

Die Entwicklung des Skikjöring in St. Moritz

Autor(en): **Hoffmann, Camill**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4 (1908)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-541368>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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



W. K pfer, phot.

Die Entwicklung des Skikjöring in St. Moritz.

Von Pfarrer CAMILL HOFFMANN, St. Moritz.

Es ist interessant, sich zu vergegenwärtigen, wie skeptisch sich mitunter die Welt gegen die naheliegendsten Dinge zu verhalten beliebt. So erinnere ich mich noch deutlich, mit welchem mitleidigem Achselzucken die ersten Ski anfangs der neunziger Jahre des verflossenen Skulums in St. Moritz begrusst wurden, zu einer Zeit, wo Eis- und Schneesport an diesem Sportsort par excellence schon im Mittelpunkt des Interesses standen. Die scheinbar so unbequeme Verlängerung der Schuhsohle ins Unendliche wirkte gar nicht überzeugend, und die Folge davon war, dass unsere herrlichen Hänge im Winter noch Jahre lang unberührtes Land blieben. Der Pfadschlitten und die Landstrasse triumphierten, und der Spaziergänger des Winters machte die bescheidensten Anspruche. Es brauchte ein volles Jahrzehnt zur allmähligen Steigerung des Interesses am hölzernen Ungetüm; und auch dann noch war von allgemeinerer Erfassung kaum die Rede. Das Verdienst, hier mit einem Schlag Wandel geschaffen zu haben, kommt Herrn De Beauclair zu, der im Jahre 1903, von einem Skikurs auf der Lenzerheide kommend, uns die beiden herrlichen nordischen Läufer Thorvald Heyerdahl und Trygve Smith zuführte. Deren Auftreten wirkte wie eine Offenbarung. Von nun an waren Sprung, Telemark und Christiania das Tagesgespräch, und die allzeit findige Schuljugend hatte ohne Kurs und Theorie die eleganten und kühnen Bewegungen

der beiden Fahrer bald so bis ins geheimste Einzelne be-
lauscht und erfasst, dass speziell bei ihr in wenigen Wochen
schon die verblüffendsten Resultate gezeitigt wurden, die sich
ein paar Jahre später bekanntlich zu ersten Siegen auf eid-
genössischem Kampfplatz entwickelten.

Zu jener Zeit sah man in St. Moritz *das erste Skikjöring*.
Seine Entwicklung von einer vereinzelt, einfachen Schlepp-
fahrt mit einem mehr oder weniger ausrangierten «Hobi»
bis zum vornehmsten Sportsereignis des Winters in St. Moritz —
eine Entwicklung, die sich, nebenbei gesagt, in den letzten
fünf Jahren vollzog — fusst somit ebenfalls auf dem Er-
scheinen der genannten Herren. Hat einmal etwas eingeschlagen,
so feiert der Nachahmungstrieb bekanntlich seine Orgien.
So hat denn auch das Ski- oder Snörrekjöring rasch seine
schüchternen Verehrer gefunden, nachdem der Ski als solcher
seinen siegreichen Einzug hier gehalten; und von Stallheim-
weh wild erfasste Gäule und nächtlich vereinsamte Rosse-
lenker gehörten in den nächsten Jahren nicht eben zu den
Seltenheiten. Die Strassen zwischen St. Moritz, Zuoz, Sils
und Pontresina wüssten von manchem possierlichen Sonntags-
reiterstückchen zu erzählen, dessen Ausgang die mehr oder
weniger schmerzliche Trennung von Ross und Mann war.
Es ist ein gutes Zeugnis für die Sache selbst, dass die Lust
dazu nicht nachliess, sondern trotz romantischer Bitterkeiten
intensiv und extensiv Wachstum verriet.

Was ist Snörrekjöring oder nach norwegischer Ausdrucks-
weise Skikjöring? Das Schnur- oder Skifahren (in wört-
licher Uebersetzung) besteht, wie jedermann weiss, darin,
dass sich der Skiläufer von einem Pferd nachziehen lässt.
Die die Zugstrangen ersetzenden Schnüre reichen etwa 4 m
hinten übers Pferd hinaus und sind durch einen Querstab
verbunden, an welchem der Skiläufer sich mit der Linken
hält, um mit der Rechten die Zügel zu führen. Zum Antrieb
dient lediglich Zuruf und leichtes Zügelschwingen. In Schweden
und Norwegen tragen die Fahrer Leibgurten, die vorn mit
einem Zapfen versehen sind, durch welchen die Zugschnüre
am Manne selbst befestigt werden, sodass er beide Hände
frei bekommt und somit auch eine Peitsche schwingen kann.
Bei uns wurde dieses letztere System nicht eingeführt, weil
der Fahrer im Falle eines Sturzes, wenn er den Zapfen nicht
sehr flink ausreisst und so die Zugschnüre freimacht, nach-
geschleppt zu werden Gefahr läuft.

Es ist dem Winter-Kurverein St. Moritz als Verdienst anzurechnen, zum erstenmal in der Schweiz ein Wettrennen von Ross und Mann in der beschriebenen Art durchgeführt zu haben. Wirkte dabei auch die Nebenabsicht mit, den Gästen eines weltbekannten Winter-Kurortes eine neue Anziehung zu bieten, so betreiben doch auch die meisten Mitglieder des genannten Vereins selbst den herrlichen Skisport in jeder möglichen Weise zu ihrem eigenen Vergnügen, und sind stolz darauf, dass ihre Jungen durch denselben immer mehr zu wirklichen Beherrschern auch des winterlichen Hochlandes sich herausbilden.

Gleich von Anfang an wurde der Vorschlag laut, den See als Rennplatz zu wählen; als einer der ersten wies Herr Major Iselin von Glarus auf die ganze Ebene zwischen St. Moritz und Maloja als einzigartiges Feld für Snörrekjöring hin. Kaum aber hatte man davon gesprochen, den See oder die Seen zu benützen, so türmten sich die Vorurteile von allen Seiten dagegen auf. Das war ein lustiges Wortgeplänkel bis über die Polizeistunde hinaus. Es kam soweit, dass in aller Form ein Augenschein über das kühne Unterfangen gefordert und auch tatsächlich veranstaltet wurde. Der Experte, Professor Heim in Zürich, gab sein Gutachten dahin ab, dass angesichts der Eisdicke des St. Moritzer Sees in den Monaten Januar und Februar bei gleichmässiger Verteilung etwa eine halbe Million Menschen sich mit aller Gemütsruhe über die Seefläche verbreiten dürfte. Die Angstmeier verstummten daraufhin, aber das erste Rennen fand dennoch nicht auf dem See statt. Etwas tauige Witterung mischte am 1. März dem Schnee auf der Eisdecke Wasser bei, und die Landstrasse trat dafür in den Riss. Doch noch einmal bäumte sich das Vorurteil auf, bevor das Schauspiel vor sich gehen konnte. Die Herren Pferdehalter zitterten plötzlich für ihre Gäule, drangen auf deren Versicherung, und beruhigten sich erst, als eine aus dem Stegreif geschaffene Versicherungssumme von 3000 Fr. bereitlag.

Endlich konnte es losgehen. Starter (Hauptmann E. Thoma) und Zeitrichter (Pfarrer Hoffmann) traten den 1. März 1906 nachmittags unter Schneegestöber auf den Plan, und Gaul für Gaul wurde wie beim Dauerlauf nach je einer Minute in den Kampf gelassen. Die vorgeschriebene Route hiess: Postplatz St. Moritz-Dorf-Bahnhofplatz-Seestrasse-St. Moritz-Bad-Campfer und zurück zum Start und betrug volle $9\frac{1}{2}$ km

mit einem Höhenunterschied von etwa 100 m. Zu Hunderten scharten sich die Zuschauer am Startplatz und längs des Rennwegs, und die zurückkehrenden Gäule und Skireiter, zum Teil in malerischer Rennstellung, wurden jeweilen mit lauten Beifallskundgebungen überschüttet. Es starteten im ganzen 13 Teilnehmer, von denen der erste 20 Minuten 22 Sekunden brauchte.

Für einheimische Gebrauchspferde waren 8—5 m durchschnittlich in der Sekunde bei tauig aufgeweichtem Schneeboden offenbar eine ganz respektable Leistung. Die Fahrer hielten sich ebenfalls tapfer, und allen Befürchtungen zum Trotz ereignete sich auch nicht der leiseste Unfall. — Das Interesse unseres Volkes wie der Kurgäste war das denkbar



Skikjöring auf dem St. Moritzer See 1907.

Ballance, phot.

liebenswürdigste. Das Niedagewesene hatte trotz bescheidenstem Rahmen Eindruck gemacht; und ein Sportsmann allererster Güte, Graf Schönborn aus Wien, tat damals beim Verlassen des Schauplatzes die Bemerkung: «Man wird sehen, in wenigen Jahren wird sich dieses Rennen zum ersten Sportsereignis von St. Moritz auswachsen.» Er hat recht behalten.

Eine rasch darauf einberufene Versammlung von Beteiligten hatte wenigstens den einen Erfolg, dass man sich versprach,

von dieser Sache nimmer zu lassen; und die Begeisterung einzelner stieg gar so hoch, dass von 50 000 Fr. Garantiesumme, d. h. von einer Aktien-Unternehmung mit diesem Kapital gesprochen wurde. Der angestammte kühle Sinn des Bündners verwies jedoch den kühnen Wunsch bald ins Reich der Träume und die Initianten zu bescheideneren Ausichten für die nächste Zukunft.

Der Januar 1907 fand einen von den Beteiligten gewählten Ausschuss, bestehend aus den Herren E. Thoma-Badrutt, Pfarrer C. Hoffmann, Hans Badrutt, Peter Rungger, M. Conrad und C. von Flugi, welche redlich bestrebt waren, dem Rennen diesmal schon eine grössere Ausdehnung zu verleihen, und mit dem See als Rennfläche Ernst zu machen. Zu diesem Zwecke wurde eine ellipsenförmige Bahn in der ungefähren Länge von 1750 m und der Breite von 20 m auf der See-
fläche abgesteckt und gewalzt. Die Längsseite gegen das Dorf zu wurde beidseitig abgehagt, die Bogen und die gegenüberliegende Längsseite einfach mit Fähnchen ausgesteckt. Die Erfahrung hatte gelehrt, dass eine völlige Umhagung überflüssig ist. Auf der Dorfseite, zwischen Sattelplatz und Rennbahn, waren einige primitive Holztribünen mit Sitzplätzen vorgesehen, der Haupttribüne gegenüber die Zielrichtertribüne mit der Signalglocke und die Nenn- und Rangtafel.

Die Bahn wurde einige Wochen vor dem Rennen vom Kurverein aus derart besorgt, dass regelrecht eingeübt werden konnte. Dies benutzten einige einheimische Pferdehalter, namentlich aber zwei Herren, die als erste den Mut hatten, wirkliche Rennpferde in den Kampf auf dem Eis zu führen und deshalb Dank und Anerkennung verdienen. Es sind das die Herren Hans Widmer-Wunderli von Zürich und Ottiker von Uzwyl.

Das Rennen war auf Sonntag den 27. Januar 1907 angesetzt und sollte sich in zwei Abteilungen vollziehen. I. Abteilung: Skikjöring um den Preis von St. Moritz, Gesamtbetrag Fr. 1500.—. II. Abteilung: Trabfahren auf Rennschlitten um den Preis des Engadins, Gesamtbetrag Fr. 1000.—.

Für letzteres hatten sechs Private Rennschlitten aus Norwegen (Typus O. Sörensen, Christiania) bezogen und verdankenswerterweise zur Verfügung gestellt. An Nennungen liefen ein für Skikjöring 14, für Trabfahren 18. Damit war die relative Bedeutung des Rennens gesichert. Doch «mit des Geschickes Mächten ist kein ew'ger Bund zu flechten»:

hatte bis kurz vor dem grossen Tag der Himmel sich dem Unternehmen günstig gezeigt, so machte er dafür unmittelbar vor dem mit grösster Spannung erwarteten Schauspiel die grimmigste Drohmene und sandte Samstags seine Schneeflocken so reichlich hernieder, dass bis Sonntag Morgen kein Entscheid über Abhaltung des Rennens getroffen werden konnte. Den Ausschussmitgliedern bleibt wohl in unvergesslicher Erinnerung, mit welcher freudigem Erstaunen sie beim Erwachen am Sonntagmorgen einen strahlenden Engadinerhimmel begrüsst. In aller Herrgottsfrühe konnte nach Chur berichtet werden, dass der Abfahrt des bereitwilligst von der Direktion der Rhätischen Bahn zur Verfügung gestellten Extrazuges nichts im Wege stehe. Derselbe brachte dann auch eine nach Hunderten zählende Schar Flachlandbewohner nach St. Moritz.

Dank der guten Vorbereitung nahm das Rennen unter der frischen Hand des Starters, Hauptmann Thoma, seinen Anfang auf die Minute. Erfahrungslos, wie man war, wagte man nicht, eine grössere Zahl Pferde zugleich ablaufen zu lassen, da man verhängnisvolle Zusammenstösse befürchtete. Es wurde deshalb in Abteilungen zu höchstens 4 Pferden gerannt, zunächst auf eine Strecke von 2000 m. Für das Finale, in welches die Sieger der einzelnen Abteilungen einzutreten hatten, erstreckte sich die Laufbahn auf 3000 m. Fünf Pferde nahmen daran teil; und es darf ohne Uebertreibung gesagt werden, dass damit der Erfolg des Snörrekjöring in St. Moritz endgültig gesichert war. Das stolze Schauspiel erfüllte die Herzen der Zuschauer mit Freude und Bewunderung. Bekanntlich siegten die beiden Renner des Herrn Widmer von Zürich, die, trefflich geführt von den Herren Karl Nater und Harald Smith, die 3000 m in 4 Minuten 22 Sekunden, beziehungsweise 4 Minuten 23 Sekunden zurücklegten und mit ihrem aus diesen Zahlen erkennbaren, hartnäckigen Wettkampf ein grossartiges Finale schufen.

Das darauf folgende Trabfahren hatte einen bedeutend ruhigeren Charakter. Wegen Mangel an Schlitten konnte nur in Abteilungen zu je drei gestartet werden. Das verlangsamte das Rennen und lähmte das Interesse, sodass sich der Grossteil des Publikums vor den letzten Fahrten zerstreute. Es war ihm nicht zu verargen. Die Sonne war gesunken, und eine beissende Kälte hatte eingesetzt. Die Zielrichter, die eben aushalten mussten, machten einen bemühend erfrorenen Eindruck.



In voller Fahrt.

G. R. Ballance, phot.

Schon am Donnerstag, 31. Januar 1907, d. h. vier Tage nach dem ersten Rennen auf dem St. Moritzer See, finden wir an die 20 begeisterte Männer vereinigt, um den Rennverein St. Moritz zu begründen, der in Zukunft für derartige Unternehmungen eine sichere Grundlage zu bieten hätte. Der erste Vorstand desselben besteht zur Zeit noch, und zwar unter dem Vorsitz des Herrn E. Thoma.

Der Anschluss an den schweiz. Rennverein wurde zunächst noch abhängig gemacht von den weiteren Erfahrungen in der für unsere Schweiz ja noch vollständig neuen Angelegenheit.

Es ist klar, dass der Hauptverhandlungsgegenstand für die neue Vereinigung die Vorbereitung des nächstjährigen Snörrekjöring und Trabfahrens sein musste. Schon zeitig im November wurde das Programm aufgestellt, und auf dessen Grundlinien zu wirken angefangen. In kurzer Zeit viel Abwechslung, das war der Wahlspruch. Dem ganzen Unternehmen wurde in der Person des lebenswürdigen, österreichischen Thronfolgers Franz Ferdinand ein kenntnisreicher Gönner gewonnen. Die Grosszügigkeit liess nichts zu wünschen übrig. Das Rennen selbst war in sechs Abteilungen vorgesehen:

1. Trabfahren	Entfernung	3000 m.
2. Snörrekjöring	«	2500 «
3. Traber-Derby	«	3500 «
4. Grosses Skikjöring	«	3000 «
5. Paar-Trabfahren	«	3500 «
6. Trostrennen (Skikjöring)	«	800 «

Für diese sechs Rennen liefen im Ganzen 45 Nennungen ein. Die Zahl der auswärtigen Teilnehmer hatte sich dabei schon ganz merklich gemehrt. Kurz, alles war im besten Zug, als sich plötzlich von seiten des Heimatschutzes und von seiten des Tierschutzvereins Proteste erhoben; erstere gegen den Totalisator, letztere gegen vermeintliche Tierquälerei. Jene wurden durch Hinweis auf den bei den schweiz. Rennen längst geduldeten Totalisator, diese durch den Augenschein zu widerlegen gesucht.

Jedenfalls nahm das Rennen, das am 2. Februar 1908 bei tadellosem Wetter vonstatten ging, einen ungleich grösseren Umfang an als seine Vorgänger. Die vermehrten Tribünen waren dicht mit Zuschauern besetzt, links und rechts davon standen die Neugierigen zu vielen Hunderten, und innerhalb der Fahrbahn reihte sich Schlitten an Schlitten.

Es geht über den Rahmen unsrer kleinen Arbeit hinaus, den Verlauf des Rennens, von welchem die Tagespresse ausführlich Notiz genommen, das nähere zu beschreiben. Wir stellen nur mit Genugtuung fest, dass auch diesmal, und zwar in erhöhtem Masse gegen früher, das Spannende und Herzerfreuende des neu eingeführten Sportes zur Geltung kam, umso mehr, als Ross und Reiter den Kampfplatz immer heil verliessen. Zwar fehlte es nicht an aufregenden Szenen, die zunächst Schlimmes befürchten liessen. Gleich zu Beginn des ersten Skikjöring-Kurses stürzte unvermerkt ein kleiner Köter in die Bahn und schreckte die heransausenden Pferde derart, dass sie in wilden Seitensprüngen davonjagten, die kühnen Skifahrer zusammenwerfend und zu Fall bringend. Doch nur einen Augenblick dauerte die Verwirrung. Die Kühnheit und Geistesgegenwart der Fahrenden bekundete sich dabei nur umso deutlicher.

Das finanzielle Resultat war ein erfreuliches. Den Ausgaben im Gesamtbetrag von Fr. 16 405.25 stand, dank vornehmlich der Opferfreudigkeit der einsässigen Bevölkerung, eine Gesamteinnahme von Fr. 19 622.10 gegenüber, sodass Fr. 3216.85 auf neue Rechnung angeschrieben werden konnten, zwölf neue Schlitten, Modell Conrad, St. Moritz, mit höherem Sitz und weiter auseinanderstehenden Kufen, nicht mitgerechnet.

Wir wissen jetzt, dass unsere schmucken, blauen, mit flatternder Farbenschleife hinter wildjagenden Pferden dahereifahrenden Jungen zum eisernen Bestand unseres Wintersportplatzes gehören. Niemand, der dabei gewesen ist, möchte das Schauspiel künftig missen.

