

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 61 (1988)

Heft: 2: Schlitten : Nutz-, Sport- und Spielgerät = Luge : engin de transport, de sport et de bons rapports = Slitte : veicolo utilitario, da competizione e per lo svago = Sledge : its use for transport, sport and fun

Artikel: Vom Transportmittel zum Sportgerät = From transport to just sport = Du moyen de transport à l'engin de sport

Autor: Triet, Max

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773215>

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: 04.04.2026

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

6 Schlittenfahrt. Holzstich von Emil Zbinden (1943). Neben den Transportgeräten (2–5) konstruierten Bauern und Bürger später auch prunkvoll geschmückte Gefährte für ihre winterlichen Ausfahrten

6 Promenade en traîneau. Gravure sur bois d'Emil Zbinden (1943). A côté de simples moyens de transport (2–5), on a également construit plus tard des traîneaux richement décorés pour les promenades hivernales



6 Gita in slitta. Silografia di Emil Zbinden (1943). Accanto ai veicoli utilitari (2–5) vennero costruite anche sfarzose slitte per le gite invernali

6 A sledge-ride, wood engraving by Emil Zbinden (1943). Alongside transport sledges (2–5), people have at all times made handsomely decorated conveyances for winter excursions

Vom Transportmittel zum Sportgerät

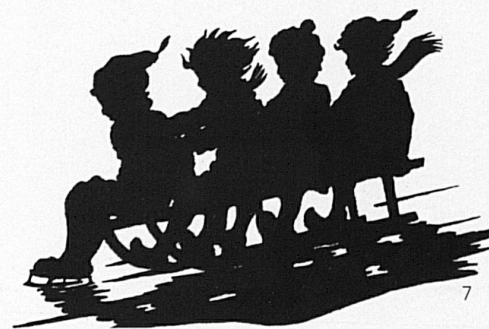
In jedem Lexikon ist nachzulesen, dass der Schlitten aus der «Schleife», dem ältesten Transportgerät der Menschheit, entstanden ist. Weniger verbreitet ist die Tatsache, dass er keineswegs nur in schnee- und eisreichen Gebieten Verwendung fand, sondern ebenso auf Sand und Gras. Bei den alten Ägyptern setzte man ihn zum Transport von schweren Steinblöcken ein. In Hawaii war bis ins 19. Jahrhundert das «Rodeln ohne Schnee» verbreitet, und zumindest die älteren Generationen im Alpengebiet mögen sich erinnern, dass man den Hornschlitten mitunter auch in der schneelosen Jahreszeit belud, um Heu, Holz oder andere Lasten talwärts zu befördern. Unebener Boden begünstigte die Entwicklung des Rades keineswegs. In unserem Zusammenhang ist interessant, dass die ersten Räder im Zweistromland zwischen Euphrat und Tigris am Ende des 4. Jahrtausends v. Chr. an Schlitten erprobt wurden, was Piktogramme auf Tonscherben beweisen. Schlitten sind also ein wichtiges Bindeglied in der Geschichte des Landverkehrs.

Grundsätzlich sind drei Hauptgruppen von Schlitten zu unterscheiden: Erstens solche, die vom Tier oder vom Menschen gezogen oder gestossen werden, und andere, die in abfallendem Gelände ohne fremde Kraft fahren. Die dritte Form, der niedrige Pickschlitten, war vor allem in den Niederlanden neben dem Schlittschuh das gebräuchliche Fortbewegungsmittel. Auf zugefrorenen Grachten, vereisten Strassen und hartem Schnee dienten dabei zwei Stöcke mit Eisenspitzen als Antrieb. Frühe Zeugnisse der ersten Gruppe, der Zugschlitten, finden sich vor allem in nördlichen Gebieten, etwa Finnland, Schweden, Sibirien. Der älteste Schlitten, es handelt sich um einen Moorfund, wird auf rund 7000 Jahre geschätzt. Das Ren oder eine Gruppe von Schlittenhunden waren und sind bis heute die treuen Begleiter der nomadisierenden Jäger im hohen Norden. Das Pferd eignete sich kaum als Zugtier für wochenlange Schlittenfahrten, es sei denn, man konnte wie bei Postkutschen das Gespann ständig wechseln, was nur möglich war, wenn Stallungen mit Reservepferden am Weg lagen. Der Pferdeschlitten für den Personentransport – er wurde vor allem im 18. und 19. Jahrhundert benutzt – war daher vor allem im Umkreis besiedelter Gebiete anzutreffen. Für Vergnügungsfahrten, Jagden, aber auch für den alltäglichen Verkehr ersetzten solche Schlitten im Winter Wagen, Kutschen, im höfischen Bereich auch die Karossen. Wie diese erfüllten sie nicht zuletzt Repräsentationszwecke, ein prächtiges Beispiel dafür ist der berühmte, reich verzierte Schlitten einer Königin aus dem Oseberg-Fund in Norwegen, der zwischen 800 und 850 entstanden ist.

Die Schweiz ist reich an verschiedensten Schlittentypen. Allerdings haben bei uns Patrizier, Aristokraten, schliesslich das Grossbürgertum nur annähernd den verschwenderischen Prunk erreicht, der in höfischen Kreisen, etwa in Deutschland und Österreich, beim Schlittenbau üblich war. Immerhin sind die Sammlungen der Schweiz beachtlich, so etwa jene des Kutschen- und Schlittenmuseums in Brüglingen, einer Zweigstelle des Historischen Museums Basel.

Ein ganz anderes Gebiet betreten wir, wenn wir von den Zugschlitten zu den Sportschlitten und ihren Vorläufern überleiten. Die in der Schweiz vor allem im Alpengebiet üblichen Modelle waren durchwegs einfach gebaut. Anders als die Prunkschlitten hat man die kleinen «Rutscher» selten über Generationen aufbewahrt, so dass Typen aus dem 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert eine Seltenheit sind. Das häufigste Modell ist der sogenannte «Kessler» oder «Rolli-Schlitten», im Berner Oberland auch «Brittler» genannt. Merkmale dieses Schlittens sind zwei massive Seitenbretter und eine geschlossene

Sitzfläche. Unten sind mindestens zwei querstehende Eisenstreben als Verstärkung angebracht, darauf aufgereiht Eisenringe, die bei jeder Erschütterung klingeln («kesseln» oder «rollen»). Mitunter ersetzen Glöckchen oder Schellen den Zweck, die Schlittenbahn frei zu halten. Einsitzer, selten Zweisitzer dieses Typs wurden vor allem in den tiefer gelegenen Regionen der Schweiz gebraucht, meistens von Frauen und Kindern. Als relativ langsames Gefährt hat diese Form für den Schlittensport keine Bedeutung erlangt. Um 1860 wurde die Grundform

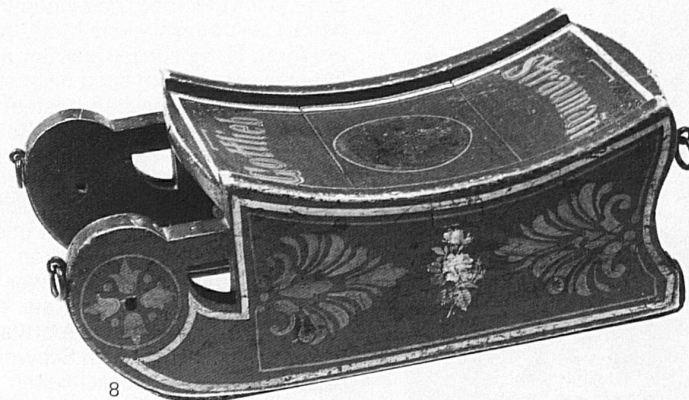


7 Ein «improvisierter Bobsleigh», Steuermann mit Schlittschuhen, um 1930

7 Un «bobsleigh improvisé» et son pilote chaussé de patins, vers 1930

7 Un «bob improvvisato» guidato da un uomo con i pattini, verso il 1930

7 An improvised "bobsleigh", with a steersman wearing skates, c. 1930



8 Bemalter «Chrucklischlitten» aus Reigoldswil aus dem 19. Jahrhundert, andernorts auch «Rolli-» oder «Kesslerschlitten» genannt (Kantonsmuseum Baselland)

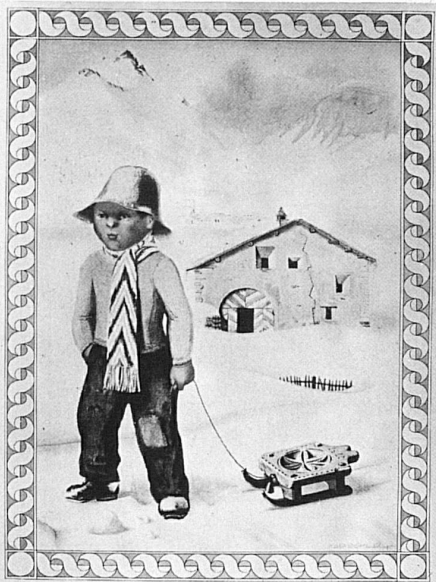
8 Traîneau peint «chuckkli», de Reigoldswil (BL), XIX^e siècle, nommé aussi ailleurs «Rolli» ou «Kessler»

8 Tipica slitta riccamente dipinta del secolo XIX, proveniente da Reigoldswil, denominata «Rolli» o «Kessler» in altre regioni alemanniche

8 A painted "Chuckkli" sledge from nineteenth-century Reigoldswil, elsewhere known as Kessler or Rolli sledge



9 Wintervergnügen, Plaisirs hivernaux, Svaghi invernali, The joys of winter



Silvaplana
ENGADIN * SCHWEIZ

10



AM START

W.KOCH.

DAVOS
SCHATZALP-SCHÜTTELBAHN
SAISON: DEZEMBER-MAERZ

11/12



jenes Schlittens geprägt, die später als «Grindelwaldner» und «Davoser» weltberühmt werden sollte. Es wäre allerdings verfehlt, zu meinen, nur diese Form sei früher wichtig gewesen. Tatsächlich existierten kleinere Schlitten in unendlicher Formenvielfalt, man war ja noch weit entfernt von industrieller Fertigung – vielmehr war jeder einzelne Schlitten das Werk eines kunstreichen Handwerkers. Für die Entwicklung des Schlittensportes aber ist jener Typus, den die Engländer Ende des 19. Jahrhunderts bei uns entdeckten, entscheidend gewesen. Dieser «Swiss coaster» bestand aus eisenbeschlagenen Kufen, die vorne in die Holmen mündeten. Seitlich waren zwei bis fünf oben durch Querjoche verbundene Stützen eingelassen. Als Sitzfläche dienten Latten oder Rundstäbe.

Die ersten Schlittenrennen

Wettfahrten von Kindern und Erwachsenen hat es wohl immer gegeben, man weiss zum Beispiel, dass in Norwegen schon vor 1880 auf langen Schlitten Rennen durchgeführt wurden. Dabei bedienten sich die Fahrer einer langen Stange, die, unter den Arm geklemmt, das Steuern erleichterte. Den Weg zum eigentlichen Sport mit festen Regeln haben, wie auf vielen anderen Gebieten, die Briten geebnet. In der Schweiz fanden sie ihr Eldorado, das ihnen im Sommer wie im Winter zahlreiche Möglichkeiten bot, um ihren Hang zur Exklusivität auszuleben. Eine typische, wenn auch nicht ausschliesslich britische Eigenschaft besteht ja bis heute darin, das Besondere, den Rekord zu suchen. Dabei spielt die Lust, Wetten abzuschliessen, eine wichtige Rolle. Messbare Leistungen sind dazu unerlässlich. Die Kurgäste, ganze Gruppen, die oft über Wochen in unseren Alpentälern weilten, organisierten daher mit unerschöpflicher Phantasie stets neue Wettbewerbe, sei es bei Kostümbällen, Spielen oder Sportveranstaltungen. Sie entdeckten so im Schweizer Winter zuvor unbekannte Möglichkeiten. Die unberührte Winterlandschaft, stabile Schneeverhältnisse waren die geradezu idealen Voraussetzungen für neue Sportarten.

Ormond Hake, ein Badminton-Library-Autor der berühmten Serie «Sports and Pastimes», schreibt, dass 1877 der Engländer (pars pro toto!) das «Schlittli» in Davos entdeckt habe: «...and at once desired (it). He begged, he borrowed, or perhaps even he stole it.» In den folgenden Jahren brach ein wahrer Boom aus. Einmal auf den Geschmack gekommen, lancierten die Kurgäste ihre eigenen Konstruktionen: schwere Modelle, oft noch zusätzlich beschwert mit Blei oder Eisen, als Steuerung, Antrieb und Bremse zwei kurze, eisenbewehrte Stöcke. Bald wurden die Sitzflächen komfortabler durch weiche Polsterung. Die Naturstrassen genügten nicht mehr, künstliche Bahnen mussten her. So entstanden zuerst in Graubünden und im Berner Oberland, später im ganzen Alpengebiet neue «tobogganing roads». Die berühmteste, der Cresta-Run in St. Moritz, wurde 1885 nach englischen Wünschen vom Bündner Vermessungstechniker Bonorand angelegt.

In der Zeit zwischen 1880 und 1890 wurde der Schlittensport in all seinen heute noch bekannten Formen ausgeprägt. Vorbilder für

neue Schlittentypen stammten aus Kanada und aus den USA. «Tobogganing», abgeleitet vom indianischen «toboggan» aus Kanada, einem 60–90 cm breiten Bretterschlitten, setzte sich als Sammelbegriff für alle Arten von Schlittensport durch.

Am 12. Februar 1883 fand in Davos das erste internationale Schlittenrennen statt. Drei Engländer, die Herren J.A. Symonds, M. Horan und P. Broadbent, stifteten die Preise. Symonds, ein bekannter Schriftsteller, der von 1840–1893 lebte, hat in der Folge den nach ihm benannten Pokal geschaffen, die wohl erste Wandertrophäe im Alpenraum. Auf der Strasse Davos-Klosters, das heisst über eine Strecke von rund drei Kilometer, siegten damals der Australier Robertson und der Klosterser Peter Minsch.

Eine Revolution bedeutete 1887/88 die Einführung des niedrigen «pig-sticker» durch den Amerikaner Child. Während die herkömmlichen Schlitten sitzend gefahren wurden, lag Child kopfvoran, erst seitlich, später bäuchlings, auf seinem «America». Sein Erfolg zeigte klar die Überlegenheit des neuen Renners, «accordingly, the whole tobogganing world began to have «Americas» built». Ein gewisser S. Whithney aus den USA brachte bereits im folgenden Winter eine weitere Sensation. Er verband zwei «Americas» durch ein Brett, wobei der vordere Schlitten steuerbar war. Dieser Typus wurde unter dem Namen «bob-sled» vorgestellt. Die Rennleitung verbot 1889 die Verwendung der gekoppelten Schlitten, doch Mr. Whithney siegte auch, nachdem er einen «America» abgetrennt hatte. Major Bulpett, der Vater des «St. Moritz Tobogganing Club», verbesserte den «America», indem er dem Schmied Mathis in St. Moritz den Auftrag gab, eine reine Stahlkonstruktion anzufertigen. Die seitlichen Bretter fielen weg, und damit war der erste «Skeleton» geboren, der auf einer präparierten Eisbahn Geschwindigkeiten von über 100 km/h erreichte. Auch die Idee des Mr. Withney, der Bobsled, wurde in St. Moritz vom nämlichen Schmied Mathis zur Reife gebracht. Ähnlich wie zwei gekoppelte Skeletons, vorne mit einer Seilsteuerung versehen, bewährte sich der neue Schlitten für Fahrten mit zwei bis fünf Personen. Damit war der moderne Bob-Sport aus der Taufe gehoben.

Neben den Skeleton- und Bobsleigh-Rennen, die bald in den meisten Winterkurorten der Schweiz ausgetragen wurden, haben die Schlitten- oder Rodel-Wettkämpfe stets weiterbestanden. Vor allem aus Sicherheitsgründen ziehen bis heute viele Kurgäste die harmlosere, aber nicht weniger erfreuliche Fahrt auf dem «Davoser» oder «Grindelwaldner» vor.

Die Schweiz, im Grunde von den ausländischen Kurgästen sportlich kolonisiert, überflügelte ihre Lehrmeister schon bald. Technischer Sachverstand, Geschäftssinn und nicht zuletzt die Begeisterung am Sport brachten Schweizer Konstrukteure, im Bobsport etwa Mathis (St. Moritz), Hartkopf (Davos), Feyerabend (Engelberg), zu Weltruhm. Erst später fanden dann allerdings Schweizer in grösserem Umfang Aufnahme in die exklusiven britischen Sportclubs, wo sie bald durch zahlreiche Erfolge glänzten.

Max Triet

Schlitten- und Bob-Plakate warben vor allem in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts für manchen jungen Wintersportort in den Schweizer Alpen.

10 Ein Kind mit typischem Engadiner Kinderschlitten wirbt für Silvaplana. Lithographie von Niklaus Stoecklin, 1946.

11 Am Start zur Schatzalp-Schlittelbahn (Davos), Plakat von Walther Koch. Lithographie, 1911.

12 Werbeplakat für Wintersport in Appenzell Innerrhoden, Lithographie von C. Bühler, vor 1920.

13 Schlittelvergnügen zu Beginn des 19. Jahrhunderts (Zeichnung von D. Burgdorfer, nach F. N. König)

Le slitte e i bob figurano su numerosi cartelloni pubblicitari, soprattutto della prima metà del nostro secolo, con i quali vennero reclamizzati gli sport invernali in Svizzera.

10 La pubblicità per Silvaplana puntava su un ragazzo con una tipica slitta engadinese. Litografia di Niklaus Stoecklin, 1946.

11 Sulla linea di partenza della pista di Schatzalp (Davos). Cartellone di Walther Koch. Litografia, 1911.

12 Cartellone pubblicitario per lo sport invernale nell'Appenzello Interno, litografia di C. Bühler, anteriore al 1920.

13 Svaghi con la slitta all'inizio del secolo XIX (disegno di D. Burgdorfer, da un'opera di F. N. König)



Dans la première moitié de ce siècle, on faisait de la publicité pour les sports d'hiver en Suisse avec des affiches de luge ou de bob.

10 L'affiche de Silvaplana montre un enfant avec sa luge infantine typique de l'Engadine. Lithographie de Niklaus Stoecklin, 1946.

11 Départ pour la piste de luge de Schatzalp (Davos), affiche de Walther Koch, lithographie de 1911.

12 Affiche publicitaire pour les sports d'hiver dans les Rhodes-Intérieures d'Appenzell. Lithographie de C. Bühler, avant 1920.

13 Plaisirs de la luge au début du XIX^e siècle (dessin de D. Burgdorfer, d'après F. N. König)

In the first half of this century tobogganing and bob posters were much used to promote Swiss winter sports.

10 A child with a typical Engadine sledge here advertises Silvaplana. Lithograph by Niklaus Stoecklin, 1946.

11 At the starting-post of the Schatzalp toboggan run, Davos. Lithographic poster by Walther Koch, 1911.

12 Poster for winter sports in Appenzell Innerrhoden. Lithograph by C. Bühler, before 1920.

13 Tobogganing delights in the early 19th century. Drawing by D. Burgdorfer after F. N. König

From Transport to Just Sport

The words *sled*, *sledge* and *sleigh* clearly derive from the root *slide*, and the “slide car” was in fact humanity’s first primitive means of transport. Early sledges were not used only on ice and snow, but on sand and grass as well. The ancient Egyptians, for instance, employed them for transporting heavy blocks of stone. In Hawaii sledging without snow was common up into the nineteenth century, and the older generations in the Alps can still remember how the so-called horn sledges were loaded with hay, wood or other materials for transport to the valley even in the snowless season. Rough terrain always presented serious problems for wheeled vehicles. And it is interesting to note that the very first wheels were tried out in Mesopotamia, between Tigris and Euphrates, at the end of the fourth century BC—on sledges! This is clearly evidenced by pictograms on potsherds. Sledges can thus be shown to have played an important part in the history of overland transportation.

Sledges can be divided into three basic types. There are those designed to be pulled or pushed by man or by draft animals. There are others meant to run down slopes without any outside means of propulsion. The third type is the low sledge that was used primarily in the Netherlands as a popular means of locomotion beside skates. Two sticks with steel tips were used to propel these devices over the frozen canals, icy streets or hard snow surfaces. Motor-driven sledges will be excluded from this account. Finds and evidence relating to the first type of sledge go back to very early times, particularly in northern countries such as Finland, Sweden and Siberia. The age of the earliest sledge ever discovered, which had been preserved in a bog, is estimated at 7000 years. Reindeer and sledge-dogs have accompanied nomadic hunters in the far north from time immemorial. Horses are hardly suitable for pulling sledges for weeks at a time, except when they can be changed at regular intervals, as was done in the days of the stage-coach, and this of course means that there must be stables with new horses at suitable points along the route. Horse-drawn sledges for passenger transport, which had their heyday in the eighteenth and nineteenth centuries, were therefore mostly restricted to well-populated areas. They replaced carts and coaches for excursions, hunting forays and everyday communications in the winter months. Some of them also incorporated all the pomp and circumstance of state coaches, a famous example being the richly decorated sledge of a Norwegian queen found near Oseberg and dating from AD 800–850.

Switzerland is rich in sledges of all kinds. But Swiss patricians, aristocrats and, in later times, rich citizens fell far short of the extravagant opulence that was affected in the courtly sledges of Germany and Austria. This

does not detract from the importance of some of the Swiss collections, such as that of the Brüglingen coach and sledge museum, a branch of the Historical Museum of Basle.

We enter a completely different field when we pass from the draft sledges to the sports sledges and their forerunners. The types long used all over Switzerland, most of all of course in the Alps, were of comparatively simple design. Unlike sledges built for show, they were seldom kept over the generations, so that specimens from the eighteenth and nineteenth centuries are today rarities. The most widespread design was known as the Kessler or Rolli sledge, or in the Bernese Oberland as the Brittler. Features of this sledge are two heavy side-planks and a solid seat. Below this are at least two transverse iron braces to give stability, and on these are iron rings that jangle at every jolt (hence the names, as *kesseln* means to rattle, and *rollen* to roll). Sometimes bells were used for the same purpose, viz to warn people of the vehicle’s approach. This type of sledge was fairly slow and thus played no part in the development of sporting models. But around 1860 the type of sledge emerged that was to become famous as the Grindelwaldner or Davoser. It would be wrong, however, to assume that this sledge dominated the scene. There was an endless variety of small luge-type sledges, as there was no industrial production, but each vehicle was the work of a single artisan. Sporting applications really got under way with a model that the British came across in Switzerland at the end of the nineteenth century. This “Swiss coaster” had steel-faced runners that connected up to the front transom. There were two to five supports at the sides that were joined by yokes. Slats or round bars formed the seat.

The First Races

Children and adults probably raced each other on sledges from the earliest times. But here as in many other fields, it was the British who first prepared the way for a sport with fixed rules. Switzerland proved to be an eldorado in this respect, offering them scope for many summer and winter pastimes in which they could also indulge their taste for exclusivity. They were likewise attracted, from the first, by records, and were never averse to accepting wagers. For these purposes measured results were necessary. The groups of guests who often stayed for weeks in the Alps therefore exercised their imaginative faculties in organizing all sorts of competitions, from those staged at fancy-dress balls via a variety of games to full-fledged sporting events. In this way they discovered an undreamt-of potential in the Alpine winter.

Ormond Hake, one of the authors of the Badminton Library’s famous series “Sports and Pastimes”, writes that in 1877 an En-

14 Blick vom Muottas Muragl auf die Oberengadiner Landschaft mit St. Moritz (Bildmitte) und Celerina (rechts). Zwischen diesen beiden Orten gelangen seit der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts Schlitten- und später Bobrennen zur Durchführung. 1896 wurde hier der St. Moritzer Bobsleigh-Club aus der Taufe gehoben, nachdem die Bober zuvor als Untersektion dem St. Moritzer Tobogganing Club, einem Verein mit heute noch britischem Gepräge, angehört hatten

14 Vue prise de Muottas Muragl sur la vallée de la Haute-Engadine avec St-Moritz au centre et Celerina à droite. Entre ces deux localités ont lieu, depuis la seconde moitié du siècle passé, les courses de luge puis celles de bob. En 1896 fut créé le «Bobsleigh-Club de St-Moritz». Le bob ne constituait précédemment qu’une sous-section du «Tobogganing Club de St-Moritz», association aujourd’hui encore typiquement britannique fondée en 1885

14 Veduta da Muottas Muragl sull’Alta Engadina con St. Moritz (al centro) e Celerina (a destra). A partire dalla seconda metà del secolo scorso, fra le due località vennero organizzate gare di slitte e più tardi di bob. Nel 1896 venne fondato il Bobsleigh Club di St. Moritz; in precedenza i suoi membri formavano una sezione del Tobogganing Club, fondato nel 1885; questa associazione ha mantenuto fino ai nostri giorni il suo particolare carattere britannico

14 Looking out from Muottas Muragl over the Upper Engadine landscape with St. Moritz in the centre and Celerina to the right. Since the second half of last century toboggan and bobsleigh races have been taking place regularly between these two villages. The Bobsleigh Club of St. Moritz came into being in 1896; before then bobsleighers had formed part of the St. Moritz Tobogganing Club, founded in 1885, in which the British influence is still predominant today



Du moyen de transport à l'engin de sport

On sait que le traîneau a pour ancêtre «le glisseur», qui est le plus ancien engin de transport de l'humanité. Ce que l'on sait moins, c'est qu'on ne l'employait pas exclusivement sur la neige et la glace, mais aussi sur l'herbe et le sable. Les anciens Egyptiens s'en servaient pour le transport d'énormes blocs de pierre. Aux îles Hawaï, on pratiquait encore en plein XIX^e siècle la «glissade sans neige» et, dans la région des Alpes, les vieilles générations se souviennent sans doute encore des grands traîneaux sur lesquels on transportait en été, le long des pentes, le foin, le bois et d'autres matériaux, que l'on amenait jusque dans le fond des vallées. Le sol accidenté n'a jamais été propice à l'utilisation de la roue. Rappelons, dans ce contexte, qu'en Mésopotamie, entre le Tigre et l'Euphrate, on essaya, dès la fin du quatrième millénaire de l'ère antique, de fixer des roues à des traîneaux, comme le montrent clairement des pictogrammes sur des tessons de poteries de l'époque. Ainsi le traîneau est un maillon important de la chaîne historique des transports terrestres.

Il faut distinguer, en principe, entre trois groupes principaux de traîneaux: ceux qui sont tirés ou poussés par un animal de trait ou par l'homme; ceux qui glissent, sans aide extérieure, sur les terrains en pente; enfin, la petite luge basse qui était, avec le patin, surtout aux Pays-Bas, un moyen courant de locomotion. Sur les canaux gelés, les routes verglacées et la neige durcie, on se servait, pour avancer, de deux bâtons munis de pointes de fer. Nous n'évoquerons pas, dans ce contexte, les traîneaux à moteur. De très anciens témoignages et des objets de fouilles nous renseignent au sujet du premier groupe, formé surtout des traîneaux en usage dans les régions nordiques: Finlande, Suède, Sibérie... On estime à environ sept mille ans l'âge du traîneau le plus ancien, mis au jour dans un site marécageux de jadis. Des rennes ou des meutes de chiens étaient, et sont encore aujourd'hui, les fidèles compagnons des chasseurs nomades du Grand Nord. Le cheval ne se prêtait guère comme animal de trait pour de longs périples à traîneau à moins que, comme pour les diligences postales, on ne pût constamment changer d'attelage, ce qui exigeait des relais routiers avec écuries et chevaux de réserve. Il en résulte que des traîneaux avec attelages de chevaux, très en vogue aux XVIII^e et XIX^e siècles, ne se trouvaient qu'aux alentours des régions habitées. Pour les voyages d'agrément, la chasse ou les déplacements journaliers, ces traîneaux remplaçaient en hiver les calèches, les diligences et même les carrosses de cour dont ils assumaient d'ailleurs la fonction représentative, comme le montre le traîneau royal richement décoré des fouilles de Oseberg, en Norvège, qui date de la première moitié du IX^e siècle. On trouve en Suisse des types de traîneaux très variés. Certes, le patriciat, l'aristocratie

et, plus tard, la grande bourgeoisie, n'approchaient que de loin le faste déployé dans la construction de traîneaux par les cours étrangères, notamment celles d'Allemagne et d'Autriche. Les collections suisses sont néanmoins importantes, entre autres la collection de diligences et de traîneaux de Brülingen, qui est une filiale du Musée historique de Bâle.

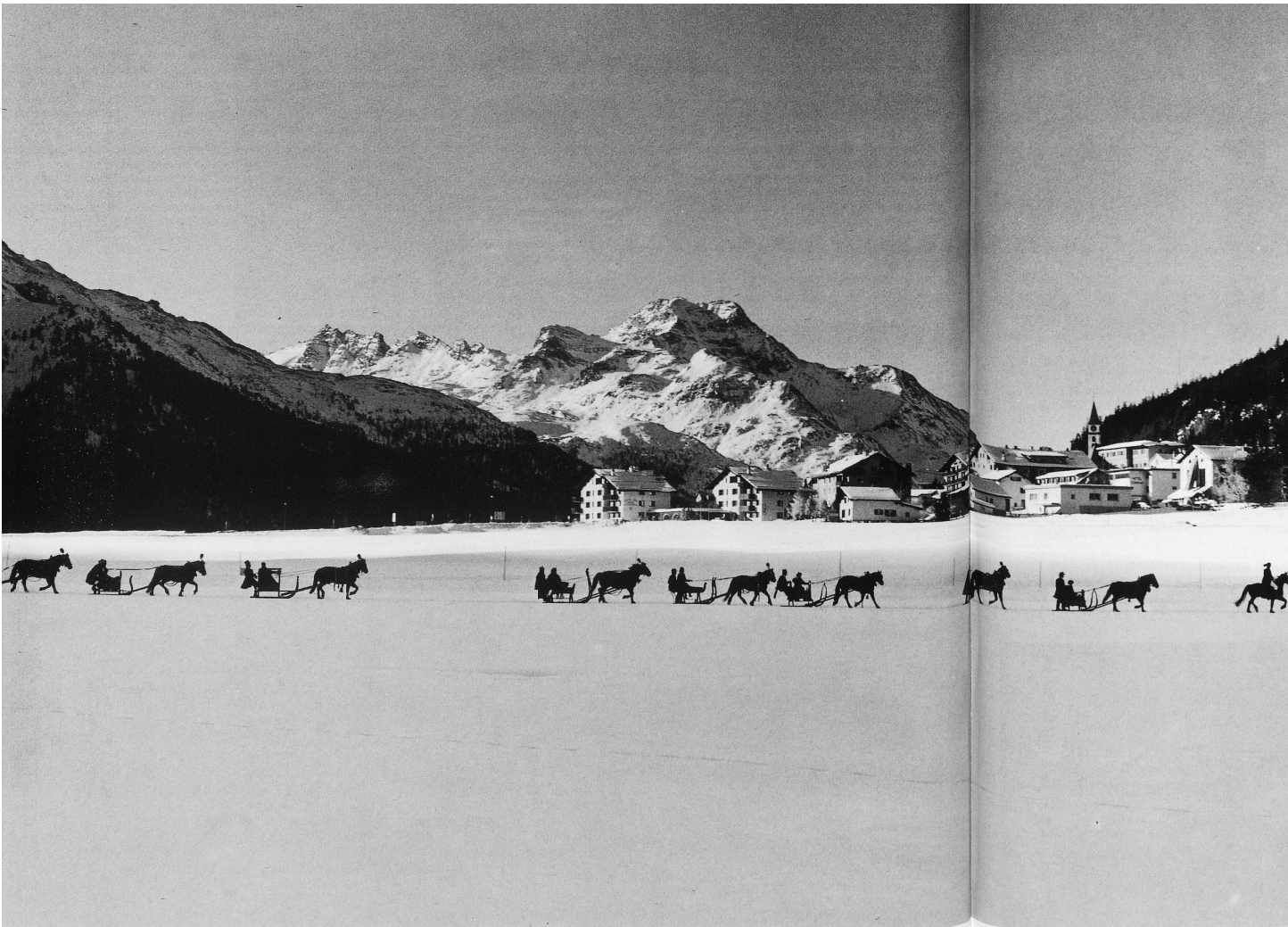
En passant des traîneaux attelés aux luges et à leurs précurseurs, nous abordons un tout autre domaine. En Suisse, et surtout dans les Alpes, les modèles courants étaient d'une construction très simple. Contrairement aux traîneaux d'apparat, les petites luges n'étaient pas destinées aux générations ultérieures, de sorte que les modèles construits entre le XVIII^e et le début du XX^e siècle sont devenus très rares. Le modèle le plus courant est la luge nommée «Kessler» ou «Rolli», ou aussi «Brittler» dans l'Oberland bernois. Ces luges sont caractérisées par un siège fermé et deux pièces massives de bois sur les côtés. Pour les renforcer, on y fixe au-dessous au moins deux étais de fer obliques ainsi que deux anneaux de fer qui sonnent comme des grelots à chaque secousse.

A cause de sa relative lenteur, cette luge n'a pas eu d'avenir en tant qu'engin de sport. Vers 1860 fut élaborée la forme de luge qui devint célèbre plus tard dans le monde entier sous le nom de «luge de Grindelwald» ou «de Davos». Il serait toutefois erroné de croire que ce fut la seule; il existait beaucoup de petites luges d'une extrême diversité de formes. On était encore très loin alors de la fabrication industrielle; chaque luge était, au contraire, l'ouvrage d'un habile artisan. C'est cette luge artisanale, découverte chez nous par les Anglais à la fin du XIX^e siècle, qui fut déterminante pour l'évolution du sport de la luge. Nommée «swiss coaster», elle était montée sur des patins garnis de fer et recourbés aux extrémités. De côté étaient fixés deux à cinq étrépillons reliés par des traverses. Des lattes ou de minces rondins servaient de siège.

Les premiers concours de luges

Aussi bien les enfants que les adultes ont toujours aimé rivaliser dans des compétitions. Mais, comme dans bien d'autres domaines, ce sont les Anglais qui ont ouvert la voie à un véritable sport en le dotant de règles fixes. La Suisse était pour eux un Eldorado qui leur permettait de satisfaire, hiver comme été, leur penchant pour les performances sportives. Une inclination typique, qui n'est pas exclusivement britannique, incite l'être humain à rechercher l'exceptionnel, le record; il s'y ajoute le plaisir de conclure des paris. Pour cela, il est indispensable que les prestations puissent être mesurées. Réunis en groupes, qui passaient souvent plusieurs semaines dans les vallées alpines, nos hôtes déployaient une inépuisable imagination à organiser des compétitions

Suite à la page 37



38

38 Februar und März sind die bevorzugten Monate zur Durchführung der Engadiner Schlittenfahrt (Schlittteda). Während ein Dorfkomitee die Organisation des Festes an die Hand nimmt, ist jeder einzelne dafür besorgt, sich ein passendes Costüm zu besorgen, den alten Bockschlitten herzurichten, sich nach einem guten Pferd umzusehen und die Schellen auf Hochglanz zu polieren. Die Schlitten sind so gebaut, dass bei der Ausfahrt der meist jugendliche männliche Fahrer rittlings hinten auf dem recht unbequemen Bock sitzt, während die schmucke Begleiterin in der roten Engadiner Tracht wie im Damensattel (seitlich) mitreitet

38 Février et mars sont les mois de prédilection pour la Schlittteda de l'Engadine. Tandis qu'un comité villageois prend en main l'organisation de la fête, chacun s'occupe de mettre au point un costume adéquat ainsi que le traditionnel traîneau, puis de se procurer un bon cheval et de faire briller les grelots. Les traîneaux sont faits de sorte qu'au départ le conducteur, en général jeune, est à cheval sur le siège du cocher, assez inconfortable, tandis que sa gracieuse compagne en costume engadinois rouge est assise de biais, comme sur une selle de dame

38 Febbraio e marzo sono i mesi preferiti per la «schlittteda» engadinese. Nel villaggio, un apposito comitato si occupa dell'organizzazione, mentre i singoli partecipanti vanno in cerca di costumi adeguati, rimettono a nuovo le vecchie slitte, si procurano i cavalli e lucidano i campanelli delle bardature. Le slitte sono costruite in modo che gli uomini, generalmente in giovane età, guidano stando seduti a cavalcioni sul sedile posteriore piuttosto scomodo; le accompagnatrici, nei rossi costumi engadinesi, sono invece sedute di sbieco

38 February and March are the months preferred for the Engadine sledge excursions known as Schlittteda.

While a village committee organizes the celebrations, each individual prepares a suitable costume, refurbishes the old sledge, finds a good horse and polishes the bells. The sledges are so constructed that the men, most of them youths, sit at the back on the rather uncomfortable box while their lady companions in the pretty red Engadine costume ride in side-saddle style

6



39

Die alten Engadiner Bockschlitten, jeweils für die Schlitteda wiederhergerichtet, sind meist von einfacher Bauart, jedoch mit schönen Zeichnungen verziert, wobei Allegorien oder Wappen alter Engadiner Familien sowie Blumenmotive vorherrschen. Daneben gibt es Schlitten in Form von Tieren, eines Löwen oder Wolfes mit offenem Rachen und hängender Zunge oder mit abstrakten Schnitzereien wie auf unserem Bild 39. Goldverzierungen sind nicht selten, nach der Überlieferung sollen sie aus dem bischöflichen Hofstaat zu Chur stammen. Auch die Kostüme erzählen oft Geschichte. Frack mit Kniehose, bunte Weste, Zylinder und Spangenschuhe ist die häufigste Bekleidung der Kavaliere. Mitunter werden auch alte Gardeuniformen entstaubt, deren Träger dereinst an der Beresina oder bei den Pyramiden Ägyptens gekämpft hatten. Die begleitenden Damen tragen die Engadiner Tracht mit feuerrotem Rock und feinbesticktem Häubchen, und selbst die Pferde werden für die festliche Ausfahrt mit prächtigen Geschirren behängt. Erst im 17.–19. Jahrhundert hat sich im Engadin die Schlitteda zu einem eigentlichen Brauch entwickelt. Auf der winterlichen Ausfahrt warben die Ledigen um die Gunst einer jungen hübschen Dame – heute machen auch junggebliebene verheiratete Paare an diesem lebensfrohen Fest mit

Les vieux traîneaux attelés de l'Engadine, remis en service pour la Schlitteda, sont en général de facture simple, mais ornés de beaux dessins où dominent les allégories et les armoiries des anciennes familles engadinoises ainsi que les motifs floraux. Mais on voit aussi des traîneaux en forme d'animaux – lion ou loup, la gueule ouverte et la langue pendante – ou décorés de sculptures abstraites, comme sur l'illustration 39. Les dorures ne sont pas rares. On dit qu'elles proviennent de la cour du prince-évêque de Coire. Les costumes aussi se rattachent souvent à l'histoire. La tenue la plus fréquente des cavaliers consiste en un frac avec culotte courte, gilet multicolore, chapeau haute-forme et souliers à boucles. Mais on voit aussi d'anciens uniformes de la garde, dépoussiérés, qui furent portés jadis dans les combats de la Beresina ou des Pyramides d'Égypte. Les dames arborent le costume engadinois avec la jupe rouge feu et le bonnet finement brodé, et même les chevaux sont somptueusement harnachés pour cette sortie solennelle. Ce n'est qu'entre le XVII^e et le XIX^e siècle que s'est établie la coutume de la Schlitteda. Autrefois, pour cette sortie hivernale, les cavaliers célibataires cherchaient à conquérir la faveur d'une jolie jeune femme. Aujourd'hui les couples mariés encore jeunes continuent à prendre part à cette joyeuse fête

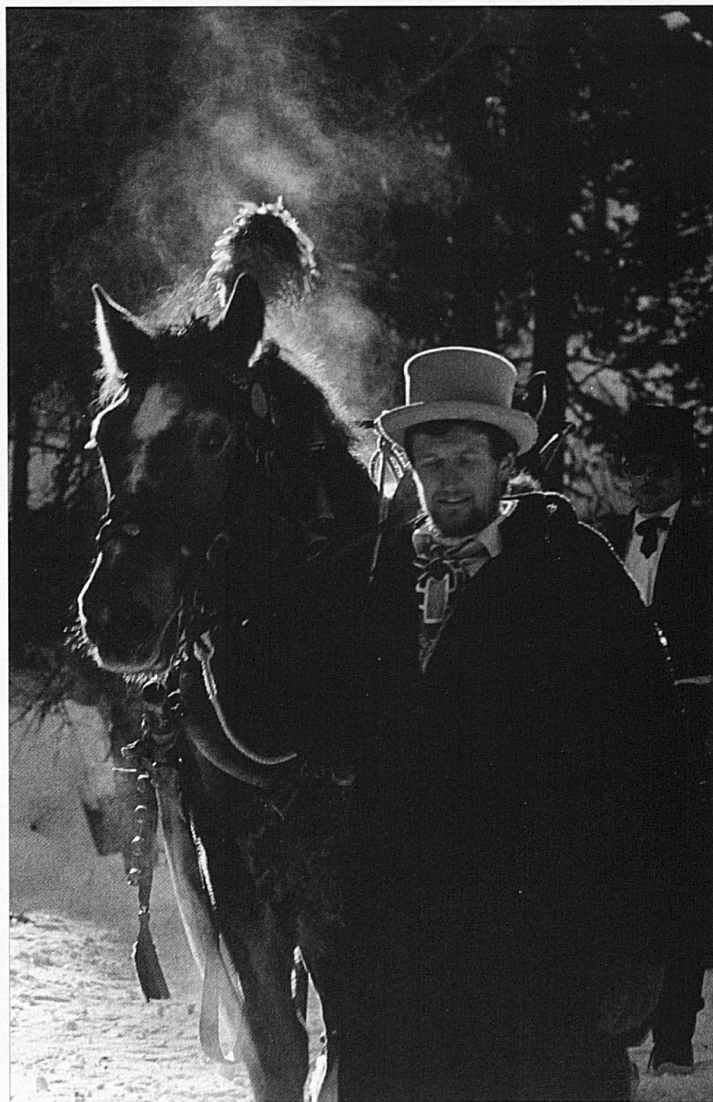


40

Le vecchie slitte engadinesi impiegate nella tradizionale «schlitteda» sono generalmente di semplice fattura, ma riccamente ornate di disegni; predominano i motivi allegorici e floreali, nonché gli stemmi di antiche famiglie engadinesi. Si trovano però anche slitte che si ispirano alle forme di animali, un leone o un lupo con la gola spalancata e la lingua penzolante; non mancano nemmeno, come nell'immagine 39, i motivi astratti ad intaglio. Sono frequenti anche gli ornamenti d'oro che, secondo la tradizione, deriverebbero dalla corte vescovile di Coira. Spesso anche i costumi hanno una loro storia. I cavalieri di solito vestono il frac con calzoni alla zuava, gilet colorato, cilindro e scarpe munite di fibbia. A volte invece vengono indossate vecchie uniformi delle guardie che un tempo lottarono sulla Beresina o all'ombra delle piramidi d'Egitto. Le donne indossano il costume engadinese con la gonna di un rosso acceso e sul capo una cuffia finemente ricamata; per l'occasione, anche i cavalli portano splendide bardature. È solo fra il XVII e il XIX secolo che in Engadina si è diffusa la tradizione vera e propria della scampagnata con le slitte trainate dai cavalli. Un tempo, la gita invernale permetteva ai giovanotti non ancora accasati di fare la corte alla ragazza del cuore; ai nostri gironi partecipano all'allegra gita anche coppie di coniugi



41



42

The old Engadine box sledges that are still kept for the Schlitteda are mostly of simple construction but beautifully decorated, the commonest subjects being allegories, flower motifs or the armorial bearings of old Engadine families. There are also sledges in the form of animals, lions or wolves with gaping jaws and lolling tongues, or abstract carvings as in Fig. 39. Gold ornaments are represented too, and tradition has it that they come from the bishop's court in Chur.

The costumes are often historical. Tailcoats with knee breeches, a colourful waistcoat, top hat and buckled shoes are the most popular garb for the cavaliers. Or old uniforms are dragged out and dusted, the original wearers of which once fought on the Beresina or beside the Pyramids. The ladies wear the Engadine costume with a bright red dress and finely embroidered bonnet, and even the horses are decked out in resplendent harness for the festive expedition.

It was only between the 17th and 19th centuries that the Schlitteda established itself as an Engadine custom. In the old days the single men were on the lookout for a young bride, but today young and young-at-heart married couples also take part in the cheerful festival



43 Schlittenhunderennen werden immer beliebter. Diese Sportart ist allerdings bei uns in Zentraleuropa erst seit etwa 25 Jahren bekannt. Die schnellsten Hunde sind die Sibirischen Huskies, erreicht doch ein Gespann wie auf unserem Bild über 25 Stundenkilometer. Nicht nur für den Schlittenhundeführer, den «Musher», ist es ein herrliches Gefühl, vor sich ein Rudel Hunde elegant und wellenförmig sich bewegen zu sehen, sondern auch für den Zuschauer, der auf Langlaufskis beispielsweise am Rand des 12, 18 oder 24 Kilometer langen Parcours das Rennen verfolgt

43 Les courses de chiens de traîneaux sont de plus en plus appréciées quoiqu'elles ne soient pratiquées chez nous que depuis environ un quart de siècle. Les chiens les plus rapides sont les huskies de Sibérie; un attelage comme celui de notre illustration atteint des vitesses de 25 km/h. Le conducteur de chiens, le «musher», a l'impression de voir la meute onduler devant lui avec élégance. C'est un spectacle aussi pour les skieurs de fond le long du parcours de 12, 18 ou 24 kilomètres

43 Le gare di cani da slitta incontrano sempre più il favore del pubblico, pur trattandosi di uno sport introdotto solo circa venticinque anni fa nell'Europa centrale. I cani più veloci sono quelli di razza husky siberiana; un gruppo come quello presentato nell'immagine può raggiungere una velocità oraria superiore ai 25 km. Il guidatore, detto «musher», segue dalla slitta il movimento armonioso, quasi ondulato, del branco lanciato sul percorso; la medesima impressione è registrata dagli spettatori che, a volte sugli sci da fondo, seguono la gara che si snoda lungo 12, 18 o 24 chilometri

43 Sledge-dog races are quickly gaining in popularity, although this sport has only been practised in Central Europe for the last 25 years or so. The fastest dogs are the Siberian huskies; a team such as that shown here can top 25 kilometres an hour. The driver or "musher", as he is called, sees his team move in an elegant, wave-like pattern, and the same sight can be enjoyed by the onlooker, perhaps a cross-country skier standing beside the course, which may be 12, 18 or 24 kilometres in length

Cont. from page 10

glishman discovered the local sledge in Davos, and at once desired it. "He begged, he borrowed, or perhaps even he stole it." In the next few years things began to boom. Once the guests had cottoned on to the idea, they began to produce their own designs: heavy models, often made even heavier with lead or iron, and employing two short steel-tipped poles for propulsion, steering and braking. The seats were soon being upholstered for greater comfort. Existing footpaths no longer sufficed, runs had to be specially made. Before long new "tobogganing roads" came into existence, first in the Grisons and the Bernese Oberland, later throughout the Alps. The most famous of

them, the Cresta Run in St. Moritz, was designed to English specifications in 1885 by the local surveyor Bonorand. Between 1880 and 1890 the tobogganing sport developed in all its forms. Models for new types of sleighs or toboggans were found in Canada and the United States. "Tobogganing"—a word that came from Canada, borrowed from the Red Indians and originally applied to a flat-bottomed sledge some 60 to 90 centimetres broad—was soon being used for all types of sledging sports. The first international toboggan race took place in Davos on 12 February 1883. Three Englishmen, J. A. Symonds, M. Horan and P. Broadbent, offered the prizes. Symonds, a

well-known writer who lived from 1840 to 1893, later created the cup that bears his name, probably the first Alpine challenge cup. The race took place on the road from Davos to Klosters, a distance of about three kilometres, and was won by an Australian by the name of Robertson and Peter Minsch of Klosters. A revolution came in 1887/88, when the American Child introduced the low-built "pig-sticker". While it had so far been customary to sit on the sleigh, Child lay on his "America", first on his side, later on his belly, with his head facing valleywards. His success demonstrated the superiority of the new coaster; "accordingly, the whole tobog-

ganing world began to have 'Americas' built." A certain S. Whitney from the States came up with a new sensation in the following winter. He used a board to join up two "Americas", the first of which was steerable, and the new double model was introduced as a "bob-sled". The organizing committee banned coupled sleighs in 1889, but even after detaching his second "America", Whitney won the race. Major Bulpett, founding father of the St. Moritz Tobogganing Club, later improved the "America" by getting the blacksmith Christian Mathis of St. Moritz to construct an all-steel model. The side planks were eliminated, and so the first "skeleton" was born; it attained speeds

of over 100 kilometres per hour on a prepared ice run. Whitney's idea of the bobsleigh was also perfected by the same Mathis in St. Moritz. Looking rather like two skeletons joined up, with rope steering at the front, his new vehicle could carry two to five persons. The modern bobsleigh sport had thus been inaugurated. While skeleton and bobsleigh races were soon taking place in many winter resorts, straight tobogganing events continued to have their supporters. And even today many visitors prefer to indulge in the equally enjoyable but far less dangerous pleasures of the simple Davoser and Grindelwaldner sleighs.

Switzerland, which its visitors had turned into a sort of sports colony, was soon to equal and even improve on the performances of its sometime instructors. Technical ability, business acumen and enthusiasm for sports made Swiss designers world-famous, in the bobsleigh sector for instance Mathis of St. Moritz, Hartkopf of Davos and Feyerabend of Engelberg. But it was only much later that the Swiss were accepted in significant numbers into the exclusive British sports clubs, where they very soon made their mark.

à l'occasion de bals costumés, de jeux, de manifestations sportives. L'hiver en Suisse leur ouvrirait ainsi des perspectives jusqu'alors inédites.

L'auteur de la fameuse série «Sports et passe-temps» des Editions Badminton, Ormond Hake, écrit que les Anglais découvrirent la luge à Davos en 1877 et «qu'ils en eurent soudain un si vif désir qu'ils la demandèrent avec instance, la louèrent ou même la volèrent aux gens du pays». Dans les années suivantes, ce fut un véritable boom. Les villégiaturants insatiables se mirent à confectionner leurs propres luges: des modèles massifs, encore alourdis par des accessoires en plomb ou en fer: volant, commande, freins, ainsi que deux bâtons courts à pointe de fer. On ne tarda pas à rembourrer les sièges qui devinrent plus confortables. Bientôt, les chemins tracés ne suffisant plus, on en construisit d'artificiels. C'est ainsi que d'abord les Grisons et l'Oberland bernois, puis tout le domaine alpin furent sillonnés de pistes de luge, de «tobogganing roads». La plus célèbre, celle de Cresta-Run à St-Moritz, fut construite en 1885 par l'arpenteur-géomètre grison Bonorand selon des suggestions anglaises.

Le 12 février 1883 eut lieu à Davos la première course internationale de luge. Les prix furent fondés par trois Anglais: J.A. Symonds, M. Horan et P. Broadbent. Symonds (1840-1893) était un écrivain notoire qui créa plus tard la coupe qui porte son nom et qui est le premier challenge institué dans la région des Alpes. Sur un trajet d'environ trois kilomètres sur la route de Davos à Klosters, les vainqueurs furent l'Australien Robertson et le Suisse Peter Minsch, un natif de Klosters.

En 1887/88 un engin bas, le «pig-sticker», invention de l'Américain Child, révolutionna le sport de la luge. Tandis que sur les luges traditionnelles le pilote était assis, Child s'allongeait sur la sienne, tête en avant, d'abord sur le côté, puis sur le ventre. Son succès démontra clairement la supériorité du nouvel engin, l'«America», de sorte que tous les amateurs de luge commencèrent à s'en procurer. Déjà l'année suivante, un autre Américain, un certain S. Whithney, apporta une nouvelle sensation. Il réunit par une latte deux Americas, dont la première était guidable. Ce nouveau modèle fut présenté sous le nom de «bobsled». En 1889 les organisateurs de la course interdirent l'emploi de ces deux luges accouplées, mais Whithney sépara alors sa double America et remporta quand même la victoire. L'America fut ensuite améliorée par le major Bulpett, fondateur du «Tobogganing Club» de St-Moritz, qui commanda au forgeron de la localité, Mathis, une construction entièrement métallique. Les lattes de côté furent supprimées. Ainsi prit naissance le premier «skeleton» capable d'atteindre sur une piste glacée et spécialement préparée des vitesses de plus de 100 km/h. Le même forgeron Mathis perfectionna aussi le bobsled inventé par Whithney. Composé de deux skeletons accouplés et munis devant d'un câble de commande, le nouvel engin pouvait porter deux à cinq personnes. Tel fut le début du sport moderne du bob. A côté des courses de skeleton et de bobsleigh qui ont lieu dans la plupart des stations de sport d'hiver, on

Fin à la page 47



51

51 Nach dem Einschlagen der Beine werden die Joche aufgesetzt und die Position der Sitzlatten eingezeichnet. Die Mittelspangen laufen beim Caprez-Schlitten durch die Joche, die beiden Seitenspangen liegen in Kerben, um eine erhöhte Stabilität zu erreichen.

52 Letzter Schliff, bevor die Lauffläche, das Federstahlband, aufgeschraubt wird

51 Après avoir fixé les étrésillons, on place les joints et on marque la position des lattes du siège. Dans les luges de Caprez, les boucles médianes passent par les joints, tandis que les deux latérales sont insérées dans des encoches.

52 Dernières finitions, avant de visser au-dessous le ruban d'acier à ressort

51 Dopo che vi sono stati conficcati i legni di sostegno, vengono montati i gioghi e segnata la posizione dei listelli del seggiolino. I listelli mediani passano attraverso il giogo e quelli laterali sono conficcati nelle tacche, ciò che conferisce maggiore stabilità alla slitta.

52 Ultima lucidatura prima di montare il nastro d'acciaio

51 When the props have been hammered in, the yokes are fitted and the position of the seat slats marked. In Caprez sledges the middle braces run through the yokes, while the two side braces fit into notches so as to give optimum stability.

52 The wooden runners are smoothed before the spring steel facings are screwed on

52



Suite de la page 32

durent se rendre à l'évidence: les automobiles étaient beaucoup trop lourdes pour que l'on pût circuler sur la neige le long de chemins non frayés. C'est pourquoi on construisit, d'après le modèle nordique, des véhicules à trois axes arrière reliés par une chenille et dont les roues avant reposaient sur des patins. Mais ce système, propre à des pays aux longues routes droites et régulières comme la Suède, la Norvège, la Russie, ne convenait pas pour nos routes de montagne aux virages nombreux et souvent étroits et aux pentes presque toujours diverses.

Suite de la page 37

continue néanmoins à organiser des concours de luge. De nombreux hivernants donnent encore aujourd'hui la préférence à la luge «de Davos» ou «de Grindelwald», qui est moins dangereuse et tout aussi plaisante.

La Suisse, qui fut en somme du point de vue du sport colonisée par ses hôtes, n'a pas tardé à égaler ses maîtres, et même à les surpasser. Habileté technique, sens des affaires, sans oublier l'enthousiasme pour le sport, ont permis à des constructeurs suisses de bobs – Mathis à St-Moritz, Hartkopf à Davos, Feyerabend à Engelberg – de conquérir une renommée mondiale. Peu à peu les Suisses furent admis aussi en nombre croissant dans les clubs sportifs anglais jusqu'alors très fermés, où ils ne tardèrent pas à briller par leurs exploits.

Suite de la page 38

damnés virages en épingle à cheveux. J'essaie désespérément de maintenir l'engin sur la piste, mais il court se jeter de front contre la paroi de neige. Par bonheur, la piste devient alors moins raide et la luge ralentit. Je regarde la montre: le débutant que je suis a mis seize minutes pour parcourir les cinq kilomètres entre Preda et Bergün sur la route du col de l'Albula. Les lugeurs entraînés en mettent huit, et le record sur une luge de course est d'à peine cinq minutes. Mais me voilà contaminé par le virus de la compétition et, déjà plein d'ambition, je tire ma «Davos» pendant dix minutes à travers le village de Bergün, qui ne compte que 350 habitants, et remonte vers Preda avec le prochain train des Chemins de fer Rhétiques dans l'espoir de faire mieux la seconde fois...» Ainsi s'exprimait récemment Ronald Sonderegger dans «L'Illustré», et il n'est assurément pas le seul à s'enthousiasmer.

Pour se renseigner sur les pistes de luge et leur état temporaire, le mieux est de s'adresser directement aux offices du tourisme des localités respectives ou de consulter le Bulletin des pistes de ski et de luge de l'Office national suisse du tourisme (ONST), qui édite aussi un dépliant «Pistes de luge» contenant des informations de base, des indications sur les moyens de transport disponibles, sur la location de luges et l'éclairage de nuit.

61/62 *Transportierten die Germanen das erlegte Wild auf gegabelten Ästen über Schnee und Eis, konstruierten die Holzfäller und Bergbauern alpinen Gegenden aus zwei einfachen, aufgebogenen Ästen den Hornschlitten, wie er noch heute – nicht nur bei Heuschlitten-Rennen für Einheimische und Gäste – gebräuchlich ist*

61/62 *Mediante rami a forcilla le popolazioni germaniche trasportavano la selvaggina attraverso le distese di ghiaccio e neve; nelle regioni alpine invece, i boscaioli e i contadini impiegavano slitte di semplice fattura, costruite con rami ripiegati verso l'alto come corni; oggi, queste slitte vengono impiegate anche per le gare*

62



61/62 *Tandis que les Germains transportaient le gibier sur la neige et la glace au moyen de branches entrecroisées, dans les Alpes, les bûcherons et les paysans de montagne construisent avec de simples branches recourbées le traîneau à cornes qui est en usage encore aujourd'hui ... et non seulement dans les courses de traîneaux à foin*

61/62 *The old Germanic tribes used forked branches to transport their hunting kills over ice and snow. The peasants and woodsmen of the Alps improved on this when they joined two upward bending runners to construct the horn sledge, still in use today, and not only for hay harvest races*

47