kombinations-Skispringen, einen Langlauf, ein Abfahrtsrennen, einen Spezial-Slalom und ein Spezial-Skispringen. Die Rennpiste mißt für die Damen 3 km, für die Junioren 4 km, für die Eliteklasse und die Senioren 4,6 km. Sie führt vom Lauberhorn über mittelsteile Hänge und fällt plötzlich sehr abschüssig in ein schluchtartiges Tobel hinunter. Dann geht sie unter einer Brücke der Wengernalpbahn hindurch und schließlich durch abwechslungsreiches Gelände in der Nähe der sog. «Standardstrecke» nach Innerwengen. Der Höhenunterschied beträgt maximal 1100 m. Neu ist die Steilpiste in der Nähe der Bahnbrücke. — Die Langlaufstrecke führt durch sehr waldreiches Gebiet und zieht sich für die Senioren 18 km durch das Tal, das südlich von den Felswänden der Jungfrau begrenzt wird; sie beschreibt dann einen Bogen von 180 Grad und kommt wieder nach Wengen zurück. Auf ihr beträgt der Höhenunterschied 600 m.

Auf die Viererkombination hat man verzichtet, so daß nur noch in der nordischen Kombination Langlauf-Sprunglauf und in der alpinen Kombination Abfahrt-Slalom zwei Disziplinen zusammen verlangt werden. Die Slalomstrecke befindet sich in unmittelbarer Nähe des Dorfes Wengen, die Sprungschanze wenig oberhalb; dort ist sogar eine eigene Haltestelle der Wengernalpbahn eingerichtet.

Wie sieht ein Ausländer ein Schweizerisches Skirennen? Ein Schwede, den wir interviewten, bemerkte, daß man in seinem Lande nicht einfach so schnurgerade hinunterfahren könne wie in der Schweiz; dort kenne man nur den Langlauf. Auch werde man nicht so bequem in die Höhe befördert. Schließlich rühmte er Wengens Gastlichkeit, die den Skifahrern, was auch wichtig ist, den Aufenthalt so angenehm gestalte.

Möge dem Schweizerischen Skirennen wiederum ein großer Erfolg, viel Schnee und Sonne beschieden sein! H. G.

BERGBAHNEN IM SPÄTWINTER

In den Schweizer Alpen lagert im Spätwinter und Frühjahr jeweils die größte Schneemenge. Wenn im Tiefland bereits Regen fällt und die ersten Anzeichen des Frühlings sich ankünden, da beginnt für die Bergbahnen eigentlich erst der strengste Betrieb. Tag und Nacht haben sie ihre Schneeschleudermaschinen bereitzuhalten, und wenn es gilt, ist ein Weg durch die weiße Decke zu bahnen. Je länger die Tage werden, desto mehr huldigen die Skifahrer ihrem Sporte; hochalpine Stationen erhalten fast ausnahmslos im Spätwinter Besuch, weil die ersten Wintermonate für Gletschertouren ungeeignet sind. Den Bergbahnen erwächst damit, sehen wir von den Weihnachts- und Neujahrstagen ab, im Februar und März, aber auch noch im April die größte Transportaufgabe. Die Jungfraubahn z. B. legt im Februar einen zweiten Kurs ein, der besonders auf die Tourenmöglichkeiten im hochalpinen Skigebiet Rücksicht nimmt. — Aber auch die großen Skirennen stellen bedeutende Anforderungen an die Bahnen. Das Problem, das es für sie zu lösen gilt, beruht dabei weniger im Hintransport der vielen Gäste an die jeweiligen Wintersportzentren, denn die Rennfahrer und Zuschauer kommen meist nicht auf einmal an, als im Rücktransport, denn sehr viele wollen innert kürzester Frist nach den Skirennen wieder zu Hause sein. Anläßlich des Schweizerischen Skirennens wird die Wengernalpbahn am Sonntagabend nach einem ganz speziellen Fahrplan verkehren, der es ermöglicht, dem zu erwartenden Andrang der Reisenden standzuhalten. G.