

METHODISCHE SKI LAUFÜBUNGEN

von

MATHIAS ZDARSKI

Lilienfeld 1906

Herausgegeben vom
Alpen-Skiverein.
Wien, 1.. Wollzeile 32

Inhalt

I. Vorwort	2
II. Unterricht	4
Der Stand	4
Das Gehen	4
Stockhaltung	6
Wenden	7
Fahren	8
Das Stehenbleiben	9
Das Stemmfahren	11
Das Bogenfahren	11
Anwendung des Kreisschwunges	16
Das Querfahren	16
Hindernisse	18

I. Vorwort

Im Laufe der vielen Jahre, in welchen ich im *Alpen-Skivereine* Unterricht erteile, hat sich nach und nach eine Methodik herausgebildet, die so Überraschende Erfolge aufweist, dass es für alle unparteiischen Vereine, welche ein Interesse daran haben, die touristische Fahrfertigkeit ihrer Vereinsangehörigen zu heben, vielleicht angenehm sein wird, diese Methode kennen zu lernen. Aber auch der einzelne, besonders in Einschichten lebende, wird es begrüßen, nach einer bewährten Weise den Skilauf zu erlernen.

In Vereinen muss Massenunterricht erteilt werden, muss aber auch individuell korrigiert werden. Zu diesem Zwecke ist es notwendig, eine gewisse Disziplin zu halten.

Wir beachten folgenden Vorgang:

Alle Anwesenden treten in einer Stirnreihe derart an, dass die Skier im Raume waagrecht liegen können.

Die Reihe soll dicht geschlossen sein.

Man lässt die Reihe zu Vieren abzählen.

- Der linke Flügelmann sagt: „*eins*“,
- sein Nachbar sagt: „*zwei*“,
- der Nächste sagt: „*drei*“,
- und der Nebenstehende sagt: „*vier*“.
- Der Fünfte in der Reihe sagt wieder: „*eins*“,
- der Nächste sagt: „*zwei*“ und in diesem Sinne weiter, bis die ganze Reihe derart abgezählt ist.

Es sind nun:

- Herren und Damen, welche bloß: „*eins*“ gesagt haben, also „*die Ersten*“,
- dann solche, die nur: „*zwei*“ gesagt haben, „*die Zweiten*“,
- ebenso „*die Dritten*“ und „*die Vierten*“.

Die Ersten bleiben am Ort, die Zweiten machen 4 Schritte, die Dritten machen 8 Schritte und die Vierten 12 Schritte vorwärts.

Um Zeit zu ersparen, kein Durcheinander eintreten zu lassen, empfiehlt es sich, diesen ganzen Vorgang folgenderweise zu kommandieren: (Vorausgesetzt muss noch werden, dass jedes Kommando aus zwei Teilen zu bestehen hat, und zwar:

- aus dem langsam gesprochenen „*Ankündigungsbefehl*“, der klar sagt, was zu machen ist,

- und aus dem „Ausführungsbefehl“, der einsilbig sagt, wann die Übung gemacht wird.

Nach dem Ankündigungsbefehl hat sich also so lange niemand zu rühren, so lange nicht der Ausführungsbefehl erfolgt.

*„Vom linken Flügel abzählen zu Vieren - zählt!“
 „Alle Ersten bleiben an Ort, alle Zweiten machen 4, alle Dritten 8, alle Vierten 12 Schritte vorwärts - marsch: Eins, zwei, drei, **vier**, fünf, sechs, sieben, **acht**, neun, zehn, elf, **zwölf!**
 Alle Gleichnamigen ausrichten!“*

Dadurch stehen alle in Staffelnreihen, jeder hat genug Platz zum Üben, jeder kann von seinem Platz den Lehrer sehen und jeder kann vom Lehrer gesehen werden.

Dadurch ist es ermöglicht, dass ein Einzelner bis zu 200 Personen gleichzeitig unterrichtet. Man lasse sich durch die scheinbare Rekrutenbehandlung nicht abschrecken, es ist eine große Wohltat, viele Menschen übersichtlich vor sich zu haben, da man gleichzeitig die ganze Masse belehrt und doch jeden Einzelnen im Auge behalten kann.

Selbstverständlich muss absolute Ruhe herrschen, alle Privatgespräche müssen ruhen, da sonst der Lehrende mit seiner Stimme nicht durchdringt.

Es ist ohnehin eine gewaltige Leistung, in der oft rauhen Winterluft den ganzen Tag laut zu reden. Der Sprecher kann es nur leisten, wenn er korrekt atmet, also tief, und wenn er dafür sorgt, seinen Kehlkopf nicht trocken zu reden, da sonst unfehlbar sich die Heiserkeit einstellt. Deshalb muss der Sprecher oft Speichel schlucken, ein Mittel, welches von allen sonst empfohlenen Mitteln sich am besten bewährt.

Gedankenlose Menschen beginnen immer wieder mitten im Erklären des Lehrwartes zu plauschen; solches muss sofort abgestellt werden, ebenso etwaige Unaufmerksamkeit, denn sonst ist der Erfolg für alle zweifelhaft.

Stehen alle in Staffelnreihen, so kann man anschnallen lassen.

Dabei ist es notwendig, zu betonen, dass auf geneigten Flächen die Skier stets waagrecht im Raume zu legen sind, und zwar oberhalb des Standpunktes des Skifahrers, ebenso ist der Stock fest unterhalb der Skier einzurammen, damit ein Durchgehen der noch nicht angeschnallten Skier vermieden werde.

Das Anschnallen soll immer so geschehen:

- dass der tiefer liegende Ski zuerst angeschnallt wird.

Dies ist möglich, wenn man sich in die *Kreuzschritt-Stellung* stellt. Der Fuß, der angeschnallt werden soll, kreuzt vor dem Standbein, dadurch ist stets ein Abgleiten des liegenden Ski vermieden. Ist der untere Ski angeschnallt, schnallt man den höher liegenden Ski an.

Der Übungsleiter hat sich zu überzeugen, ob alle Skier richtig angeschnallt sind, weil sonst später auftretende Störungen viel unangenehmer sind als die kleine momentane Verzögerung.

Diese rein administrativen Maßnahmen vorausgesetzt, kann man dann mit dem eigentlichen Unterricht beginnen.

In der Schilderung des Unterrichtes wird die gebräuchliche Befehlsform eingehalten.

II. Unterricht.

Der Stand.

Achtung!

- Die Skier müssen im Raume waagrecht liegen, parallel und eng.
- Die Spitzen haben stets das Bestreben, nach außen sich zu richten.
- Der Skifahrer muss die erste Zeit das Gefühl haben, wie wenn er mit nach innen gerichteten Fußspitzen stünde.

Sehr wichtig ist es, dass wir den Schwerpunkt oberhalb des Fußballens halten. Stehen wir so, dass wir unsere Fersen belasten, so stehen wir falsch, da die Skier uns leicht durchgehen und wir uns setzen.

„Ich bitte, wollen Sie alle nur auf den Fußspitzen stehen, aber ohne die Fersen zu heben.

*So stehen sie nun **richtig**.*

*Belasten Sie nun die Fersen. Jetzt stehen Sie **falsch**.*

Das wollen wir einige mal üben.

- *Achtung!*
- *Alle richtig stehen - steht!*
- *Alle falsch stehen - steht!*
- *Richtig stehen - steht!"*

Das Gehen.

Das Gehen mit Skiern unterscheidet sich wesentlich vom gewöhnlichen Gehen.

Während wir bei dem letzteren mit dem rückgestellten Beine abstoßen, dürfen wir es beim Ski gehen **niemals** tun.

Der Skigang ist eigentlich ein Mittelding zwischen gewöhnlichem Gehen und gewöhnlichem Laufen:

- Beim gewöhnlichen Gehen ruht der Körper einen Moment auf beiden Beinen gleichmäßig, im Wechsel mit dem Stand auf einem Beine.
- Beim gewöhnlichen Laufen ruht der Körper abwechselnd auf einem Beine mit dazwischen geschaltetem freien Schweben in der Luft.

Beim Ski-Gang ruht der Körper auf einem Bein, dann auf dem anderen, ohne dass der Körper die Schweben-Phase des Laufens gemacht hätte, aber auch ohne die Geh-Phase, wobei der Körper auf beiden Beinen gleichzeitig und gleichmäßig ruhen würde.

„Achtung!

*Alle **schieben** den linken Ski um eine Schrittlänge vor.*

Beide Skier dürfen nur eine Ski breite voneinander entfernt sein.

*Das linke Knie wird plötzlich so stark gebeugt, dass eine Senkrechte von dem Knie etwa' 10 cm weit **vor** die Fußspitze fallen würde.*

Das rückgestellte Bein ist im Knie vollkommen gestreckt, das ganze Körpergewicht ruht jetzt auf dem vorgestellten Bein, so dass Sie das rückgestellte Bein vom Boden heben können, ohne mit dem Oberkörper im Raume zu schwanken.

Achtung!

- *Alle das rückgestellte Bein auf und ab wippen - wippt!*
- *Nicht mit dem Oberkörper wackeln!*
- *Das Standbein besser beugen!*
- *Halt!*
- *Grundstellung!*
- *Alle wieder in die Schrittstellung links - geht!*

Der Oberkörper ist so stark vorgeneigt, dass er in einer Linie mit dem rückgestellten Beine ist.

*Nun strecken wir langsam das Standbein, richten den Oberkörper auf und lassen den rückgestellten Ski zur Grundstellung **vorgleiten**, setzen das VorpPENDeln des rechten Beines bis auf Schrittlänge fort und nun erst beugen wir **plötzlich** das schreitende Bein, übertragen **plötzlich** das Schwergewicht vom linken Bein auf das rechte, der Oberkörper ist wieder vorgeneigt und das jetzt rückgestellte*

linke Bein ist vollkommen entlastet.

Jedes Belasten des rückgestellten Beines verursacht sofort ein Rückgleiten auch in der Ebene, sobald der Schnee besonders gleitfähig ist, dagegen fast bei jedem Schnee, wenn man nur mäßig aufwärts geht.

Wir üben einige Schritte, aber in sehr langsamem Tempo.

Achtung!

- *Das linke Bein langsam vorschieben - plötzlich belasten, den Oberkörper vorneigen, das rückgestellte Bein bleibt gestreckt und vollkommen entlastet.*
- *Langsam aufrichten, das Standbein strecken, das rückgestellte Bein vorschieben und plötzlich mit Vorneigen des Körpers den Belastungswechsel durchführen.*
- *Das machen wir noch einige mal sehr langsam.*
- *Halt!*

Stockhaltung.

Allgemeines:

- Im Flachlande und sanften Hügellande sind zur Beschleunigung des Gehens, Laufens und Fahrens 2 brusthohe Stöcke vorteilhaft.
- Auf steilem Terrain sind 2 Stöcke mehr unangenehm als nützlich
- Kurze Stöcke sind sehr gefährlich, da bei Stürzen die Stock-Enden leicht Verletzungen verursachen.
- Für alpines Gelände eignet sich am besten ein skilanger Stock aus gesundem Bambus. Er soll eine mindestens 8 cm lange vierkantige Stahlspitze tragen, welche sowohl als alpines Rüstzeug vielfache Verwendung findet als auch zum Putzen der Gleitflächen bei ballendem Schnee unübertreffliche, rasche und bequeme Dienste leistet.
- Die Handhabung des Stockes wird bei den einzelnen Übungsstadien besprochen.

Halten Sie den Stock mit beiden Händen.

- Der eine Arm ist gestreckt, dessen Hand hält den Stock mit Ristgriff, also ist der Handrist **oben**, der Daumen **unten**,
- der andere Arm ist gebeugt, dessen Hand hält den Stock mit Kammgriff, es sind alle Fingerspitzen oben, der Handrist ist unten.

Beide Ellbogen sind knapp neben den Hüften.

Die Stockspitze wird **nicht** in den Schnee hineingestoßen, sondern liegt nur leicht auf.

Das Weitersetzen des Stockes geschieht durch das Strecken des gebeugten Armes, so dass die Hand des gestreckten Armes den Drehungspunkt für den Stock bildet.

Je genauer Sie diese Stockhaltung durchführen, desto schneller erlernen Sie eine ruhige, sichere Körperhaltung.

Der Wahn, der Anfänger solle stocklos seine Übungen beginnen, rächt sich dadurch, dass der Anfänger den „Indianertanz“ aufführt, das heißt, seine Arme greifen nach allen Richtungen in der Luft herum, sein Oberkörper schwankt wie ein Schilfrohr im Sturme und seine Stürze erschöpfen ihn derart, dass er zehnmal länger zum Erlernen der ruhigen Körperhaltung braucht als einer, der seine Körperhaltung durch einen **leichten** Stockdruck korrigiert.

Wenden.

Von den vielen Wendearten wollen wir hier die einfachste und brauchbarste lernen.

„Alle setzen den Stock etwa 1 m weit in der Richtung der Breitenachse des Körpers ein, also genau seitwärts, sagen wir zum Beispiel nach rechts.

Alle - übt!“

Das Stockbein, also das Bein neben dem Stocke, wird im Knie vollkommen gestreckt, das stockfreie Bein ist gänzlich entlastet.

Der Oberkörper neigt leicht gegen den Stock, der Stock darf nicht gehoben werden.

„Das standfreie Bein wird um eine Schuhlänge nach rückwärts geschoben - schiebt!“

Jetzt wird es kräftig vor und hoch geschwungen, so dass das rückwärtige Ende des geschwungenen Skis zu der Spitzenbasis des Standskis zu stehen kommt, sehen Sie: derart!

„Alle das standfreie Bein hochschwingen - schwingt!“

Die Last des Beines lassen Sie an dem aufgestellten Ski hängen.

Jetzt drehen Sie sich alle sehr stark in der Hüfte nach links und beugen Sie gleichzeitig mäßig beide Knie, **aber** die linke Ferse muss stets auf dem Ski bleiben.

Wer die Ferse abhebt, fühlt lästigen Schmerz im Fußgelenk

„Alle nach links - dreht!“

Sie stehen jetzt in der **Zwangsstellung**.

Den Stock setzen Sie um 360° um, derart!

„Stockumsetzen!“

Das rechte Bein bleibt im Knie gestreckt, die Skispitze des rechten Skis wird hochgeschwungen und der Ski wird mit einem Bogeneinspreizen zur Grundstellung geführt.

„Bogeneinspreizen - spreizt!“

Das Beugen des Knies des einspreizenden Beines ist ein häufig vorkommender Fehler.

Fahren.

Sobald die Skier im Raume schräg stehen, beginnen wir zu fahren.

Mit dem Fahren stellt sich die Plage des Fallens ein.

Meistens stürzt der Anfänger nach rückwärts, weil ihm die Skier durchgehen, aber auch nach vorn, sobald die Skier entweder:

- auf nicht gleitfähige Flächenneigungen auffahren,
- oder auf nicht gleitfähige Schneearten geraten,
- oder gegen Hindernisse stoßen.

Beides lässt sich verhindern, wenn der Skifahrer nicht die Füße frontal hält, sondern ein Bein vorstellt. .

Dadurch ist der Schwerpunkt viel günstiger situiert, so dass er große Schwankungen erleiden kann, ohne die Unterstützungsfläche zu verlassen.

Das rückgestellte Bein muss stärker belastet sein als das vorgestellte, denn wenn wir auf ein Hindernis stoßen, so ist der Gegenstoß desto geringer, je weniger der vorgestellte Ski belastet ist.

Aber es ist sehr wichtig, dass man deutlich fühlt, man stehe nur auf bei den Fußspitzen und gar nicht auf den Fersen.

Die Knie sind geschlossen und die Skier so dicht, dass nur eine Spur entsteht. Nur bei ungünstigem Schnee muss man etwa 10 *cm* Abstand zwischen den Skiern lassen.

In der Grätschstellung fährt man nur in Hohlweggeleisen. Auf freien Hängen ist (die Grätschstellung unnütz und äußerst hässlich.

Die Körperhaltung ist aufrecht, ja nicht in der Hüfte vorgebeugt.

Nur ängstlichen Anfängern kann man die Konzession machen, dass sie in der ersten Zeit sich etwas bücken; sobald sie aber die erste Fahrscheu überwunden haben, bestehe man fest darauf, dass der Körper in ungezwungener, aufrechter Haltung stets bleibe.

Ganz besonders bemühen sich die Anfänger, ihre Skispitzen stets im Auge zu behalten.

Dadurch wird das Gleichgewichtsgefühl sehr stark gestört und gründlich erreicht, was man verhüten wollte: man stürzt, weil man von Hindernissen plötzlich überrascht wurde.

Deshalb soll der Anfänger stets seine Blicke an weitere Strecken gewöhnen. Er hat dann Zeit genug, etwaige Hindernisse zu erkennen und die nötige Vorsorge zu treffen, sich vor dem Sturze zu sichern.

Gegen das seitliche Stürzen soll uns der Stock schützen.

Zu diesem Zwecke müssen wir stets den Stock nur als Tastorgan betrachten.

Mit unserer aktiven Kraft können wir ihn belasten, aber sobald wir ihn mit unserem Körpergewicht beschweren, begehen wir einen Fehler.

Nachweisen, ob man den Stock richtig oder falsch belastet hat, können wir dadurch, dass wir den Stock heben.

In aktiver Belastung gelingt uns das Stockheben sofort, in passiver Belastung erst dann, bis wir den Körper erst aufrichten; allerdings ist dies letztere nicht immer leicht durchzuführen.

Fahren wir auf sanftem Hange, der in eine Ebene ausläuft, so bleiben wir in der Ebene dann stehen.

Wollen wir aber während des Fahrens noch auf der schiefen Ebene stehen bleiben, so müssen wir dafür sorgen, dass die Skier im Raume waagrecht stehen.

Wir werden die Vorübungen zum Stand aus dem Fahren jetzt üben.!

Das Stehenbleiben.

Der Stock ist auf der Bergseite.

- Das Stockbein wird um eine Schuhlänge nach rückwärts geschoben.
- Aus dieser Stellung wird es um eine Schuhlänge vor das Standbein geschoben.
- Beide Knie sind gestreckt.
- Das vorgestellte Bein wird im Knie so stark gebeugt, als es unser Fußgelenk erlaubt.
- Das rückgestellte Bein, also das Talbein, ist im Knie ganz gestreckt und vollkommen entlastet.
- Der Talski wird nach innen gekantet und mit dem Fersenende derart nach außen geschoben, dass dabei der Schnee gestreichelt

wird.

- Diese Stellung heißt die **Stemmstellung**.

Das *Standbein* muss ganz belastet sein, das *Stemmbein* ist entlastet.

Wenn wir diese Übung während der Fahrt gemacht hätten, so wäre jetzt der *Stemmski* im Raume waagrecht.

Übertragen wir nun das Körpergewicht von dem *Fahrski* auf den *Stemmski*, so müssen wir sofort stehen bleiben, da ja der jetzige *Standski* im Raume wegrecht steht.

Der entlastete Ski wird nach **außen** gekantet und schräg nach rückwärts, den Schnee streichelnd, zu dem *Standski* geführt.

Der Vorgang des Stehenbleibens ist also folgender:

- Beim Fahren sind beide Skier im Raume schräg.
- Sobald wir den *Talski* in die *Stemmstellung* bringen, liegt er im Raume waagrecht.
- Wenn wir nun das Körpergewicht von dem *Fahrbein* auf das *Stemmbein* übertragen, so bleiben wir sofort stehen, da der im Raume waagrecht stehende Ski nicht weiter fahren kann.

Besondere Beachtung ist der Stockhaltung zu widmen.

Sobald wir in die *Stemmstellung* übergehen wollen, müssen wir zuerst das **ganze** Körpergewicht **nur** auf das *Bergbein* übertragen.

Das treffen wir nur dann, wenn wir das Knie des *Bergbeines* stark beugen.

Fehler bei den meisten Anfängern: diese Übung mit gestrecktem Knie machen zu wollen.

Es ist aber sehr schwer, nur so auf einem Bein fahrend, das Gleichgewicht zu bewahren, deshalb ist es für Anfänger unerlässlich, sich des *Stockes* zu bedienen.

Zu diesem Zwecke muss der *Stock* so kurz gefasst werden, dass das spitzenbeschlagene *Stockende* nur um eine Faustbreite länger ist als der *Unterschenkel*.

Nur mit diesem Maß ist es möglich, in richtiger Körperstellung zu verbleiben und doch sich des *Stockes* zu bedienen:

- ohne in die hässliche und nachteilige Lage der *Riegelrutscher* zu kommen, die da glauben, dass das Herabrutschen von einem Hügel mit Rücklehnen auf den *Stock* das Um und Auf des Skilaufes ist.

Der kurzgefasste Stock ruht leicht auf dem Knie des Standbeines, die Bergfaust fasst knapp unter der Kniehöhe ristgriffs (Anfängerfehler: Kammgriff), die Talfaust hat Kammgriff in Brusthöhe.

Die Stockspitze **schleift** leicht im Schnee, höchstens 30 cm von der Ferse des Stockbeines entfernt

Das Stemmfahren.

Wenn wir in der *Stemmstellung* weiterfahren, ohne stehen zu bleiben, so schleift der *Stemmski* schräg in dem Schnee und schiebt einen desto größeren Schneewall vor sich, je kräftiger wir auf das *Stemmbein* drücken; die lebende Kraft des Herabfahrenden wird also umgewandelt zur Verschiebung einer Schneemasse.

Der Schnee wird also weggestemmt und die Fahrt dadurch verlangsamt. Während der Fahrt muss man stets dafür sorgen:

- dass der *Stemmski* um die Spitzenlänge **hinter** dem *Fahrski* zurückbleibt.

Fährt der *Stemmski* vor, so wird gar bald der *Standski* über den vorgestellten *Stemmski* fahren und die Einleitung zum schönsten Sturze ist gegeben:

Das Bogenfahren.

Allgemeine Bemerkungen:

Jede Abweichung von der geraden Fahrrichtung wird „*Bogen*“ genannt, daher die vielen Streitfragen über das *Bogenfahren*.

Die einfachste Art des *Bogenfahrens* entsteht, wenn wir, seitwärts neigend, die Skier im gleichen Sinne kanten.

Wer dabei sich des Stockes bedient, um die Fahrt bremsend zu verlangsamen, kommt auch auf seine Rechnung, aber ein solcher Bogen ist unschön, kraftvergeudend und im schwierigen Gelände unzuverlässig.

Ungleich schwieriger, aber für den Skifahrer viel sicherer ist der Bogen im eigentlichen Sinne, auch, das heißt richtiger, „*Kreisschwung*“ genannt.

Der *Kreisschwung* zeichnet sich dadurch aus, dass der Durchmesser nur einige Meter beträgt und der Bogen genau ein halber Kreis ist. Im Durchschnitt schwankt der Durchmesser zwischen 3 bis 6m.

Der *Kreisschwung* ist unerlässlich, wenn wir in mehr als 30 gradigem Gelände zwischen vielen Hindernissen hindurchfahren wollen, wenn wir dabei schnell, sicher und elegant fahren wollen.

Die einzelnen Phasen des *Bogenfahrens* sind folgende:

- Nehmen wir an, dass wir auf einem Hange stehen, derart, dass das rechte Bein das Bergbein ist.
- Wenn wir aus dem Stande in das *Stemmfahren* übergehen, so ruht das ganze Körpergewicht auf dem rechten, im Knie stark gebeugten Beine.
- Der linke Ski ist um eine Schuhlänge hinter dem rechten, und sein Fersenende ist eine Schrittweite breit von dem Fahrski entfernt.
- Der Stock ist kurz auf der Bergseite eingesetzt, die Skier ruhen auf der rechten Kante.
- Nun beginnt man das Körpergewicht langsam nach und nach auf das Stemmbein zu übertragen.
- Gleichzeitig heben wir den Stock auf und führen ihn auf die andere Seite;
- da dabei der Oberkörper sich von rechts nach links wendet, so erfolgt sofort die Phase, dass wir in der Richtung des fließenden Wassers fahren.
- Dabei stehen die Skier **vollkommen flach** im Schnee,
- beide Beine sind gestreckt in mittelgroßer *Zwangsrutschstellung*.
- Das dauert aber nur einen Bruchteil einer Sekunde, denn da wir uns bemühen, den Stock immer weiter von rechts nach links umzusetzen, so übertragen wir unser Körpergewicht immer mehr vom rechten auf das linke Bein.
- Dieses wird plötzlich gebeugt, das gestreckte rechte wird etwas zurückgehalten und der Bogen ist fertig.

Einfach kann man also sagen:

Der Kreisschwung ist ein Stemmstellungswechsel während der Fahrt, dabei gibt es aber dennoch allerlei Feinheiten zu beachten.

Das Gefälle der Bahn des *Kreisschwunges* ist sehr verschieden, je nach der Phase.

Beginnt man den Bogen aus dem Stande, so stehen wir im Raume waagrecht.

- Hat nun zum Beispiel der Hang eine 40° ige Neigung, so hat der *Kreisschwung* in jener Phase, während der wir in der Richtung des fließenden Wassers fahren, auch eine Neigung von 40°,
- während das Ende des *Kreisschwunges* wieder waagrecht liegt.
- Wir senken uns also beim *Kreisschwung* eigentlich auf einer schiefen Ebene, welche S-förmig zwischen zwei waagrechten gekrümmt ist, sobald wir uns die Neigungen in einer vertikalen Ebene vorstellen.

Daraus geht hervor, dass es zweckmäßig ist, den zukünftigen Bogenfahrer zuerst fleißig in der Richtung des fließenden Wassers fahren zu lassen, aber auf wechselndem Gefälle.

Betrachten wir ein solches Fahren etwas genauer.

- Der leichteren Verständigung wegen nehmen wir den Fallsehr schematisch.
- Auf einer mäßig geneigten Ebene fährt der Skifahrer abwärts.
- Plötzlich senkt sich die Bahn auf 40°.
- Bleibt der Skifahrer in unveränderter Stellung, so gehen ihm die Skier durch und er kommt zum Sitz.
- Will er das Rückwärtsfallen verhüten, so muss er den Schwerpunkt entsprechend vorlegen.

Da wir aber nach allen Erfahrungen des gewöhnlichen Gehens beim Bergabgehen uns zurücklehnen, jetzt aber uns entgegen dem instinktiven Verhalten vorlegen sollen, so ist es begreiflich, dass diese Phase den Anfängern sehr viel zu schaffen macht, umso mehr als die meisten das „Vorlegen“ mit dem „Vorneigen“ verwechseln, und doch kann man sich so vorneigen, dass der Schwerpunkt statt vorgeschoben zurückgeschoben wird.

Ulkipigerweise nennen wir diese gekrümmte Stellung „Blinddarmentzündung“ .

- Nehmen wir weiters an, dass die 40° ige Neigung plötzlich wieder aufhört und sanft weitergeht,
- so würden wir in unveränderter Körperhaltung sofort nach vorne fallen, denn die Skier gehen jetzt langsamer, während der Schwerpunkt noch mit unvermindertem Beharrungsvermögen vorwärts strebt.
- Um diesen Sturz zu vermeiden, müssen wir den Schwerpunkt wieder etwas zurückschieben.

Am einfachsten lernt dieses verschiedenartige Verschieben des Schwerpunktes der Anfänger auf die Art, dass er auf plötzlich sich ändernden Neigungsverhältnissen:

- in Kniebeuge geht, wenn sich die Bahn senkt
- und die Knie wieder streckt, wenn sich die Bahn verflacht.

Hat man in dieser Art Sicherheit erlangt, so kann man bedacht sein, dasselbe Resultat in schönerer Haltung zu erzielen. Zu diesem Zwecke genügt es:

- wenn wir im Herabfahren über steilere Stellen, statt der merklichen Kniebeuge, den aufrechten Körper vorlegen, das heißt, nur unsere Fußgelenke stärker beugen. Ein Vorgang, der dem Zuschauer gar nicht auffällt, so dass er meint, der Fahrer verharre stets in derselben ruhigen Haltung.
- Verflacht sich die Bahn, so streckt man die Fußgelenke und der Schwerpunkt wird genügend zurückgeschoben, ohne dass wir Gefahr laufen nach vorne zu stürzen.

Das Verschieben des Schwerpunktes bei aufrechter Körperhaltung kann graduell gesteigert werden, wenn wir statt in der *Schlussstellung*, also Fußspitzen frontal, in der *Vorschrittstellung* fahren.

Es ist nicht überflüssig, wenn wir diese Schwerpunktverschiebungen im Zimmer ein bisschen beobachten:

- Ist der Körper aufrecht und sind die Füße geschlossen, so können wir den Schwerpunkt nur im Ausmaße von etwa der halben Fußlänge verschieben;
- stehen wir aber in der *Vorschrittstellung*, so nimmt die Verschiebungsgröße um den Abstand der bei den Füße zu, wobei als Maß der gestreckten Körperhaltung die Richtung des gestreckten Beines gilt.

Alle diese Vorübungen erleichtern uns den *Kreisschwung* wesentlich.

Wir begreifen, warum wir vor und nach dem *Kreisschwung* in aufrechter Haltung uns befinden können und warum wir trotz der steilsten Abfahrt uns dennoch in der schärfsten Phase des Schwunges vorlegen müssen.

Wer den *Kreisschwung* vollkommen beherrscht, wird aus der aufrechten *Schrägfahrt* plötzlich das Bergbein im Knie beugen, gleichzeitig das Talbein in gestreckter Haltung zur *Stemmstellung* zurückführen.

Kaum dass diese wippende Bewegung ausgeführt ist, wird der Stock umgesetzt, wobei das Drehen des Körpers von der Bergseite zur Talseite¹ das Wichtigste ist.

In diesem Moment sind beide Knie wieder gestreckt, die Ski spitzen frontal und **dicht nebeneinander**, die Fersenenden der Skier weit auseinander, die Skier, die zu Beginn des Schwunges bergseitig gekantet haben, sind jetzt **vollkommen flach** gestellt.

Die geringste Neigung des Ski auf die Kanten macht den Schwung unmöglich.

¹ Anmerkung von H. TIWALD: Wenn der Oberkörper zur Bergseite gelehnt ist, dann ist die Berg-Schulter, wie beim *Stemmfahren*, vorne. Wird nun der Oberkörper von der Berg-Seite zur Tal-Seite gedreht, dann wird selbstverständlich die Tal-Schulter von hinten nach vorne talwärts gedreht. Dadurch entsteht ein „*Stemmstellungs-Wechsel während der Fahrt*“, also ein *Kreisschwung*. Der Oberkörper dreht sich also nicht talwärts, indem die vorne liegende Berg-Schulter noch mehr nach vorne und dann talwärts gedreht wird! Dies ist nämlich das häufigste Missverständnis beim Interpretieren der Bilder in ZDARSKYS Texten. Der Oberkörper dreht also nicht vorne, sondern hinten rum talwärts.

Es verhält sich genau so wie beim Radfahren. Der Lenker wird zum Beispiel bei einem Rechts-Bogen **vorne** nach rechts gedreht, während der Körper **hinten** sich in die neue Bogen-Innenlage **ebenfalls nach rechts** dreht. Er erfolgt daher ein **Verwinden**.

Dieser Stand in der *Zwangsgrätschstellung* mit vorgelegtem Oberkörper in der schärfsten Phase ist der Prüfstein für Sicherheit und Mut. Allerdings dauert eben diese schneidigste Stellung nur die kürzeste Zeit, und zwar desto kürzer, je besser der Fahrer ist.

Der Stock ist in diesem Moment nicht eingesetzt, sondern wird erst dann wieder in den Schnee gestellt, wenn der Fahrer aus der Richtung des fließenden Wassers durch weiteres, sinngemäßes Drehen des Oberkörpers zur *Stemmstellung* übergeht, wobei diese wieder plötzlich, also wippend, ausgeführt werden soll.

Es wäre aber grundfalsch, wenn der Anfänger gleich alle diese Feinheiten lernen wollte. Mit bescheidenen Resultaten muss er sich begnügen.

Man verlange nicht sofort Eleganz. Ist es doch auf allen Gebieten so, dass Übung den Meister macht. Wer eine fremde Sprache lernt, kann nicht gleich in elegantem Stil Abhandlungen in dieser ihm fremden Sprache schreiben.

Richtig soll zuerst etwas gemacht werden, aber dieses Richtige darf nicht auf die Form, sondern nur auf das Resultat angewendet werden. Richtig ist ein *Kreisschwung* des Anfängers, wenn der Sturz leicht vermieden wurde.

Die Schlagworte für den *Kreisschwung* lauten:

„*Stemmstellung !*
Stock umsetzen!
Ski flach!
Fersen auseinander!
Vorlegen!
Stemmstellung!“

Die am häufigsten vorkommenden Fehler sind:

- mangelhafte oder gar keine *Stemmstellung*,
- das Bergbein ist im Knie nicht genug gebeugt,
- das Talbein ist zu viel belastet.
- Die Skispitzen sind zu weit auseinander.
- Der Stock wird zaghaft und viel zu lang umgesetzt.
- Die Skier werden gekantet, die auseinanderlaufenden Skier will man mit Gewalt zusammenpressen, statt den Stemmski, ihn leicht hebend, in seine richtige Stellung zu bringen.
- Ein starkes Zurücklehnen auf den Stock,
- ein zu starkes Entlasten des Standskis, wodurch die rückwärtigen Ski enden sich kreuzen und der Fahrer in das Rückwärtsfahren kommt.

Anwendung des Kreisschwunges.

Sowohl zum Ausweichen vor Hindernissen als auch zur Unterbrechung einer zu schnellen Fahrt dient der *Kreisschwung*.

Es ist der einzige Schwung, welcher den Tourenfahrer niemals im Stiche lässt.

Im dichten Wald, auf bis zu 60° geneigten Hängen leistet der *Kreisschwung* unentbehrliche Dienste.

Steile Hänge kann man durch rasche Anreihung von kurzen *Kreisschwüngen* in angenehmer und doch äußerst schneidiger Fahrt herabsausen.

Derart ununterbrochen angereihte *Kreisschwünge* werden der *Schlangenschwung* genannt.

Gerade so:

- wie mäßig gekrümmte Bögen keine *Kreisschwünge* sind,
- sind wellige Fahrtrichtungsänderungen keine *Schlangenschwünge*.

Aber die sich überall breitmachende Laienhaftigkeit ist um Bezeichnungen nicht verlegen und sie lässt krummgetretene Würmer zu Schlangen werden.

Handelt es sich darum, einen mehr als 30gradigen langen Hang möglichst schnell und sturzfrei herabzufahren:

- so fährt man *stemmafahrend* im schnellsten Tempo recht steil abwärts;
- nähert man sich dem Rande des Abhanges oder ist man im Knie des Fahrbeines schon etwas ermüdet, wendet man zur Richtungsänderung den *Kreisschwung* an.
- Aber es ist nicht vorteilhaft, aus voller Fahrt gleich zu schwingen.
- Besser ist es, wenn man durch stärkeres Belasten des Stemmbeines die Fahrt stark verlangsamt,
- blitzschnell den *Kreisschwung* ausführt,
- aber nach dem *Kreisschwung* auch wieder etwas die Fahrt hemmt, um dann erst wieder in schnelles *Stemmafahren* überzugehen.

Das Querfahren.

Sehr oft kommen wir in die Lage, Hänge von 40 bis 60° zu befahren, die zwar nicht sehr lang, aber sehr schmal sein können, zum Beispiel Waldschneisen, überschneite Sturzbäche, von Felsen eingeengte Steilschluchten oder Geröllhalden, ferner im Buschwerk oder Wald sich bietende Lichtungen, oft auch Schneewächten. Aber auch freie Hänge, sobald sie Hartschnee haben und schon gegen 30° geneigt sind, fallen in die Kategorie der Terrain-

hindernisse, welche es nicht erlauben, in gewöhnlicher Weise zu fahren oder bei denen das gebräuchliche Fahren zu zeitraubend oder zu anstrengend wäre.

In allen diesen Fällen lässt sich mit Vorteil das *Querfahren* anwenden.

Wenn man einen Skifahrer fragt, was das *Querfahren* ist, so erhält man immer als Antwort: „*Seitwärts rutschen*“, wenn nämlich dieser Skifahrer selber davon nichts versteht.

Schon die Sprache lehrt uns, dass „*Fahren*“ und „*Rutschen*“ zwei ganz verschiedene Tätigkeiten sind.

Die erschöpfende Definition ist hier nicht notwendig, es genügt, wenn ich hervorhebe:

- dass „*Fahren*“ ein absichtliches, regulierbares Fortbewegen im Raume mit Zuhilfenahme eines Fahrzeuges ist,
- während „*Rutschen*“ ein unabsichtliches, unregulierbares, meistens Richtung änderndes Fortbewegen ist.

Die Technik des *Querfahrens* hat sehr viele Feinheiten, die wichtigsten sollen jetzt besprochen werden.

Die Ausgangsstellung ist die *Stemmstellung*.

- Sobald wir an geeignetem Platze in der *Stemmstellung* plötzlich beide Skier **flach** in den Schnee legen, das Kanten also absolut vermeiden, aber das Körpergewicht gleichmäßig auf beide Beine verteilen, beginnen wir senkrecht auf die Längsachse der Skier abzufahren.

Der häufigste Fehler der Anfänger in dieser Fahrart besteht darin, dass sie ruckweise das Körpergewicht von einem Bein auf das andere übertragen und dadurch bald mit dem einen, bald mit dem anderen Ski seitwärts ausrutschen, statt seitwärts gleichmäßig zu gleiten. Solche stümperhafte Leistungen befähigen jedoch nicht, in der Öffentlichkeit über das *Querfahren* sein Urteil abzugeben.

Hat man es endlich so weit gebracht, dass man ohne ruckweises Verschieben der Skier wirklich fährt, so kann man die Fahrt plötzlich zum Stillstande bringen, wenn man beide Skier energisch kantet.

Dieses lehrt uns sofort, dass wir darin ein Mittel haben, die *Querfahrt* auch zu regulieren, denn ein schwaches Kanten wird die Fahrt nicht unterbrechen, wohl aber verlangsamen, und da die Stärke des Kantens ganz von unserem Willen abhängt, so können wir die Schnelligkeit der Fahrt ganz nach unserem Belieben regeln.

Aber nicht nur die Schnelligkeit, sondern auch die Richtung des *Querfahrens* ändern wir ganz freiwillig, je nachdem wir die Belastung verteilen.

Ist der Bergski schräg abwärts gerichtet, der Talski schräg aufwärts, beide Spitzen dicht nebeneinander und die Skienden, „Fersen“, weit auseinander, so ist es die normale *Querfahrtstellung*.

Belasten wir den Bergski aber etwas stärker als den Talski, so wird die *Querfahrt* etwas nach vorne abgelenkt, desto mehr, je mehr wir den Bergski belasten und dabei etwas aufkanten.

Das Belasten und Aufkanten des Bergskis kann zunehmen bis zur äußersten Grenze, bei der wir dann direkt schräg vorwärts, in der Richtung der Längsachse des Bergskis weiterfahren.

Und ebenso verhalten sich all Faktoren, wenn wir die Belastung und das Kanten auf dem Talski ausführen, nur mit dem Unterschied, dass die Fahrt jetzt schräg rückwärts geht.

Dadurch sind wir befähigt, auftauchende Hindernisse während des *Querfahrens* nach vorn oder rückwärts zu umfahren.

Wesentlich wird dieses Lavieren unterstützt, wenn wir beim *Vorfahren* aus dem *Querfahren* beide Skispitzen nach abwärts richten, das heißt, dass sowohl der Berg als auch der Talski schräg abwärts gerichtet sind, wobei aber immer die Spitzen beisammen und die „Fersen“ weit auseinander zu halten sind.

Beim *Rückfahren* aus dem *Querfahren* werden die Fersenenden nach abwärts gerichtet; beide Skier stehen im Raume schräg, die Spitzen höher.

Wer diese Feinheiten alle beherrscht, fährt auf Hartschneehängen nicht nur ohne Anstrengung, sondern mit sehr viel Genuss, ob des raschen und abwechslungsreichen Gleitens.

Hindernisse.

Drei Gruppen von Hindernissen will ich nun besprechen:

1. Hindernisse, die uns die Beschaffenheit und die Form des Schnees bereiten;
2. Hindernisse, die in der Bodenbeschaffenheit begründet sind, und
3. Hindernisse, welche durch Fremdkörper, als: Zäune, Windbrüche, gefrorene Maulwurfshügel, Felsblöcke und ähnliches, verursacht werden.

Ungleichmäßigkeit der Schneeoberfläche bezüglich ihrer Gleitfähigkeit tritt sehr häufig auf. Die Ursachen sind sehr mannigfaltig. Die gewöhnlichsten sind:

- Auf eine alte, feste Schneelage fällt Neuschnee bei starkem Wind. Alle Vertiefungen des Altschnees werden mit dem weichen Neuschnee ausgefüllt, während die Erhöhungen des Altschnees blank gefegt werden.
- Oder nach genügendem Schneefall stellt sich Sturm ein, der fegt winzige Eiskristalle in die feinsten Schneeporen ein und reißt alle hervorragenden Schneekörnchen mit. Dadurch wird die Schneefläche ungemein glatt poliert und durch den rasenden Sturmdruck sehr hart gepresst. Aber jede Unebenheit bekommt einen anderen Druck, so dass die sturmpolierten harten Stellen mit weichen, flaumigen sehr stark wechseln.
- Desgleichen übt die ungleiche Sonnenbestrahlung mit Rücksicht auf den verschiedenartigen Auffallwinkel ungleichmäßig auf den Schnee ein, und besonders, wenn in der Nacht dann ein Frost sich einstellt, wechseln glasig blättrige Flecken mit weichen oder ganz harten ab.
- Es lassen sich noch eine Reihe von Ursachen anführen, zum Beispiel: Rauhrost, flüchtiges Tauwetter etc.
- Aber immer bleibt dasselbe Bild, die eine Fläche ist besser fahrbar als die andere.

Wollen wir uns ein klares Bild machen, so müssen wir uns die Kräfteverhältnisse graphisch vorstellen. Zu diesem Zwecke betrachten wir nur den Schwerpunkt und den Unterstützungspunkt des Skifahrers.

- Bei gleichmäßiger Fahrt legen beide Punkte in gleicher Zeit gleich lange Strecken zurück.
- Sobald aber der Unterstützungspunkt auf eine minder gleitfähige Fläche kommt, wird er seine Geschwindigkeit sofort mäßigen, während der Schwerpunkt in seinem Beharrungsvermögen ungemindert vorwärts strebt.
- Dadurch verschiebt sich die Lage des Schwerpunktes vor den Unterstützungspunkt, das heißt mit reellen Worten: Der Skifahrer stürzt nach vorn, er macht einen „Nasenstand“.
- Oder der Unterstützungspunkt kommt plötzlich auf eine gleitfähigere Stelle. Er eilt voran, während der Schwerpunkt in seiner Gleichmäßigkeit zurückbleibt und infolgedessen zu Boden sinkt. Dem Skifahrer sind die Skier „durchgegangen“, er bremst mit der „Bodenbremse“.

Verhütet können beide Stürze werden durch korrektes Fahren. Da wir in der

Vorschrittstellung sicherer fahren als in der frontalen *Grätschstellung* (Omni-bus!), weil wir den Schwerpunkt in einem Ausmaße von zirka 70 cm in der Fahrri- chtung verschieben können, ohne das Gleichgewicht zu stören, so brauchen wir bloß in dem Moment, wo wir die durch Färbung leicht erkenntliche feindliche Schneelage befahren sollen, unseren Schwerpunkt dementsprechend zu verschieben.

Droht uns ein langsamerer, rauher Schnee, so müssen wir das rückgestellte Bein stärker belasten; kaum dass wir auf dem feindlichen Schnee auffahren, fühlen wir einen Ruck nach vorwärts, den wir dadurch leicht wettmachen, dass wir das vorgestellte Bein leicht belasten.

Sollte das noch nicht genügen, so können wir leicht das jetzt entlastete, rückgestellte Bein vorstellen, das heißt wir machen aus der *Vorschrittstellung* (zum Beispiel links) einen Schritt (rechts) vorwärts.

Der umsichtige Skifahrer wird deshalb gleich im vorhinein solche Hindernisse mit *Vorschrittstellungswechsel* nehmen, aber das vorgestellte Bein muss entlastet bleiben.

Der Anfänger kann ein mnemotechnisches Hilfsmittel in der ersten Zeit anwenden, da sich bekanntlich die Erfahrung und instinktives Verhalten nicht so schnell erlangen lassen wie eine Belehrung:

- Denkt der Anfänger sich den feindlichen Schnee mit dem Worte „**rau**“ bezeichnet, so soll er sich „**rücklehnen**“. Beide angeführten Worte beginnen mit einem „**r**“.
- Fährt man aber plötzlich auf einen glatteren Schnee, so gleiten die Skier schneller „**vorwärts**“, man muss sich „**vorlegen**“, das heißt das vorgestellte Bein belasten, und sollte das noch nicht genügen, so macht man noch einen Schritt, also abermals, genau so wie bei einem rauhen Schnee, einen *Vorschrittstellungswechsel*.

Welcher Unterschied ist also bei beiden Arten?

Trotz des Schrittwechsels sind wir bei „**rauem**“ Schnee „**zurückgelehnt**“, bei „**vorwärts**“ treibenden Schnee „**vorgelegt**“.

Etwas weniger schön lassen sich solche Hindernisse auch mit Knie- und Rumpfbeugen nehmen:

- Droht uns ein rauher Schnee, so beugen wir im Moment seines Befahrens beide Knie stark.
- Droht uns ein glatter Schnee, so beugen wir noch rechtzeitig, aber langsam auf dem rauhen Schnee beide Knie und strecken sie rasch in dem Moment, in dem wir auf den glatten Schnee auffahren.

Wilde, stilllose Fahrer, die nur das *Riegerlrutschen* betreiben, lehnen einfach für alle Fälle stark auf dem Stocke.

Ein Hindernis, das besonders so recht den Unterschied zwischen einem guten und schlechten Fahrer merken lässt, ist der gleichmäßig klebende Schnee:

- Die schwachen Fahrer mühen sich schrecklich ab und bekommen die Schneeklumpen nicht von den Skiern und natürlich auch keine Fahrt. Verzweiflungsvoll wachseln sie fast ununterbrochen, aber stets nur mit sehr kurzem Erfolge,
- während der gute Fahrer diese Plagen nicht kennt.

Natürlich setze ich voraus, dass bei beiden gute, gleitfähige Skier zur Verwendung kommen.

Des Rätsels Lösung ist sehr einfach.

Der leicht ballende Schnee vermehrt seine Adhäsion zu den Skiern durch senkrechten Druck. Und die Adhäsion wird verhindert durch schiefen Druck, sobald dieser stärker als die Adhäsion ist.

Merkt der Anfänger während der Fahrt die ersten Anzeichen des Ballens, so beginnt er sofort zu gehen in einer eigentümlich torkelnden Weise. Die Skier bringt er mit den kurzen Stampfritten nicht recht vorwärts, wohl aber seinen Schwerpunkt; der Zuseher gewinnt den Eindruck, dass der steifbeinig hastende Mensch jeden Augenblick auf die Nase fallen muss.

Durch diese Stampfritte wird der den Skiern anhaftende Schnee immer härter und dient zur Unterlage für die stets wachsenden neuen Schneeballen.

Dagegen wird der gute Fahrer, sobald er das Ballen merkt, sofort durch lange, gleitende Schritte den Schnee von den Skiern abstreifen; das gelingt ihm desto leichter, je stärker er den gleitenden Ski belastet. Auf die Dauer ist dieses drückende Vorschieben des Ski allerdings anstrengend, aber lange nicht so als das Torkeln mit den Schneeballen.

Ein anderes Hindernis besteht in dem zu gleitfähigen Schnee, sobald wir aufwärts steigen sollen.

Das korrekte Gehen, also plötzliches Belasten des vorgestellten Beines mit gleichzeitigem Entlasten des rückgestellten Beines, wobei das vorgestellte Bein sehr stark im Knie gebeugt sein muss, hilft großartig, aber höchstens bis zu zwölfgradiger Neigung.

Stärkere Neigungen müssen wir mit *Stampfritten* nehmen.

Nur darf man nicht mit dem ganzen Ski stampfen, weil dann die zusammengestampfte Schneefläche immer noch dieselbe Neigung besitzt.

Die Neigung der gestampften Tragfläche können wir aber wesentlich mindern,

- wenn wir den stampfenden Ski, um sein Fersenende drehend, mit der vorderen Hälfte stärker stampfen lassen als mit der rückwärtigen Hälfte.
- Es bildet also das Fersenende, im Schnee ruhend, den Mittelpunkt, der ganze Ski den Radius und die Skispitze beschreibt den größten Bogen von oben nach unten.
- Dem entsprechend wächst der Druck gegen die Spitze hin, so dass der Schnee unter dem Fersenende fast gar nicht, unter der Skispitze am stärksten gepresst wird,
- wodurch der Ski im Raume waagrecht zu liegen kommt und nicht so leicht rückgleitet.

Dieses *Spitzenstampfen* hat viel Ähnlichkeit mit dem Affekt einer Dame, die sich über etwas ärgert und aufstampfend ein kategorisches „**just nicht**“ ausruft.

Gleitet ein Anfänger zurück, so rufen wir ihm ein scherzhaftes „*just nicht*“ zu und er weiß sofort, was er zu machen hat.

Hindernisse, welche in der Form der Bodenbeschaffenheit, respektive in der infolge der Bodenbeschaffenheit bedingten Form des Schnees begründet sind, lassen sich leicht in ein paar Beispielen erschöpfen. Hohlwege, Bodenwellen, schmale, scharf eingeschnittene, steil verlaufende „Rusen“ und scharfmodellerte, steilschiefe Grate.

Obzwar der Skifahrer besser tut, jegliche Wege zu meiden und den unberührten Schnee im pfadlosen Gelände zu bevorzugen, so sind doch oft die Wege unvermeidlich.

Die schlimmsten Wege sind die steilen, glattgefahrenen Hohlwege, besonders wenn Fuhrwerke tiefe Geleise ausgefahren haben.

Man kann mit einem Ski im Geleise, mit dem anderen auf dem Geleiserocken fahren, falls neben dem Geleise kein fahrbarer Raum ist. Auf dem Geleiserücken kann man stemmfahrend die Geschwindigkeit eventuell hemmen. Meistens wird es sich aber empfehlen, grätschend in beiden Geleisen zu fahren, aber dann soll man stets die Skier nach innen etwas aufkanten, nicht nur der besseren Führung wegen, sondern ganz besonders wegen etwaiger Widerstände auf dem äußeren Rand der Geleise. Beim Aufkanten nach innen können die Skispitzen nicht leicht irgendwo anfahren. Macht der Hohlweg Krümmungen, so soll die Fahrt vor der Krümmung stets so verlangsamt werden, dass man jeden Augenblick zum Stillstand kommen könnte, wenn plötzlich irgendein Hindernis auftaucht.

Das Bremsen im Hohlweg geschieht entweder durch *Stemmstellung*, *Zwangsgrätschstellung* oder durch senkrechtes Stockeinsetzen zwischen den Skiern in der Fersengegend, wobei der tiefer befindliche Arm sich mit dem

Ellbogen auf die *Hüfte* stützt, der höher befindliche Arm jedoch den Stock zum Körper zieht; dadurch bremst die Stockspitze am stärksten.

Das verlässlichste Ausbremsen oder langsames Fahren auf sehr harten, steilen Wegen erzielt man durch den *Stockschenkelsitz*, aber ja nicht durch das *Stockreiten*.

Bodenwellen sind stets nach dem Prinzip zu befahren, dass der Schwerpunkt desto mehr vorgelegt werden soll, je geneigter die Stellen sind.

Daraus folgt, dass auf sanfteren Stellen, sobald sie sich an steile Abfahrt anschließen, ein Zurückführen des Schwerpunktes stattfinden muss, jedoch nicht so weit, dass wir in falsche *Grundstellung* kämen.

Ein besonders schwieriges Hindernis ist eine schmale, scharf eingeschnittene, steile Runse, wenn sie nicht befahren, sondern begangen werden muss. Das Befahren solcher schmaler Wasserrisse bildet keine Schwierigkeit, weil man sie schräg überfährt und dadurch eigentlich nur eine Art Bodenwelle unter sich spürt.

Aber ganz anders, sobald man gehend ein solches Hindernis nehmen muss.

- In die Runse hinein, so weit, dass die Skispitzen die tiefste Schnittlinie berühren, kommt man leicht, aber jetzt!
- Sobald wir an die andere Böschungsseite hinübertreten wollen, liegt der Ski absolut hohl und besonders bei großer Kälte bricht er wie Glas.

Da empfiehlt sich folgender Vorgang:

- Sobald die Skispitzen die Schnittlinie der Runse berühren, wird Halt gemacht und regelrecht talwärts gewendet,
- nur mit dem Unterschied, dass der bogennachspreizende Ski nicht zur Grundstellung, sondern zur Grätschstellung nach dem anderen Ufer geführt wird.
- Aber der Stock muss früher auf der Stelle am anderen Ufer fest mit der Spitze eingesetzt werden, wohin ungefähr die Skispitze kommen soll.
- Wer das verabsäumt, der macht einen hässlichen Nasenstand tief hinab und es dauert eine potenzierte Ewigkeit, bis man aus diesem Schlund herauskommt.
- Steht man in der richtigen Grätschstellung, dann setze man den Stock oberhalb der Skispitze des noch nicht herübergeführten Skis und dann erst trete man ganz auf das andere Ufer, indem man sich stets gut mit dem Stocke sichert.
- Die Wohltat eines langen Stockes ist bei dieser Gelegenheit besonders augenfällig.
- Solche Runsen haben oft die Tücke, kleine Felswandel, zierliche Wasserfälle und ähnliche Überraschungen dem Stürzenden anzu-

bieten.

Die dritte Hinderniskategorie, als: Bäume, Sträucher, Zäune, Windbrüche, Felsblöcke etc., bietet sehr viele Variationen und deshalb können nicht allgemein gültige Verhaltensmaßregeln gegeben werden. Der Umsicht, dem plötzlichen guten Einfall, der Erfahrung sind da weite Felder offen.

Als Grundprinzip kann man aber sagen, es sei das Beste, jedem Hindernis weit auszuweichen. Besonders bei freistehenden Felsblöcken sind oft tiefe Windtrichter, welche, mit einer dünnen Schneewächte maskiert, wahre Fallen bilden.

Im Walde muss man oft durchschlüpfen, weil Äste und Stämme schräg im Wege stehen.

Bei solchen Gelegenheiten fasst man das Hindernis stets zuerst mit Ellgriff an, weil dann das Durchschlüpfen diese Armlage erleichtert, wogegen es durch einfaches Zugreifen mit Speich- oder Ristgriff sehr unangenehm behindert wird.

Ein sehr tückisches Hindernis ist ein auf steilem Waldhang in der Richtung des fließenden Wassers liegender glatter Baumstamm, sobald er wie ein Wulst über den Schnee ragt. Die Skier haben keinen Halt auf dem glatten steilen Holz und gleiten immer ab. Da solche Stellen oft gar nicht oder sehr schwer umgangen werden können, so empfiehlt es sich:

- beide Skispitzen bis dicht an den Baum zu führen.
- Dann den Stock jenseits des Baumes gut auf der Talseite einbohren
- und mit dem Talfuß knapp an den Stock treten,
- so dass der Ski auf dem glatten Baume ruht, aber des Stockes wegen nicht ausgleiten kann,
- das zweite Bein macht einen langen Schritt über den Baum.

Die ganze Übung kann sehr flott, ohne jeden merklichen Aufenthalt durchgeführt werden.

Zäune können auf verschiedenartigste Weise überstiegen oder überklettert werden. Ein Abschnallen der Skier ist in den seltensten Fällen vorteilhaft. Beinhohe Zäune werden am raschesten überwunden:

- wenn man flankierend herantritt,
- den Zaunski nach rückwärts schiebt,
- dessen Spitze mit der Zaunhand kräftig fasst und bis zur Brust, aber bei vollkommen gestrecktem Knie, führt.
- Dann erst hebt man den ganzen Ski mit Rückspreizen über den Zaun.
- Der Stock, der bis jetzt der zaunfreien Hand zur Stütze diente,

- wird über den Zaun gegeben
- und das zweite Bein spreizt ebenfalls nach rückwärts, aber nur so weit, dass der Fuß auf dem Zaune ruht und der Ski senkrecht auf die Richtung des Zaunes, aber in gekanteter Lage waagrecht im Raume aufliegt.
- Wird nun das Knie gestreckt und gleichzeitig das Bein so gedreht, dass der Ski aus der Kantlage flach gestellt wird, so rutscht der Ski überraschend leicht über den Zaun.

Niedrigere Zäune können entweder frei überstiegen oder mittels regelrechten Wendens genommen werden. Bei dieser Art ist während der *Zwangstellung* der Zaun zwischen bei den Skiern.

Das Negativ einer Runse ist ein scharf modellierter steilschiefer Grat. Ist der Schnee weich, kann der Grat einfach durchgetreten werden, ist er aber hart, dann muss eine Stocksicherung bewerkstelligt werden:

- indem der Stock stoßend und drehend oberhalb der Skispur so tief als möglich eingebohrt wird.
- Die Sicherungshand hält ganz in der Nähe der Schneeoberfläche den Stock fest.
- Solche Schneemassen sind oft schichtig gebaut und brechen unter der Skispur ab.
- Eine sehr tiefe Stocksicherung ist also unerlässlich.
- Der heiklichste Punkt ist jene Stelle, wo man von der einen Gratflanke auf die andere hinüber treten muss.
- Beide Skier schauen mit ihren vorderen Hälften frei in die Luft,
- der Talski wird unter die Spitze des Bergskis geführt und fasst mit seiner vorderen Hälfte in der jenseitigen Gratflanke.
- Nun ist die Situation so, dass das Fersenende des Talskis frei in die Luft ragt,
- während von dem Bergski die vordere Hälfte frei ist.
- Jetzt erst wird der Bergski zu dem Talski geführt und etwas weiter vorgeschoben.
- Während dieser ganzen Zeit hält die Berghand den tief eingerammten Stock fest.
- Jetzt erst wird der Stock langsam hin- und herdrehend herausgezogen und vorsichtig um einen Schritt weiter wieder eingebohrt.
- Die Nachfolger haben genau Spur zu halten und genau dieselben Stocklöcher auszunützen.

Sind freiliegende Steine, wie es oft in Karen vorkommt, im Wege, so gilt die Regel:

- niemals den Ski hohl zu treten, sondern ihn so auf den Stein zu setzen, dass der Fuß sich oberhalb des Steines befindet.

- Man muss sich also bestreben, derart auf die höchsten Punkte zu treten, wie wenn man **keine** Skier hätte.

Wenn auch hier nur einiges über Hindernisse gesagt werden konnte, so wird doch der findige Skiläufer merken, dass man vor Hindernissen nicht zu kapitulieren braucht und dass es ganz angenehme Abwechslungen geben kann, sobald man wirklich mit vollen Sinnen sich dem Skilaufe widmet.