

Die Entwicklung des britischen Skilaufes

Autor(en): **Lunn, Arnold**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **18 (1923)**

PDF erstellt am: **12.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-541442>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Entwicklung des britischen Skilaufes.

Von ARNOLD LUNN, Grindelwald.

Auf den britischen Inseln ist das Skifahren nicht gänzlich unbekannt; doch ist das Wetter sogar in Schottland zu unsicher, und warme Seewinde sind zu häufig, um es jemals zu einem Nationalsport werden zu lassen. Wenn der britische Skifahrer ein guter Läufer werden will, muss er sein Heimatland verlassen. Und da begreiflicherweise die Zahl derer, die sich Winterferien in den Alpen leisten können, sehr beschränkt ist, stehen die britischen Skifahrer gegenüber den Läufern von Zentraleuropa und Skandinavien entschieden im Nachteil.

Auf einen britischen Skifahrer trifft es zum mindesten 100 Schweizer. Diejenigen unter uns Briten, die hoffen, dass in kommenden Jahren unsere jungen Skifahrer erfolgreich an den schweizerischen Skirennen werden teilnehmen können, sehen eine grosse Aufgabe vor sich. Wir müssen zuverlässige Methoden zur Verbesserung des Könnens unserer Skifahrer ergreifen. Deshalb ist das Erziehungssystem für unsere Anfänger wahrscheinlich viel wichtiger als für kontinentale Läufer. Ihr in der Schweiz baut zum grossen Teil auf das Beispiel Eurer besten Fahrer und auf Eure ausgezeichneten Klubläufe, um die heranwachsende Generation anzuspornen und deren Können zu heben. Wir haben auch Rennen und Wettläufe, aber wir fanden, dass dieselben, so gut sie sind, nicht an den Wert unserer Prüfungen heranreichen. Ich glaube, diese Prüfungen sind eine Eigentümlichkeit des britischen Skilaufens.

Unsere Rennen und Meisterschaftsläufe werden nicht nach kontinentalem Muster organisiert; die Gründe, die das rechtfertigen, werden später folgen. Der Dauerlauf z. B. ist in unsrer Meisterschaft unbekannt.

Ich erwarte, dass man mir sagen wird, die wenigsten Leser dieses Jahrbuches hätten eigentlich Interesse für Einzelheiten des britischen Skilaufes. Tatsächlich ist ein Skifahrer, der Anteil an der Organisation des Skiwesens in andern Ländern nimmt, fast immer eine Ausnahme. Für diese Einzelnen schreibe ich. Den andern Lesern dieses

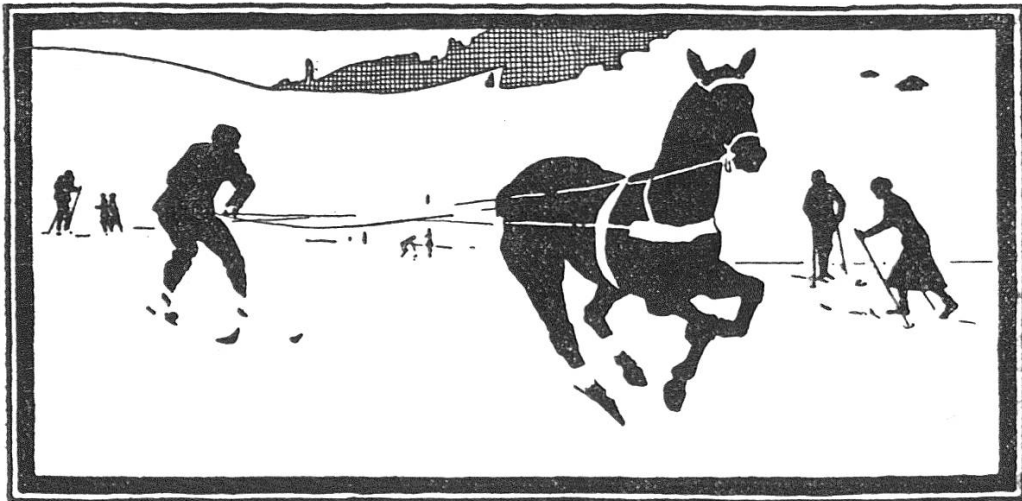
Jahrbuches danke ich für die Geduld, mit der sie es hinnehmen, dass so viel wertvoller Raum verwendet wird, um mitzuteilen, was für Methoden die britischen Skifahrer anwenden, um die grosse Kluft, die zwischen schweizerischen und britischen Skifahrern besteht, nach und nach verkleinern zu können.

Lasst mich zuerst die Prüfungen erläutern. Diese Skiprüfungen sind natürlich in Norwegen oder in der Schweiz nicht nötig. Der jugendliche Schweizer ist von Vorbildern umgeben, und ein Knabe schon ahmt die schwierigsten Sachen auf Grund blosser Beobachtung guter Skifahrer nach. Dagegen pflegen wenige Briten das Skifahren bevor sie erwachsen sind. Zudem wird ein Engländer, der den grössten Teil seines Lebens fern von den Bergen zubringen muss, sich nur ungern der Notwendigkeit unterziehen, seine Zeit auf dem Uebungsfeld zuzubringen. Er will aus jedem Tag, den er in den Alpen zubringt, Nutzen ziehen und möglichst viel schöne Landschaften sehen und möglichst weit von den grossen Hotels wegkommen, die ihn immer wieder an die Städte erinnern, in denen er sein Leben verbringen muss. Ich denke keinen Augenblick daran, dass die Skiprüfung für Schweizer von Wert wäre, aber ich behaupte, dass sie ihren Wert für die besondern Verhältnisse des britischen Skiwesens bewiesen haben.

Die Prüfung 3. Kl. besteht aus drei Teilen. Der Kandidat muss 450 Meter Aufstieg in $1\frac{1}{2}$ Stunden bewältigen und in der von den Richtern festgesetzten Zeit zurückfahren. Die Strecke soll mässige Schwierigkeiten enthalten und die eingeräumte Laufzeit ist in der Regel ungefähr 12 Minuten; unter keinen Umständen darf mehr als 20 Minuten benötigt werden. Der Kandidat muss auch vier aufeinanderfolgende Telemarkschwünge und vier Gelände-Stemmbogen auf ordentlich geneigtem Hangfertig bringen.

Er muss diese Schwünge auf steilerem Gelände wiederholen und sich über das Können des beidseitigen Christianiaschwunges ausweisen, um die Zulassungsprüfung zu erfüllen, die jeder Kandidat ablegen muss, bevor er zur Prüfung 2. Kl. zugelassen wird.

Die eigentliche Prüfung 2. Kl. wird in drei Teilen abgehalten. *a)* Eine Abfahrt von 800 m in weichem Schnee. *b)* Eine Abfahrt von 300 m auf hartem Schnee. *c)* Eine Abfahrt von ungefähr 200 m im Wald. Kein Kandidat hat die Prüfung 2. Kl. erfüllt, ohne dass seine Richter überzeugt sind, dass er mit ordentlicher Geschwindigkeit auf allen



offenen Geländen vorwärts kommt, dass er seiner Stöcke nicht bedarf, um Geschwindigkeit und Fahrrihtung zu bemeistern und dass er sowohl auf weichem als auf hartem Schnee schwingen kann.

Für die Prüfung 1. Kl. hat ein Kandidat eine Vorprüfung zu bestehen, in der verlangt wird, dass die Schwünge auf sehr steilem Gelände und um Markierungsfähnchen ausgeführt werden. Er muss im weitem den Quersprung voll und ganz beherrschen. Die eigentliche Prüfung 1. Kl. wird ähnlich wie die Prüfung 2. Kl. durchgeführt und muss zudem einen Abschnitt von 300 m mit schwerem Schnee wie Bruchharst und Windkruste enthalten.

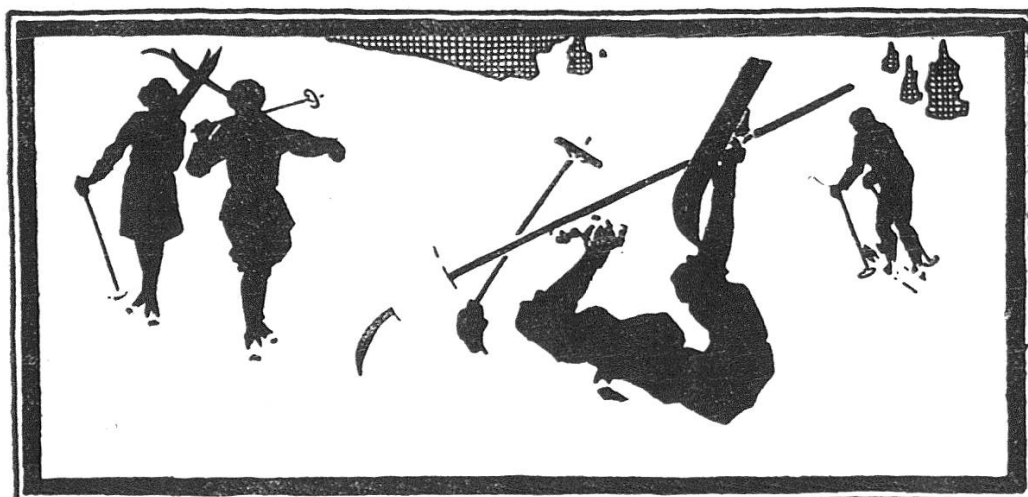
Natürlich ist das Stockreiten bei allen Prüfungen verboten. Ein Schwung mit Stockhülfe ist Grund genug, um einen Kandidaten bei der Prüfung 2. Kl. und natürlich noch eher bei der Prüfung 1. Kl. durchfallen zu lassen. Wir verlangen, dass der Kern der Zweitklassfahrer zum mindesten volle Beherrschung der Ski in jedem Gelände besitzt und dass die Merkmale des Erstklassfahrers hohe Geschwindigkeit verbunden mit unbedingter Sicherheit sind. Wir messen den Waldläufen dieser Prüfung grossen Wert bei, da es erwiesen ist, dass viele Fahrer auf offenem Gelände gut schwingen können, in überraschenden Fällen und bei der Waldabfahrt aber elendiglich versagen. Wir sehen auch stark darauf, dass sich britische Skifahrer nicht auf weichen Schnee spezialisieren. Die meisten unserer Landsleute kommen im Winter, wo bei normaler Witterung auf allen Nordhängen Pulverschnee zu finden ist, in die Alpen. Wir wünschen aber, dass unsere Fahrer auch gerüstet sind, um die Schwierigkeiten des harten Schnees und des Bruchharstes zu bewältigen, und so als wirklich befähigte Fahrer nicht nur für leichte

Ausflüge, sondern auch für das Hochgebirge (wo Pulverschnee eher die Ausnahme als die Regel ist und verblasener harter Schnee oft vorkommt) gelten können. In den drei letzten Wintern haben nur sechs britische Skifahrer die Prüfung 1. Kl. bestanden.

Der praktische Schweizer wird sich vielleicht fragen, warum wir eine solche Geschichte anstellen und diese drei komplizierten Prüfungen einführen? «Sicherlich», wird er sagen, «wird der Skifahrer durch das bloße Beobachten guter Läufer und durch das Nachahmen ihres Beispiels besser werden». Natürlich glauben wir nicht, dass eine Verbesserung des Könnens englischer Skifahrer ohne die Prüfung nicht auch möglich wäre, aber wir behaupten, dass die Prüfungen einen Mann sehr schnell von seinen Illusionen befreien wird, die er vielleicht hat und dass sie zu einer sehr energischen Tätigkeit auf dem Übungsfeld führen, vor der viele Fahrer leicht zurückschrecken. Viele Fahrer z. B. kommen sehr gut fort, indem sie einen Telemark nach links und einen Christiania nach rechts verwenden und überlegen sich vielleicht selber gar nie, dass ihr Telemark nach rechts so unsicher ist wie ihr Christiania nach links. Prüfungen, die alle Schwünge nach beiden Seiten verlangen, beseitigen solche Fehler rasch.

Alle drei Prüfungen haben einen praktischen Wert. Wir alle litten unter dem Skifahrer, der sich einer Partie angeschlossen hat, ehe er für längere Touren eigentlich befähigt war. Es ist sehr schwer, einen Skifahrer zu überzeugen, dass er nicht gut genug für eine Gesellschaft ist, der er sich anschließen will. Andererseits werden bei uns regelmässig getrennte Touren organisiert, für die Läufer 2. Kl. und Läufer 3. Kl. in Frage kommen. Das Ergebnis ist die Befreiung der 2. Kl. von den bremsenden 3. Kl.-Leuten und auch 3. Kl. Fahrer werden nicht von hoffnungslosen Anfängern zurückgehalten. Leute, die gerne auf diese Touren mitgehen, haben jede Gelegenheit zu üben und die Prüfung abzulegen, und so kommen wir wieder dazu, dass die Prüfungen das Können der britischen Skifahrer im allgemeinen heben. Auch in Fällen, wo ein Skifahrer in eine Gegend kommt, in der er niemand kennt und wo ihn niemand kennt, ist es leichter, passende Tourenbegleiter zu finden, wenn jeder vom andern weiss, welche Prüfungen er abgelegt hat. So viel über die Prüfungen.

Wie ich oben sagte, haben wir uns mit der Organisation unserer Meisterschaftsläufe gründlich von den kontinentalen



Bräuchen ferngehalten. Bevor ich unsere Gründe für diese Zurückhaltung verrate, möchte ich einige Worte über die Organisation unserer Klubs verlieren.

Abgesehen von lokalen englischen Skiclubs wie der «Davos English Ski Club» gibt es nun vier englische Klubs, von denen der «Scottish Ski Club» gegenwärtig herrenlos ist, im nächsten Winter aber voraussichtlich wieder organisiert werden soll. Von diesen Skiclubs ist der «Ski Club of Great Britain» der älteste, «British Ski Association» der grösste und der «Alpine Ski Club» der kleinste. Der letztere Klub vereinigt ausschliesslich Bergskifahrer und kein Mitglied wird aufgenommen, es sei denn ein starker und sicherer Skifahrer und könne sich über eine umfangreiche Erfahrung im Gletscher-Skifahren ausweisen.

Alle diese Klubs sind im «Federal of British Ski Club» vertreten. Ihre Beziehungen zu diesem Konzil sind dieselben, wie die Beziehungen der verschiedenen Schweizer Skiclubs zum Zentralvorstand des Schweizerischen Skiverbandes. Das Bundeskonzil ist der massgebende Vertreter des englischen Skiwesens; er veröffentlicht das britische Skijahrbuch.

Die ersten britischen Skimeisterschaften wurden nach dem Kriege abgehalten und beim Bankett, das dieser Veranstaltung folgte, und an dem alle Mitglieder der Skiclubs teilnahmen, führten wir eine lebhafte Diskussion über die Grundlagen, auf denen wir unsere Meisterschaften organisieren wollten.

Die Entscheidung in dieser Frage fällt natürlich dem Bundeskonzil zu, und da ich zufälligerweise in jenem Jahr Vorsitzender des Konzils war, wusste ich, dass die Meinungen über diesen Punkt stark auseinander gingen und es schien mir klug, einen Teil der Verantwortung auf die Schultern

der britischen Skigemeinde abzuwälzen. Deshalb schlug ich vor, dass nach dem Bankett alle Anwesenden uns ihre Ansichten mitteilen sollten. Eine lebhafte Debatte folgte. Als Ergebnis stimmte eine überwältigende Mehrheit dem reinen Abfahrtsrennen zu und verwarf die Dauerläufe. Diese Ansichten wurden später vom Bundeskonzil geteilt. Dennoch war eine einflussreiche Minderheit dafür, blindlings die Bräuche der kontinentalen Skimeisterschaften zu befolgen. Sie fanden, dass die englischen Skifahrer mit ihrer beschränkten Erfahrung sehr anmassend wären, wenn sie sich von dem Ueblichen absonderten, das durch die grosse Sachkenntnis der Norweger sanktioniert schien. Sie stimmten auch für den Dauerlauf an sich.

Die Ansicht der Mehrheit kann wie folgt zusammengefasst werden: «Wir sind uns bewusst, dass die Kluft zwischen britischem Skiwesen und kontinentalem Skiwesen noch so gross ist, dass für viele Jahre keine britischen Skifahrer imstande sein werden, gegen die besten kontinentalen Skigrössen aufzukommen, dass aber ein Mann kein Holmenkollen-Champion zu sein braucht, um seine Meinung über die Vor- und Nachteile eines reinen Abfahrtsrennens gegenüber einem Dauerlaufe sagen zu dürfen.

«Die Gegend um Christiania ist hügelig und es wäre unmöglich, eine Strecke mit 1000 m ungebrochener Abfahrt zu finden. In andern Worten: die Norweger passen ihre Rennen den lokalen Verhältnissen an. Die alpinen Verhältnisse weichen aber gründlich von den Verhältnissen um Christiania ab, so dass, obwohl wir das vorbildliche Können der Norweger Skifahrer voll und ganz anerkennen, es uns kein stichhaltiger Grund scheint, um ihre Rennformen auf unsere gänzlich anders gearteten Verhältnisse übertragen zu sollen.

«Des weitern sind unsere Ideale einigermaßen abweichend. Der britische Skifahrer sucht sich in den Alpen soviel Landschaften als möglich zu sehen. Oft ist er Bergsteiger, und fast immer steht er einigermaßen unter dem Einfluss der bergsteigerischen Tradition. Der Bergsteiger aber verdammt jedes Aufwärtsrennen. Solange wir einen Berg hinaufsteigen, sind wir in erster Linie Bergsteiger und erst in zweiter Linie Skifahrer. Während des Aufstieges besteht die Skitechnik darin, den leichtesten und sichersten Weg zum Gipfel zu finden und alle gefährlichen Hänge, die von Lawinen bestrichen sind, zu vermeiden.

«Unser Ideal sollte es sein, Skifahrer hervorzubringen, die imstande sind, in einem Tag 2300 m in gutem ruhigem Tourenschrift ohne übermässige Ermüdung zu steigen, so dass im Augenblick der beginnenden Abfahrt alle Kräfte für das Skifahren frei sind.

«Unsere Widerstände gegen den Dauerlauf liegen nicht in dem damit verbundenen Training, sondern darin, dass er das Aufwärtsrennen prämiert, und dass wir für diesen Zweig des Skifahrens absolut keine Wichtigkeit zu erkennen vermögen.

«Kehren wir zu der Frage des Gelände-Skifahrens zurück. Wir sagten, dass keine vernünftige Tourengesellschaft bergauf zu rennen versucht, dass aber auf dem Gipfel eines Berges der Skifahrer nicht mehr Bergsteiger, sondern in erster Linie Skimann sei. Mit andern Worten: Seine Anschauungen während der Abfahrt weichen grundsätzlich von denjenigen des Aufstieges ab. Auf jeden Fall wird er natürlich gefährliche Hänge zu meiden suchen. Aber während er im Aufstiege der bergsteigerischen Tradition gemäss ruhig und nicht im Renntempo steigt, wird er bei der Abfahrt danach trachten, so rasch wie möglich zu Tal zu fahren, ohne die Sicherheit und Vollkommenheit der Führung der Ski zu verlieren.

Mit andern Worten: Ein Abfahrtsrennen entspricht durchaus den Anschauungen, nach denen jeder Geländeskifahrer handelt, d. h. so rasch wie möglich bergab zu fahren, während das Aufwärtsrennen ein vollkommen künstlicher Zweig des Skifahrens ist, das in keiner Beziehung zu irgend etwas steht, das ein vernünftiger Skifahrer unternimmt, es sei denn, er sei gerade an einem Rennen beteiligt oder für ein Rennen ühend.

«Wenn Ihr einwendet, dass das Bergaufrennen eine besondere Technik verlange, so antworten wir: Ja — die Bergauf-Technik ist rasch erlernt, sogar von Anfängern, vorausgesetzt, dass sie nur in einer gewöhnlichen Tourengeschwindigkeit aufwärts steigen sollen. Die Technik des Bergaufrennens oder anders ausgedrückt, des Bergaufgehens mit übermässiger Geschwindigkeit, ist, mit Ausnahme der Rennen selber, die wir jedoch als künstlich und unnütz verdammen, wertlos.

«Rohe Kraft und Ausdauer sind die hauptsächlichsten Grundlagen für erfolgreiche Bergaufrennen. Mut, Geschicklichkeit, Technik und lange Erfahrung verlangt das Abfahrtsrennen. Die Technik spielt im Aufwärtsrennen eine kleine

Rolle, im Abfahrtsrennen dagegen eine erhebliche und vorherrschende. Bei einem Bergaufrennen ist durch die vorgesteckten Fähnchen sogar die Technik der Wahl der besten Anstiegslinie, um Lawinhänge zu vermeiden, überflüssig geworden.

«Die hauptsächlichste Einwendung gegen den Dauerlauf ist die Feststellung, dass er Kraft und Ausdauer zu stark berücksichtigt und die notwendigen Eigenschaften für die Abfahrt, den Mut, die Technik und die Erfahrung, zu wenig aufkommen lässt.

«In der Schweiz sind die Dauerläufe gewöhnlich ungefähr 15 km lang und das Totalgefälle aller Abfahrten beträgt selten mehr als 300 m. Die Laufzeit des Siegers ist in derartigen Rennen gewöhnlich ungefähr 1½ Stunde.

«Die sorgfältige Prüfung der Ergebnisse verschiedener reiner Abfahrtsrennen hat gezeigt, dass der Gewinner gewöhnlich 3—6 Minuten für 300 m Abfahrt braucht. Sehr selten überstieg seine Zeit 5 Minuten, so dass wir, wenn wir 5 Minuten als die Zeit, die ein erstklassiger Fahrer braucht, um 300 m zu durchfahren, annehmen, nicht darauf Rücksicht zu nehmen brauchen, ob diese 300 m in einer Fahrt oder in verschiedene Etappen geteilt bewältigt werden. Mit andern Worten: In einem derartigen Dauerlauf, wo der Renner zum Ausgangspunkt der Laufstrecke zurückkehrt, so dass die Totalaufstiegshöhe der Totalabfahrtshöhe entspricht, und wo die durchschnittliche Zeit des Siegers ungefähr 1 Stunde und 30 Minuten ist, können wir sagen, dass auf die Abfahrt ungefähr 5 Minuten und auf Flachlauf und Bergaufrennen eine Stunde und 25 Minuten fallen. Anders ausgedrückt: 85 Minuten werden mit Flachlauf und Bergaufrennen und 5 Minuten für Abfahren verbraucht, so dass der Dauerlauf ungefähr 17 mal mehr Gewicht auf die Kraft als auf die Kunst des Skifahrens, die eigentlich im Abfahren besteht, legt.

«Wir wollen ein Beispiel aufstellen. A ist ein wunderbarer Skifahrer; so gut, oder besser als ein anderer Skifahrer in der Welt. Wir nehmen an, dass er für die 300 m Abfahrt 2½ Minuten braucht. B dagegen ist ein schlechter Skifahrer; er ist aber stark und nimmt die Hänge auf dem Stock reitend gerade hinunter, braucht aber trotzdem 6 Minuten um die 300 m abzufahren, also 3½ Minuten länger als A. 3½ Minuten sind auf einer Strecke von 300 m eine ungeheure Differenz und entsprechen dem Unterschied zwischen dem Manne



von meisterlichem Können und einem sehr durchschnittlichen 2. Kl.-Skifahrer.

«Wir nehmen an, dass B ausserordentlich stark ist, dass er in einer Gebirgsgegend wohnt, dass er Beine von Stahl und Lungen von Leder hat. Wir wollen auch A eine gewisse Kraft zumuten, aber wir wollen annehmen, dass B auf der Ebene gerade 10 % stärker ist als A. Wir wollen nun rechnen, dass B die Aufstiegs- und Flachlaufstrecken in 85 Minuten zurücklegt, so dass A, dem B um 10 % überlegen ist, $93\frac{1}{2}$ Minuten brauchen wird und so auf diesem Teil der Strecke $8\frac{1}{2}$ Minuten verlieren wird. Er gewinnt $3\frac{1}{2}$ Minuten durch seine prächtige Abfahrt, aber er verliert $8\frac{1}{2}$ Minuten auf dem Rest der Strecke und ist mit klaren 5 Minuten geschlagen, trotzdem er B nur in der Ebene und bergauf zurücksteht und ihm in der Abfahrt ausserordentlich stark überlegen ist.

«Der Dauerlauf prämiert nicht den besten Skifahrer, sondern den Mann mit den stärksten Beinen und Lungen.»

Ich habe versucht, im Vorstehenden den Schwall der Argumente, die in unserer Debatte fielen, wiederzugeben. Ich zweifle keineswegs daran, dass ein anwesender Norweger eine starke Verteidigung für den Dauerlauf hätte führen können. Trotzdem ich die Skiliteratur durchgegangen habe, ist mir nie ein Hinweis auf den Hauptgrund gegen die Dauerläufe zu Gesicht gekommen, auf die Tatsache, dass sie zu viel Gewicht auf die Kraft legen. Auf jeden Fall wurde durch eine überwältigende Mehrheit festgelegt, dass unsere Rennen Abfahrtsrennen sein sollen.

Kürzlich haben wir eine andere durchgreifende Neuerung eingeführt. Es ist so dumm, wenn ein Stockreiter ein Rennen gewinnt, dass wir beschlossen haben, jeden Rennteilnehmer,

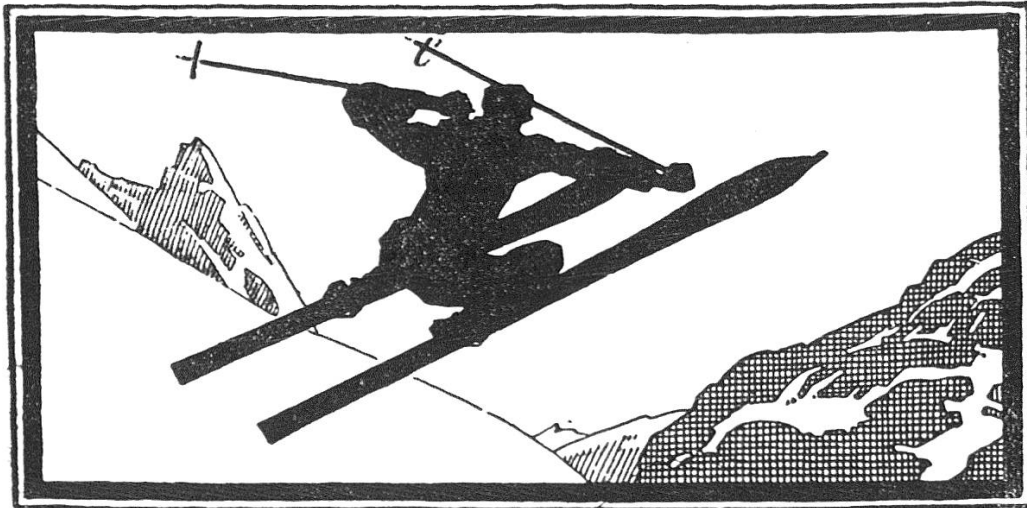
der in einem unsrer Rennen auf dem Stock reitet, ohne weiteres zu disqualifizieren. Wir überlegen uns, dass der Sport des Skifahrens nicht nur darin besteht, mit grösstmöglicher Geschwindigkeit von einem Punkt zum andern zu gelangen, sondern auch darin, mit einem Minimum von Kraft und einem Maximum von Leichtigkeit abwärts zu fahren. Das Stockreiten ist eine Kräftevergeudung. Es ist in unsern Prüfungen verboten, weil wir wünschen, dass unsre jungen Fahrer einen guten Stil lernen. Bei Rennen würde das Stockreiten sich manchmal lohnen, aber immer bleibt die Gefahr, dass ein Skifahrer das Stockreiten üben würde, um in einem Rennen gut vorwärts zu kommen. Diese Gefahr ist, soweit unsere Meisterschaftsläufe betroffen werden, durch gänzliches Verbot des Stockreitens beseitigt worden.

In unsrer Unwissenheit bildeten wir uns ein, dass wir beim Verbot des Stockreitens besten norwegischen Traditionen folgten. Ich muss aber feststellen, in der letzten Ausgabe des «Aarbok» gefunden zu haben, dass ein prominenter Norweger das Stockreiten auf steilem Gelände verteidigt.

Wir haben uns auch entschlossen, den Sprunglauf vom Geländelauf der Meisterschaftsrennen zu trennen. Das Springen ist bei den Engländern nie sehr beliebt gewesen, weil der britische Skifahrer so gerne Touren macht und während seiner kurzen Aufenthalte in den Alpen gerne so viel als möglich sieht, so dass ihn jeder Tag reut, der am Sprunghügel zugebracht wird. Wenn unsre Meisterschaft für das kombinierte Resultat vom Lauf und Sprung gegeben würde, wie es anderorts der Fall ist, würden wir sehr wenig Einschreibungen haben und das Meisterschaftsrennen würde zu einem Wettbewerb zwischen den wenigen Briten, die ernstliches Interesse am Sprunglauf haben, herabsinken.

Deshalb geben wir dem Sieger im Geländelauf den Titel «Geländeskimeister» und dem Sieger im Sprunglauf den Titel «Skisprungmeister». Wenn derselbe Teilnehmer beide Läufe gewinnt, wird er «Britischer Skimeister».

Der Slalom wird unter den Engländern nach und nach populär. Er ist unzweifelhaft eine ausgezeichnete Übung und lehrt die Skifahrer ihre Schwünge mit grosser Geschwindigkeit ausführen. Das Bestreben der meisten Skifahrer ist sehr schnell geradeaus zu fahren und die Schwünge eher langsam zu machen. Dieses Bestreben wird durch einen Slalom korrigiert.



Wir beschlossen, im Slalomlauf keine Stilnoten zu geben. Stilnoten sind immer willkürlich und enthalten zu viel persönliche Momente. Einer zieht den Christiania vor, ein anderer den Telemark, dabei sind Skischwünge grundsätzlich verschieden von Eislaufbogen. Beim Eislaufen sind die Bogen ein Zweck für sich; ein guter Eisläufer will die Bogen beherrschen um der Freude willen sie auszuüben; im Skilauf dagegen sind die Schwünge eine bedauernde Notwendigkeit, denn das Ideal einer Skispur ist die schnurgerade Abfahrt. Bogen sind nur notwendig, wenn das Gelände für Schussfahrten zu steil, oder von Hindernissen gesperrt ist. Der Zweck, den ein Skifahrer verfolgt, wenn er einen Bogen macht, ist nicht der, einen besondern Schwung auszuführen, weil der Telemark oder Christiania schöne Uebungen sind, sondern mit möglichst wenig Geschwindigkeitsverlust um ein Hindernis herum zu kommen; ob er diesen Zweck mit einem Christiania oder mit einem Telemark erreicht, ist vollkommen nebensächlich.

Ein Slalomlauf sollte zum Teil in Pulver- zum Teil in hartem Schnee abgehalten werden, so dass der Skifahrer sich ausweisen kann, dass er rasche Schwünge und Hindernisse herum nicht nur bei weichem, sondern auch bei hartem Schnee beherrscht. Deshalb sind unsere Slalomläufe in zwei Teile getrennt worden. Wir beginnen mit dem Hartschneeteil, der gewöhnlich auf einem hart gefahrenen Uebungsfeld oder auf einem verkrusteten Südhang abgewickelt wird. Am Nachmittag halten wir den zweiten Teil in weichem Schnee ab und starten in derselben Reihenfolge, in der wir am Morgen den Lauf beendet haben. In weichem Schnee ist es ein ernstlicher Nachteil, der letzte Mann zu sein, da der Schnee sehr rasch aufgepflügt ist. Wenn die Startreihenfolge durch

das Los bestimmt wird, ist das Ergebnis sehr oft ein ungerechtes. Auf hartem Schnee dagegen spielt es keine Rolle, wer zuerst fährt. Unsere Methode, dem Sieger des Morgens den Vortritt im Nachmittagsstarten zu geben, hebt zum grossen Teil den Zufall des Loses auf. Es hat auch den Vorteil, dass alle guten Fahrer nacheinander starten und da in der Regel die schlechten Fahrer die Löcher in den Schnee schlagen, können die Anwärter alle auf verhältnismässig wenig gestörtem Schnee abfahren.

Die Laufzeiten für die Abfahrt auf hartem Schnee und auf weichem Schnee werden zusammengezählt. Wir geben keine Stilnoten, rechnen aber für jeden Sturz 10 Sekunden, für jede Spielerei 20 Sekunden Zuschlag und wir disqualifizieren jeden, der Stockreitet oder eine Kontrollfahne abschneidet. Dieses System scheint sich sehr gut zu bewähren.

Zum Schluss will ich nur noch sagen, dass, obwohl die besondern Verhältnisse des britischen Skiwesens uns zwingen, eigene Wege zu gehen, wir doch demselben Ideal wie die kontinentalen Skifahrer zustreben. Obwohl wir unsre Rennen von denen der Norweger und Schweizer verschieden durchführen, ist es unser Bestreben, britische Skifahrer auszubilden, die imstande sind, mit den Schweizern zu starten. Dieses Ziel mag sehr entfernt scheinen, aber es ist besser, hoch zu greifen und viele Jahre nicht zum Ziel zu gelangen, als sich mit etwas Minderwertigem begnügen zu wollen.
