

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 44 (1971)

Heft: 11

Artikel: Vorschau auf den Winter : Tendenzen und Entwicklungen im Skisport

Autor: Erb, Karl

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778549>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

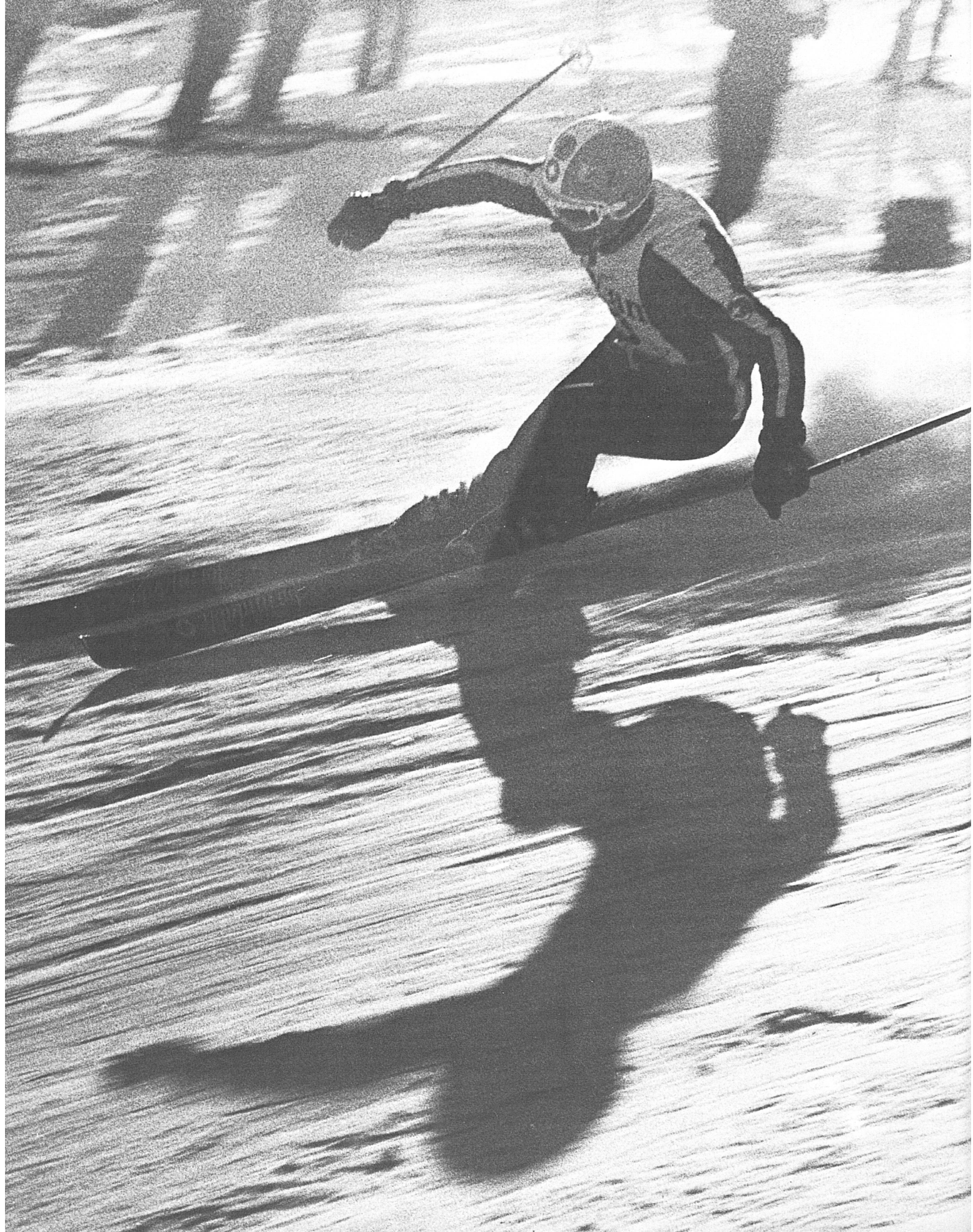
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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



VORSCHAU AUF DEN WINTER

TENDENZEN UND ENTWICKLUNGEN IM SKISPORT

Der Skiwettkampfsport befindet sich wie viele andere Sportarten auch in der Phase einer stürmischen Entwicklung, die auf Fortschritte im Training, auf vermehrten zeitlichen und finanziellen Aufwand und auf alle möglichen technischen Verfeinerungen zurückzuführen ist. Betrachtet man heute beispielsweise Bilder des unbestrittenen «Königs» der Olympischen Winterspiele von 1956 in Cortina, des Österreicher Toni Sailer, so fallen mannigfache äussere Merkmale auf. Sailer fuhr damals noch einen Holzski. Dieses Material ist in der Zwischenzeit durch Metall und Kunststoff verdrängt worden; das Holz ist höchstens noch als «Seele» vorhanden. Die Ski sind stabiler und schneller geworden. Sie erlauben auch auf einer pickelhartem, ja vereisten Piste eine tadellose Führung. Zu der Steigerung haben zweifellos auch die Hersteller von Belägen und Rennwachsen beigetragen. An den Füßen von Sailer sieht man noch einen Schnürschuh mit einem Doppelschaft. Noch keine Spur von Schnallenverschlüssen oder Plastik-statt Lederschaft. Die Tendenz, den Fuss wie in einem Schraubstock einzuzwingen und ihn möglichst direkt mit dem Ski zu verbinden, hat sich in den letzten Jahren gewaltig verstärkt. Eklatant ist auch der Unterschied in der Bindung. Sailer benützte die Langriemenbindung; Sicherheitsbindungen waren damals gerade in Rennfahrerkreisen verpönt. Die Gefahr des Aufspringens im falschen Moment wurde lange Zeit wesentlich höher eingeschätzt als die möglichen Konsequenzen bei einem schweren Sturz. Der Schutz des Kopfes bestand lediglich aus einem mit Ledereinsatz verstärkten Helm, wie ihn die Radfahrer tragen. Erst später wurde auch diesem Problem vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt und an die Fabrikation eines an die Bedürfnisse der Skirennfahrer angepassten Sturzhelmes gedacht. Die Kleidung mit Pullover und weiten Hosen, die unterhalb der Knie mit Schnüren zusammengebunden wurden, nahm auf aerodynamische Forderungen noch keine Rücksicht. Wenn Sailer nach dem Startschuss die Tofana hinuntersauste, hörte man als Echo von der nahen Felswand das Flattern der Bekleidung. Heute tragen die Rennfahrer hautenge Combinaisons aus Kunststoff, die ausgesprochen windschlüpfrig sind. Stöcke, Rennbrillen, Handschuhe usw. haben ebenfalls mannigfache Verbesserungen erfahren.

In Richtung künstliche Anlagen

Die Tofana galt 1956 als eine der modernsten Abfahrtsstrecken der Welt. Zehn Jahre später wurde sie als zu gefährlich taxiert und musste mit gewaltigem finanziellem Aufwand überarbeitet werden. Das Bild der Strecken hat sich in kürzester Zeit von Grund auf gewandelt. Generell lässt sich sagen, dass der alpine Skirennsport mehr und mehr künstliche Formen annimmt. Die Strecken gleichen geglätteten Rennbahnen. Sie sind breit, weisen praktisch keine natürlichen Unebenheiten mehr auf und stellen an das Gefühl für die Beurteilung des Geländes keine Anforderungen mehr. Mit der Präparation durch Raupenfahrzeuge wird die Unterlage immer kompakter und damit auch noch

schneller. Abfahrtsrennen sind reine Tempotests geworden. Der Trend zur Eintönigkeit hat selbst vor dem Slalom nicht haltgemacht. Die Slalomhänge werden ebenfalls maschinell abgehobelt, so dass der Kurssetzer kaum die Möglichkeit hat, sich dem Gelände anzupassen. Zweifellos verlangte der Sicherheitsfaktor gewisse Anpassungen, wie Verbreitern der Strecken, Ausmerzen von besonders gefährlichen Buckeln und Löchern sowie Entfernen von Hindernissen. Aber der Bogen ist in den letzten Jahren überspannt worden. Im Bestreben, Probleme und objektive Gefahren von den Aktiven fernzuhalten, hat man die Spitzengeschwindigkeiten derart ansteigen lassen, dass Stürze an sich – selbst ohne Aufprall gegen Bäume oder Steine – lebensgefährlich werden.

Künstliche Pisten gibt es aber nicht nur im alpinen Skirennsport, sondern auch im Langlauf. Seit einigen Jahren neigen die Organisatoren von Grossanlässen, ermutigt durch die Experten der FIS, dazu, die Langlaufloipen in Naturzustand so ins Gelände zu legen, dass die Ski jederzeit parallel geführt und überall zwei Konkurrenten nebeneinander laufen können. Es sind keine eigentlichen Spuren mehr, sondern «Langlaufwege». Da auch hier Maschinen eingesetzt werden, fehlt die natürliche Anpassung ans Gelände. Höhendifferenzen werden auf direktem Weg und nicht durch leicht steigende Traversen überwunden. Die Strecken lassen sich mit Maschinen leichter präparieren, verlieren aber viel von ihrem Reiz. Athletisch stellen sie höhere Anforderungen, weil die Steigungen steiler sind und vielfach nur im Geräteschritt gemeistert werden können.

Auf dem Weg zum Ganzjahressport

Noch vor einem Dutzend Jahren war es durchaus möglich, dass ein Skiwettkämpfer während der Saison eine Pause einschaltete oder gar seinem Beruf nachging. Das ist heute völlig ausgeschlossen. Der alpine Skirennsport verlangt ein ausgedehntes Konditions- und Schneetraining, das sich auch auf den Sommer und Herbst erstreckt. Die athletische Verfassung ist mindestens so wichtig geworden wie die Technik. Darüber hinaus hat der alpine Skisport in vermehrtem Masse auch die südliche Hemisphäre erfasst, so dass regelmässig Rennen während der Sommerpause stattfinden. Mit der Vergebung der alpinen Weltmeisterschaften 1966 nach Portillo (Chile) hat die FIS dieser Entwicklung Vorschub geleistet. Durch die Einführung des Welteups und vorher der FIS-Punkte jagen sich während der Wintersaison die Veranstaltungen, an denen der Spitzenfahrer fast notgedrungen teilnehmen muss. Das Einschalten von Ruhe- und Erholungspausen ist illusorisch geworden.

Während vieler Wochen ziehen die Alpinen von Rennen zu Rennen, trainieren, trainieren, bestreiten Wettkämpfe, packen Koffer, reisen, trainieren wieder usw. Diese ausgedehnte und strapazöse Saison stellt höchste Anforderungen an die Aktiven. Zusammen mit den Vorbereitungen und Sommerexpeditionen nach Australien oder Südamerika ergibt sich eine Belastung, die sich auf neun bis zehn Monate erstreckt. Wer international «dabei»

sein will, muss seinen Beruf aufgeben und sich dem Skisport widmen. Nicht viel anders verhält es sich mit den Langläufern. Nur ein Ganzjahrestraining mit einigen Trainingsstunden pro Tag verspricht Aussichten auf Erfolge. Die Belastung ist so gewaltig, dass ein olympischer Amateur nicht mehr mithalten kann. Ausreichende Lohnausfallentschädigungen sind eine Minimalforderung, die heute erfüllt werden muss. Das allein aber kann nicht genügen, weil junge Leute in entscheidenden Jahren aus dem normalen Arbeitsprozess herausgerissen werden. Viele von ihnen verpassen unter Umständen die Chance auf eine erfolgreiche berufliche Karriere. Nimmt man noch das Gefahrenmoment im alpinen Skirennsport hinzu, so wird klar, dass man sich nicht nur mit einer Kompensation für den Ausfall eines vielleicht bescheidenen Lohns begnügen kann. Allerdings ist unter dem Druck des Internationalen Olympischen Komitees der Moment für eine vernünftige Regelung verpasst worden. Die Aktiven schritten auf illegalem Weg zur Selbsthilfe. Sie profitierten von der Situation und dem Konkurrenzkampf der direkt interessierten Industrie, um sich fürstliche Gehälter zu sichern. Es sind momentan Bestrebungen im Gange, um die finanzielle Seite des Skisportes zu regeln, doch wäre dies mit zum Teil beträchtlichen Gagenkürzungen verbunden, wogegen sich die «arrivierten» Skifahrer verständlicherweise sträuben!

Der greise IOK-Präsident Avery Brundage ist ein entschiedener Gegner einer modernen Lösung, die doch wohl darin bestehen würde, dass man das unsinnige Wort «Amateur» ein für allemal aus dem Lexikon des Sports streichen würde. Wer soll den Anforderungen des internationalen Sports noch gerecht werden, ohne die verstaubten olympischen Satzungen zu verletzen? Es gibt zwar die verschiedensten Abarten von Scheinamateuren, doch beim zeitlichen Aufwand, der gerade im Skisport unumgänglich ist, wird sich niemand im Ernst Amateur nennen können. Wie schrieb sich jener Angehörige des «Ski-Zirkus» einmal auf dem Anmeldeformular eines Hotels unter der Rubrik Beruf ein? «Amateur-Skirennfahrer!»

Es gibt aber auch noch einen anderen Gesichtspunkt zu berücksichtigen. Der moderne Sport ist nicht zuletzt unter dem Einfluss der Television zu einem «Geschäft» geworden. Durch verschiedene Kanäle fliesst sehr viel Geld hin und her. Es wäre doch sicherlich ungerecht, wenn die «Hauptdarsteller» in keiner Weise partizipieren könnten, oder nicht? Nur muss sich die «Entschädigung» für Vorbereitung, Können und Leistung in einem vernünftigen und vor allem klar abgegrenzten Rahmen bewegen. Das entspricht zwar durchaus den Absichten der Leitung des Internationalen Skiverbandes, doch sind Marc Hodler und seinen Getreuen die Hände gebunden, weil sie einen klaren Auftrag erhalten haben, den Skisport als olympische Disziplin zu erhalten. Deshalb wird es wohl noch eine Weile dauern, ehe dieses Problem zur Zufriedenheit aller Beteiligten gelöst werden kann.

Karl Erb