

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: Von der Transportkiste... = De la guimbarde... = Dal trasporto con una specie di cassa... = From the transport crate...

Autor: Gartmann, Joos

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773218>

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: 01.04.2026

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

Von der Transportkiste... / De la guimbarde...

«Die eigentümliche Transportweise für Winterreisende über den St. Gotthard, welche Scheuchzer beschreibt, scheint in Bünden nirgends in Gebrauch gewesen zu sein», mutmasst der Historiker Johann Andreas von Sprecher in seiner Kulturgeschichte der Drei Bünde. «Dort wurde nämlich der Reisende an Händen und Füssen gebunden, auf den Schlitten gelegt und mit Pelzen und Decken derart zugedeckt, dass er weder die gähnenden Abgründe sehen konnte, noch der Gefahr des Erfrierens ausgesetzt war. Geriet aber der Schlitten an gefährlichen Stellen ins Stürzen, so war der Insasse ohne Rettung verloren. Auf dem Splügen und San Bernardino pflegte man die fast immer von Ochsen gezogenen Reiseschlitten mit Matratzen und Federbetten zu versehen...» Trotzdem: Wer einen solchen «Schlitten» im Heimatmuseum von Splügen gesehen hat, den dürfte auch ein kalter Schauer

überkommen. Aus welcher fernen Zeit diese einem Sarg nicht unähnliche Transportkiste stammt, ist allerdings nicht bekannt.

...über den Postschlitten...

In näher liegender Zeit wurden etwas «luxuriösere» Transportmittel verwendet. In einer von der «Direktion der Extraposten und Diligencen des Schweizerischen Kantons Graubünden» im Jahre 1824 herausgegebenen Werbeschrift für den kürzesten Verbindungsweg zwischen Deutschland und Italien heisst es jedenfalls, im Winter werden, «soweit anwendbar, gedeckte Schlitten» anstelle der Kutsche eingesetzt. Über den Komfort dieser Schlitten aus der Zeit der kantonalen Posthoheit liest man zwar andernorts, dass die einspännigen Schlitten mit nur 60 Zentimeter «Geleiseabstand» gegen Kälte und Nässe nur wenig Schutz boten, häufig umstürzten und die Reisenden

Schluss Seite 48

«Le moyen de transport hivernal typique pour les voyageurs du Gothard, tel que le décrit Scheuchzer, n'est en usage nulle part dans les Grisons.» C'est du moins ce que s'aventure à dire l'historien Johann Andreas von Sprecher dans son histoire culturelle des Trois Liges. «Là, écrit-il, le voyageur était couché sur un traîneau, pieds et poings liés, et recouvert de pelisses et de couvertures au point qu'il ne pouvait voir les abîmes béants ni n'était exposé au danger de gel. Mais si, à un passage dangereux, le traîneau était précipité dans le vide, le voyageur était perdu sans retour.»

A une époque plus récente, des moyens de transport moins inconfortables furent mis en service. Dans un prospectus de la «Direction des postes spéciales et des diligences du canton suisse des Grisons», publié en 1824 au sujet de la voie de communication la plus courte entre l'Allemagne et l'Italie, il est écrit que, pendant l'hiver, on remplacerait dans la mesure du possible les diligences par des «traîneaux couverts». A propos du confort de ces traîneaux au temps de la souveraineté postale du canton, on peut lire ailleurs qu'ils n'étaient attelés que d'un seul cheval, que l'écart entre les patins ne mesurait que 60 cm, qu'ils n'offraient que peu de protection contre le froid et l'humidité, qu'ils se renversaient souvent et que les voyageurs étaient exposés à toutes les intempéries. L'introduction de traîneaux à deux chevaux, plus larges et plus confortables, fut retardée jusqu'à l'époque des Postes fédérales à cause du surplus de frais qu'eût occasionné le déblaiement de la neige sur une piste plus large. Ainsi, ce fut seulement en 1852 que l'on ouvrit au col du Splügen un tracé pour traîneaux large de 90 cm. Avec de tels moyens de transport, que l'on peut admirer ici et là dans des musées, sur des tableaux ou des photographies, on pourrait même imaginer des voyages relativement confortables avec chaufferettes garnies de charbons ardents et des couvertures chaudes mais, bien entendu, par beau temps, sans rafales! Dans la montagne, les chemins hivernaux s'écartaient souvent du tracé des routes, peu sûr en cas d'avalanches. Il est étonnant de constater comment, aux temps anciens, on s'aventurait à pied ou en voiture le long de cols dont la traversée nous paraîtrait aujourd'hui suicidaire. Sans doute en était-il ainsi parce que l'homme était autrefois à la fois plus proche et plus respectueux de la nature et de ses dangers.

...à l'automobile à patins

Le traîneau attelé, qui glissait sur la neige en n'exerçant sur elle qu'une faible pression, parvenait à avancer sur des chemins non frayés, pour peu que le sol fût ferme. Il n'est donc guère étonnant que l'on ait essayé au début de rouler sur la neige avec le véhicule nouveau: l'automobile. Mais la neige compressée n'était pas assez ferme et les roues s'enfonçaient. Les pionniers de l'automobile

Suite à la page 48





44 Aus der Zeit vor der Schwarzräumung der Strassen; ein vierplätziger Berline-Postschlitten, 1913. Entsprechend dem in der Winterzeit geringeren Verkehrsaufkommen konnte sich die Post mit verhältnismässig wenigen Typen von kleineren Schlitten begnügen. Es gab offene, zwei- bis vierplätzig Fahrzeugen, und vier- bis sechsplätzig mit Verdecken. Die Reisenden schützten sich mit Holzkohle-Fusswärmern und Wolldecken vor der Kälte, die Postillione hingegen verrichteten ihre Arbeit auf dem ungeschützten Bocksitz. Vom Kutscherbock aus wurden auch die Bremsdorne (unser Bild) bedient: eiserne Spitzen, die sich in die schnee- oder eisbedeckte Fahrbahn bohrten. Als besonders rassig galt es, die Bremsen möglichst spärlich einzusetzen.

45 Schlittenpost am Berninapass um 1900 (Gemälde von P. R. Berri).

46 Der Postschlitten beim Durchqueren eines Tunnels durch eine Schneeverwehung am Albulapass

44 Traîneau-berline postal à quatre places de 1913, lorsqu'on ne déblayait pas encore les routes enneigées. Le trafic étant moins dense en hiver, la poste pouvait se contenter de quelques types de traîneaux plus petits. Il y en avait d'ouverts de deux à quatre places, et d'autres avec capote de quatre à six places. Les voyageurs étaient protégés du froid par des chauffe-pieds à charbon de bois et des couvertures de laine. Quant au postillon, il n'avait aucune protection sur son siège de cocher d'où il actionnait les «épines de frein», des pointes de fer qui s'enfonçaient dans la couche de neige ou de glace qui recouvrait la chaussée. Un postillon expérimenté tâchait de freiner le moins possible.

45 Traîneaux postaux au col de la Bernina vers 1900 (tableau de P. R. Berri).

46 Traîneau postal traversant un tunnel par un amas de neige au col de l'Albula

44 Una slitta a quattro posti del 1913 in servizio d'inverno, prima che fossero introdotti mezzi meccanici in grado di sgomberare interamente la neve dalla sede stradale. Durante l'inverno il traffico era ridotto e quindi la posta poteva soddisfare la domanda con poche slitte di piccole dimensioni. A quei tempi erano in circolazione veicoli da due a quattro posti scoperti e modelli da quattro a sei posti coperti. Scaldapièdi a carbone di legna e coperte di lana permettevano ai viaggiatori di proteggersi dal freddo. I postiglioni invece erano esposti alle intemperie e rimanevano seduti a cassetta da dove manovravano il freno (nostra immagine) costituito da punte d'acciaio che si conficcavano nella carreggiata coperta di neve o di ghiaccio. Era d'uso impiegare il meno possibile il freno.

45 Slitte del servizio postale attraverso il Bernina verso il 1900 (dipinto di P. R. Berri).

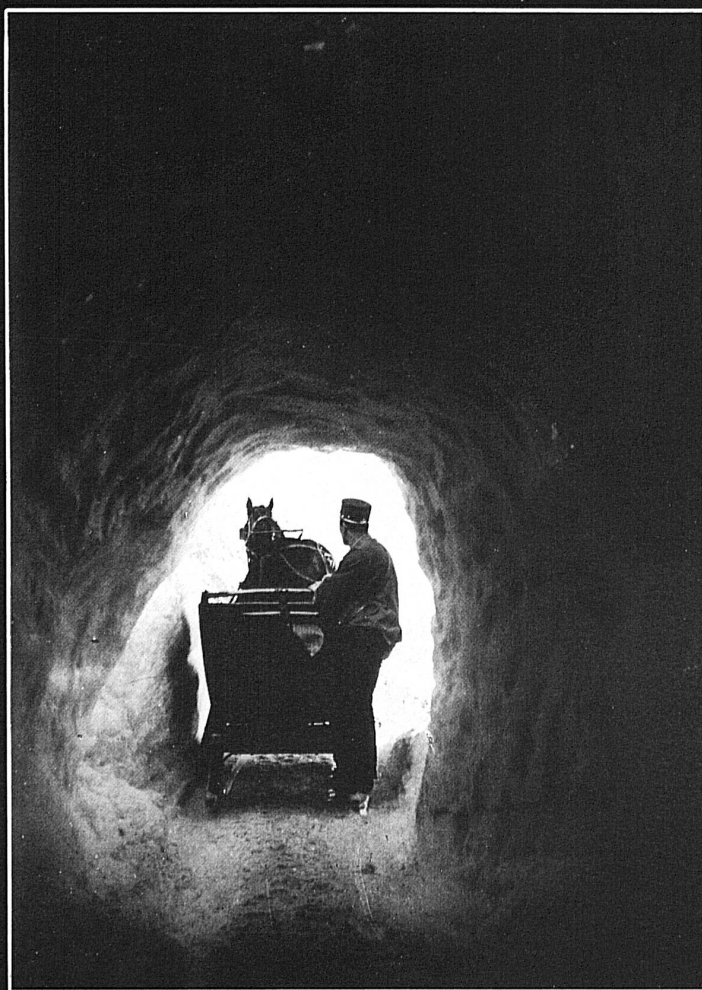
46 Una slitta postale attraversa un tunnel scavato nella neve sul passo dell'Albula

44 From the days before roads were cleared of snow: a four-seater Berline post sledge from 1913. As there was less passenger traffic in winter, the Swiss Post Office was able to manage with a few types of rather small sledges. There were open vehicles for two to four persons and covered ones for four to six persons. The travellers were protected from the cold by blankets and coke-fired foot warmers. The postillions on the box, however, were exposed to the weather. The brakes (shown in the picture) were also operated from the box; they had steel barbs that bit into the snow or ice

covering the road. Drivers who fancied their skill used the brakes as little as possible.

45 Post sledges on the Bernina Pass around 1900. Painting by P. R. Berri.

46 A post sledge negotiates a tunnel through a snowdrift on the Albula Pass





47/48 Illustrationen aus dem Buch «Les jeux des jeunes garçons»: Kinder vergnügen sich mit Schlittelspielen, als Hilfsmittel benutzen sie lange Stöcke (Kupfer-Radierungen von Noël, Paris 1807)

47/48 Illustrazioni dal libro «Les jeux des jeunes garçons»: i bambini si divertono con le loro slitte e con i bastoni che permettono di manovrarle più agevolmente (calcografia di Noël, Parigi 1807)



47/48 Illustrations du livre «Les jeux des jeunes garçons»: des enfants s'amuse avec de petits traîneaux en se servant de longues perches (gravures sur cuivre de Noël, Paris 1807)

47/48 Illustrations from the book "Les jeux des jeunes garçons": Children engaged in games with sleighs and long poles. Copper etchings by Noël, Paris, 1807

Neben der vorne beschriebenen, nachts mit Weitstrahlern beleuchteten Schlittenbahn auf der Albula-passstrasse und derjenigen von Les Avants (53–58) sind viele weitere Abfahrten zu nennen, wobei es bezeichnend ist, dass jeder Weg seine Besonderheiten aufweist: Die Schlittelbahn Schatzalp–Davos gehört immer noch zu den bestausgebauten alten Bahnen, handelt es sich doch um den früheren Bobrun, ebenso wie in Engelberg, wo die Fahrt von der Gerschnialp ins Tal jede Woche an einem Abend mit Fackeln beleuchtet wird. Allabendlich (ausser sonntags) erhellt wird auch die sieben Kilometer lange Bahn vom Langlaufzentrum Sparenmoos nach Zweisimmen. Die Fahrt von der Bussalp nach Grindelwald – sei es auf dem 8,2 km langen Schlittelweg oder auf dem kürzeren Schlittelrun – und die abwechslungsreiche Abfahrt vom Leiterli nach Pöschelried (Lenk) stehen stellvertretend für rund zwei Dutzend wichtige Anlagen im Berner Oberland. Im Wallis sind vielerorts die Talfahrten von den Skigebieten ins Dorf besonders spektakulär, so von La Creusaz nach Les Marécottes, von Bendolla nach Grimontz, von der Hannigalp nach Saas Fee oder der Belalp nach Blatten – diese Schlittelbahnen sind allerdings nur bei guten Verhältnissen zu empfehlen. Nicht zuletzt sei hier auf die Schlittelwege der Hausberge hingewiesen, allen voran diejenige vom Weissenstein, aber auch die Strecke am Gurten, Uetliberg und der Krienseregg

55



«I singolari mezzi di trasporto a disposizione di chi vuole attraversare il San Gottardo d'inverno, già descritti da Scheuchzer, non sembrano essere impiegati in nessuna regione dei Grigioni», arguisce lo storico Johann Andreas von Sprecher nella sua storia culturale delle Tre Leghe. «Da quelle parti, il viaggiatore si ritrova con mani e piedi legati per poi essere posto sulla slitta, dove viene avvolto in pellicce e coperte in modo tale che non possa vedere gli orridi né essere esposto al pericolo di congelamento. Se però nei passaggi più pericolosi la slitta si ribalta, il passeggero non ha più via di scampo.»

In tempi meno remoti vennero impiegati mezzi di trasporto un po' più confortevoli. Infatti, in una pubblicazione di carattere pubblicitario per il più breve collegamento fra la Germania e l'Italia, la «Direzione delle poste e delle diligenze del cantone svizzero dei Grigioni» nel 1824 faceva sapere che d'inverno la carrozza «quando le condizioni lo permettevano era sostituita da una slitta coperta». In merito al confort offerto dalle slitte quando il traffico postale era ancora di competenza dei cantoni si può leggere che le slitte tirate da un cavallo offrivano poco riparo contro il freddo e l'umidità, che spesso ribaltavano e «i viaggiatori erano esposti a tutte le intemperie». A causa dei maggiori costi, solo dopo la fondazione delle poste federali vennero introdotte slitte più larghe e più comode trainate da due cavalli. Sullo Spluga, ad esempio, si dovette attendere l'anno 1852 prima di poter far transitare slitte più larghe. Un viaggio con questo mezzo di trasporto, che può ancora essere ammirato in qualche museo o nei dipinti e nelle fotografie di un tempo, poteva forse essere un po' più agevole grazie in particolare alle coperte di lana ed alla brace accesa posta in un apposito catino sul pavimento.

Sulle montagne, i percorsi invernali spesso non seguivano il tracciato delle strade che erano poco al sicuro dalle valanghe. È stupefacente constatare con quanto ardimento un tempo i passi venivano affrontati d'inverno a piedi o con le slitte. Evidentemente a quei tempi la gente aveva un rapporto più diretto con la natura e sapeva come affrontare i pericoli.

... all'automobile con i pattini

Grazie alla modesta pressione esercitata sulla coltre di neve, la slitta trainata dai cavalli riusciva a muoversi agevolmente anche dove mancava un tracciato vero e proprio. Non può quindi stupire che inizialmente, agli albori dell'automobilismo, si pensò di far passare anche i veicoli a motore sopra la neve. Ma la neve non era abbastanza compatta e le automobili sprofondavano. I pionieri dell'automobilismo dovettero rendersi conto che i loro veicoli erano troppo pesanti e quindi non potevano circolare se la via non era stata dapprima sgomberata dalla neve. Sull'esempio di modelli nordici, per la circolazione sui

Segue a pagina 48

"The curious means of transport for winter travellers over the St. Gotthard that Scheuchzer describes does not seem to have been in use anywhere in the Grisons," speculates the historian Johann Andreas von Sprecher in his cultural history of the Three Leagues. "The traveller was instead tied hand and foot, laid on the sledge and so covered up with furs and blankets that he could not see the yawning ravines, nor was he exposed to the risk of freezing. But if the sledge slithered off the track in a dangerous passage, the person on it was lost beyond all reprieve."

In later times rather more comfortable means of transport were adopted. In a pamphlet issued in 1824 by the management of the "Extra Posts and Diligences of the Swiss Canton of the Grisons" to promote the shortest connection between Germany and Italy, it is stated that "covered sledges, where practicable," would be used in winter to replace coaches. As far as concerns the comfort of these sledges from the times of the cantonal post offices, other sources seem to show that the one-horse vehicles with a gauge of only 60 centimetres offered very little protection against cold and wet, that they often capsized and that the travellers were "exposed to all the inclemencies of the weather".

The introduction of broader and more comfortable two-horse sledges was thwarted, up to the days of the Federal Post Office, by the extra cost of breaking out a wider track in the snow. On the Splügen, for instance, tracks 90 cm in width were only introduced in 1852.

The winter routes in the mountains frequently diverged from the summer roads, because the latter were not safe from avalanches. It is an astonishing fact that in earlier times passes were negotiated either on foot or even in vehicles which it would be considered suicidal to cross today. The explanation is perhaps that people in those days—especially those living near high mountainins—were more familiar with nature in the raw and inured to its dangers.

...to the Snowmobile

The horse-drawn sledge with its low specific ground pressure was able to move over trackless paths as long as these provided a firm base. It is therefore hardly surprising that attempts were made early on to travel over snow with the new road vehicle, the motor car. The strength of the compressed snow, however, proved to be insufficient and the vehicles sank in. Pioneer motorists had to accept the fact that their heavy cars could be used on snowy roads only after snowploughs had cleared them.

Motor vehicles based on Scandinavian models were therefore adopted for the mountains; they had caterpillar tracks running over three rear axles and runners under the

A côté de la piste de luge de la route du col de l'Albula éclairée la nuit par des projecteurs, que nous avons décrite précédemment, et celle des Avants (53 à 58), on peut en citer beaucoup d'autres qui ont chacune leurs caractéristiques.

Celle de Schatzalp–Davos est au nombre des anciennes les mieux construites puisqu'elle servait autrefois de piste de bob, ainsi que celle d'Engelberg qui part de la Gerschnialp et qui est éclairée par des flambeaux un soir par semaine. On éclaire aussi tous les soirs, sauf le dimanche, la piste de sept kilomètres entre le centre de ski de fond de Sparenmoos et Zweisimmen. La descente de la Bussalp vers Grindelwald – par le chemin de luge de 8,2 km ou par la piste de luge, qui est plus courte – ou celle du Leiterli à Pöschennried (La Lenk) qui est très variée, représentent ici deux douzaines d'importantes installations de l'Oberland bernois. En Valais, les pistes qui conduisent des régions de ski aux villages sont particulièrement spectaculaires, comme celles de La Creusaz aux Marécottes, de Bendolla à Grimentz, de Hannigalp à Saas Fee ou de Belalp à Blatten, mais elles ne sont à conseiller que lorsque les conditions de neige sont favorables. Enfin, n'oublions pas les pistes de luge des montagnes citadines, notamment celles du Weissenstein à Soleure, du Gurten à Berne, de l'Uetliberg à Zurich et de la Krienseregg à Lucerne

56





FUNICULAIRE LES AVANTS COL DE SONLOUP SUR MONTREUX

ATRUSS & C^{ie} LAUSANNE & AARAU

DÉPOSÉ

57

Oltre alla pista lungo la strada dell'Albula, che di notte viene illuminata artificialmente, ed a quella di Les Avants (53–58), vanno menzionati numerosi altri percorsi riservati agli appassionati dello slittino: la pista Schatzalp–Davos conta tuttora fra quelle meglio strutturate in quanto si snoda lungo la vecchia pista di bob; anche ad Engelberg, la discesa dalla Gerschnialp viene illuminata con le fiaccole una volta alla settimana. La pista lunga sette chilometri da Sparenmoos a Zweisimmen viene illuminata tutte le sere (escluso di domenica). La discesa dalla Bussalp a Grindelwald, sia lungo la strada che misura 8,2 km, sia lungo l'apposita pista molto più corta, e il percorso da Leiterli a Pöschennried (Lenk) vengono menzionati a titolo rappresentativo per le due dozzine di impianti riservati alle slitte di cui dispone la regione dell'Oberland bernese. Nel Vallese sono particolarmente spettacolari le discese dai campi di sci ai rispettivi villaggi, come ad esempio da La Creusaz a Les Marécottes, da Bendolla a Grimentz, dalla Hannigalp a Saas Fee oppure dalla Belalp a Blatten; si tratta peraltro di piste che possono essere raccomandate solo quando le condizioni sono ideali. Non possiamo fare a meno di menzionare anche le più modeste piste nelle vicinanze delle città, in particolare quella del Weissenstein, e i percorsi che scendono dal Gurten, dall'Uetliberg e dalla Krienseregg.

The toboggan run on the Albula Pass Road, which is illuminated at night, and that of Les Avants (53–58) are only two of many in Switzerland—and each one has its special features. The Schatzalp—Davos run formerly, a bob course, is still one of the best designed and kept. In Engelberg the run down from Gerschnialp to the valley is torch-lit one evening each week. The seven-kilometre run from the Sparenmoos cross-country centre down to Zweisimmen is also illuminated every night except Sundays. Bussalp—Grindelwald, which can be covered either on the 8.2-kilometre toboggan road or on a shorter run, and the descent from Leiterli to Pöschennried in Lenk, which offers a lot of variety, are just two of the two dozen attractive runs in the Bernese Oberland. In the Valais many of the return routes from the skiing areas into the villages are unusually spectacular, for instance from La Creusaz to Les Marécottes, from Bendolla to Grimentz, from Hannigalp to Saas Fee or from Belalp to Blatten. These runs, however, can only be recommended in good conditions. There are also toboggan runs down most of the hills near big towns, for instance from the Weissenstein (Solothurn), Gurten (Berne), Uetliberg (Zurich) or Krienseregg (Lucerne).

57/58 Die Standseilbahn Les Avants–Sonloup stammt aus den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg und diente nicht zuletzt als Zubringerbahn für den Bobrun. Im Gegensatz zu heute hatte früher fast jeder Winterkurort seine eigene Bobbahn. Auch jetzt nutzen junge und alte Schlittler die Transportmöglichkeit vom Ziel erneut in die Höhe. Auf dem alten Werbeplakat von 1910 sind Skifahrer mit der damals verbreiteten Balancestange zu erkennen

57/58 Le funiculaire Les Avants–Sonloup date d'avant la Première Guerre mondiale et desservait essentiellement la piste de bob. Les lugeurs de tout âge apprécient encore de nos jours les moyens de transport qui les ramènent du terminus à la région du départ sur les hauteurs. Sur l'ancienne affiche publicitaire de 1910, on distingue des skieurs munis du balancier encore en usage à l'époque



57/58 La funicolare Les Avants–Sonloup risale agli anni che precedettero la Prima Guerra mondiale; inizialmente serviva al trasporto degli appassionati di bob. Un tempo, quasi ogni stazione invernale aveva una propria pista di bob. Anche ai nostri giorni i giovani e gli adulti apprezzano la possibilità di risalire al punto di partenza con un comodo mezzo di trasporto. Sul vecchio affisso pubblicitario del 1910 si notano gli sciatori muniti di perliche che permettevano di mantenere l'equilibrio

57/58 The Les Avants–Sonloup funicular was built before the First World War and served among other things as a feeder for the bob run. In those days almost every winter resort had its own bob run. But tobogganers young and old still appreciate this easy means of transport from the finish back to Sonloup. On this old poster from 1910 skiers can be distinguished using the long balancing poles

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 forcella 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 giorno, queste slitte vengono impiegate anche per le gare



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

«allen Unbilden der Witterung ausgesetzt waren». Die Einführung breiterer, zweispänniger und komfortablerer Schlitten scheiterte bis in die Zeit der Eidgenössischen Post an den Mehrkosten des Schneebruchs für eine breitere Spur. So konnten am Splügen erst 1852 Schlittengeleise von 90 cm Breite durchgesetzt werden. In diesen Transportmitteln, die man noch da und dort in einem Museum bewundern kann, könnte man sich eine einigermaßen angenehme Fahrt noch vorstellen, ein Becken mit glühenden Kohlen am Boden, wärmende Decken um sich geschlungen... bei schönem Wetter selbstverständlich und ohne Sturm!

Im Gebirge folgten die Winterwege oft nicht dem Strassentrassee, weil dieses zu wenig lawinensicher angelegt war. Erstaunlich ist, wie in früheren Zeiten Pässe begangen oder gar befahren wurden, deren Überquerung man heute als selbstmörderisch bezeichnen würde. Das ist wohl nicht zuletzt so zu erklären, dass der Mensch früher viel enger mit der Natur und ihren Gefahren vertraut war und sie achtete. Von diesem Gespür ist viel verloren gegangen.

...zum Kufenauto

Der über den Schnee gleitende Pferdeschlitten mit seinem geringen spezifischen Druck vermochte sich auf ungebahnter Strasse fortzubewegen, sofern wenigstens der Untergrund fest war. Es kann deshalb kaum verwundern, dass man vorerst auch mit dem neuen Strassenfahrzeug, dem Auto, versuchte, über den Schnee zu fahren. Durch Einwalzen glaubte man, die Schneestrassen sogar für den Lastwagenverkehr befahrbar machen zu können. Die innere Festigkeit des zusammengedrückten Schnees genügte jedoch nicht: die Fahrzeuge sanken ein. Die Autopioniere mussten sich der Erkenntnis beugen, dass man mit den viel schwereren Automobilen nicht fahren konnte, bevor gepflügt worden war. Für den Verkehr auf Bergstrecken wurden deshalb Wagen mit drei durch Raupenbänder miteinander verbundenen Hinterachsen konstruiert, die Vorderräder auf Kufen gestellt. Was sich indessen in Schweden, Norwegen und Russland auf langen, geraden Strecken mit gleichmässiger Steigung bewährt hatte, eignete sich für unsere Bergstrassen mit den vielen, zum Teil engen Kehren und den wechselnden Steigungen und Gefällen nicht. Der Weg zu Schneeketten, Winterpneus und Schneefräsen war jedoch noch lang und beschwerlich. Joos Gartmann, Bern

tratti di montagna vennero costruite vetture dotate di tre assi posteriori collegati da cingoli, mentre le ruote anteriori furono fissate su appositi pattini. Ma i veicoli che potevano circolare agevolmente in Svezia, Norvegia e Russia sui lunghi percorsi piani, privi di grandi asperità, non erano adeguati per le nostre strade di montagna in parte ricche di curve e con forti dislivelli da superare.

front wheels. Even so, the conveyances that did well in Sweden, Norway and Russia on long, straight runs of uniform gradient were still not suitable for Alpine roads with their many narrow-radius turns and the changing gradients of their climbs and descents. Hence the snow-blowers, winter tyres and snow-chains that have since been developed.



63

63 Im Winter 1924/25 erprobte die Schweizer Reisepost Postautos mit Gummiraupenantrieb und Kufen unter den Vorderrädern. Entgegen den Erwartungen war es aber immer noch erforderlich, die Strassen vorher mit dem Pflug zu räumen. Auch Citroën konstruierte zur gleichen Zeit einen Luxus-Wintersportwagen mit Raupenantrieb, der als Kleinbus eingesetzt wurde

63 En hiver 1924/25 les postes suisses ont mis en service des automobiles postales à traction à chenille de caoutchouc, munies de patins sous les roues avant. Toutefois, contre toute attente, on devait continuer à débayer la chaussée au chasse-neige. A la même époque, Citroën construisit un petit bus de luxe à traction à chenille pour les sports d'hiver

63 Nell'inverno 1924/25, il servizio viaggiatori delle poste svizzere effettuò una serie di prove con veicoli dotati di trazione a cingoli di gomma e con le ruote anteriori munite di pattini. Contrariamente alle aspettative, il veicolo poteva muoversi solo dopo che il campo stradale era stato sgomberato dagli spazzaneve. Anche la ditta Citroën costruì in quel periodo un lussuoso bus di piccole dimensioni

63 In the winter of 1924/25 the Swiss Post Bus Service tried out buses with a rubber caterpillar drive and runners fitted below the front wheels. But they did not come up to expectations, as snowploughs were still needed to clear the roads. About the same time the Citroën company designed a luxury winter sports vehicle with caterpillar drive that was used as a minibus

Schweiz

Monatszeitschrift der Schweizerischen Verkehrszentrale (SVZ) und des öffentlichen Verkehrs

Revue de l'Office national suisse du tourisme (ONST) et des transports publics

Rivista mensile dell'Ufficio nazionale svizzero del turismo (UNST) e dei mezzi di trasporto pubblici

Monthly magazine of the Swiss National Tourist Office (SNTO) and Swiss public transport

Bellariastrasse 38, Postfach, 8027 Zürich

Suisse

Svizzera

Redaktion:
Roland Baumgartner, Esther Woerdehoff

Mitarbeiter:
Dr. Max Triet, Direktor Sportmuseum Basel
Photos:
Markus Senn, Bern
Historische Abbildungen/Photos:
Schweizerisches Sportmuseum, Basel,
und PTT-Museum, Bern

Regelmässiger Beitrag: «Der kleine Nebelspalter»,
Redaktion Nebelspalter-Verlag, Rorschach

Svizra

Nummer / Numéro 2/88
61. Jahrgang / 61^e année

Printed in Switzerland by Büchler Grafino AG,
3084 Wabern, ☎ 031 5481 11

Inserate / Annonces / Abonnement:
Büchler Grafino AG, 3084 Wabern

Abonnement: Schweiz / Suisse sFr. 47.—
Ausland / Etranger sFr. 55.—

Einzelheft / Numéro: sFr. 6.— (+ Porto)

Switzerland