

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 45 (1900)
Heft: 5

Artikel: Course de fond de 1899 : organisée par le Reit-Club de Zurich
Autor: Dutoit, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-337754>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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

COURSE DE FOND DE 1899

Organisée par le Reit-Club de Zurich

En 1898, la Société de cavalerie de la Suisse occidentale a organisé une course de fond de Lausanne à Berne et retour. Les camarades de la Suisse orientale n'ont pas voulu rester en arrière et en ont préparé une à leur tour, l'automne dernier.

Il nous a paru intéressant, en vue de la course qui va être courue le mois prochain à Berne, de donner quelques détails sur les méthodes d'entraînement, ainsi que sur les incidents de route de quelques-uns des gagnants de la course de Zurich.

Contrairement à ce qui s'est passé en 1898, le programme de Zurich ne prescrivait aucun arrêt obligatoire et ne fixait aucun itinéraire. Il portait simplement le parcours à suivre : Zurich, Brienz, Berne, Sursee, Zurich, ou vice-versa.

Entre Sursee et Zurich, on devait éviter la vallée de la Sihl.

Le départ des cavaliers s'effectuait de dix en dix minutes. Leur rang était désigné par le sort.

Deux catégories de cavaliers : les « poids légers » jusque et y compris 75 kg. ; les « poids lourds », au-dessus de 75 kg.

Entraîneurs interdits.

Le parcours devait être effectué en moins de 60 heures, à peine d'être déchu de tous droits à un prix ou à une indemnité des frais de transport.

Un contrôle sévère du cheval et du cavalier avait lieu à l'arrivée. De plus, huit heures après la rentrée à Zurich, le cavalier avait à se présenter devant la Commission, sur l'Allmend de Wollishofen, à y parcourir au trot ou au galop environ un kilomètre et à prendre quelques obstacles. La course avait été richement dotée par le Reitclub et le parcours arrêté d'après les conseils de M. le major de Loys.

Il s'agissait pour les concurrents de choisir le parcours le

plus réduit et le plus favorable entre les trois points de contrôle en cours de route : Brienz, Berne, Sursee. Pour ceux d'entre eux qui habitaient l'autre extrémité de la Suisse, ce choix était embarrassant, et la difficulté de la course augmentait, attendu que la vitesse dépend de la connaissance des profils et de l'état des routes et que la carte ne fournit à cet égard que peu ou pas de renseignements. Un parcours préalable, à bicyclette, de la route à suivre est utile ; si ce parcours est effectué à cheval, c'est mieux encore, car on peut être assuré que la bête n'oubliera pas le chemin et qu'elle marchera plus gaie et plus sûre, surtout lorsque au retour elle se sentira approcher du point de départ. C'est ce qu'a fait avec succès M. le major de Loys et ses concurrents zurichois, qui avaient fait de la route une étude approfondie.

Je dois à l'obligeance de M. le 1^{er} lieutenant Baumann, secrétaire du Reitclub, l'indication du parcours le plus court, repéré en kilomètres, de station en station, ainsi qu'un plan de course qui est un modèle du genre, mais qui n'a pu, en définitive, être suivi par lui par suite de l'indisposition de son cheval.

Le manque de place m'empêche de l'exposer ici et je dois me borner à en donner les conclusions.

En divisant le parcours à suivre en étapes moyennes de 50 à 70 kilomètres, selon la configuration du terrain, en choisissant entre les différents points de ces étapes trois itinéraires les plus favorables, on obtient, tenant compte des arrêts, les temps suivants :

Parcours.	Distance. Km.	Temps nécessaire au parcours d'après l'itinéraire		
		N ^o 1. Heures.	N ^o 2. Heures.	N ^o 3. Heures.
Zurich-Lucerne	50	5	5 1/2	6
Arrêt		1	1	1
Lucerne-Brienz	55	6	6 1/2	7
Arrêt		2	2	2
Brienz-Berne	65	7	7	7
Arrêt		3	3	3
Berne-Sursee	70	8	8 1/2	9
Arrêt		2	2	2
Sursee-Zurich	60	7	7	7 1/2
Total	300 ¹	41	42 1/2	44 1/2

¹ Le parcours était exactement de 306 kilomètres.

Vitesse moyenne de kilomè-
tres à l'heure :

Arrêts non compris, km.	9,3	8,7	8,2
Arrêts compris, km. . .	7,3	7,0	6,7

Ce tableau, tout théorique qu'il est, s'est néanmoins rapproché de la réalité ou plutôt de la moyenne des vitesses. On trouve en effet que les différents coureurs ont parcouru à l'heure, arrêts compris, en moyenne : major de Loys 8 km. 240, 1^{er} lieutenant Stoffel 7 km. 660, major Dutoit 7 km. 370, 1^{er} lieutenant Neher 5 km. 740, lieutenant Honegger 5 km. 610, colonel Schlatter 5 km. 160.

Sauf le résultat obtenu par M. le major de Loys, les vitesses ne peuvent être taxées de fortes. Elles sont inférieures à celles qu'ont atteintes pour un parcours deux fois plus long, dans la course Vienne-Berlin, les Autrichiens (6 km. 190), les Allemands (5 km. 750), ou encore le lieutenant de dragons russe Asséef, 8 km. (arrêts *non* compris, il est vrai, mais sur un parcours de 2633 km.), dans sa course de Loubny à Paris¹. Si l'on se reporte aux deux courses de fond italiennes, signalées en 1898 par la *Revue militaire suisse*², nous trouvons pour la première, d'une longueur de 390 km., une vitesse moyenne de marche oscillant entre 6,2 et à 8,4 km., avec des chevaux rentrés en condition ; dans la seconde, de 310 km., une vitesse de 9,1 à 9,9 km., avec une « casse » de près de la moitié du « matériel ». Il semblerait donc qu'une moyenne de 8,0 à 8,5 km. ne puisse guère être dépassée dès que le parcours excède 300 km., tandis que pour les parcours plus faibles, 100 km. par exemple, comme celui de Lausanne-Berne, et comme cette course l'a du reste prouvé, on arrive à couvrir impunément 13,3 km. à l'heure, la limite extrême ne dépassant pas cependant 15 km.

Commentant les résultats de la course suisse de l'an dernier, le *Journal de tous les Sports* s'exprime comme suit :

Une importante épreuve de fond a été disputée le 14 octobre dernier en Suisse. Organisée par les soins du Reitclub de Zurich, elle comportait un parcours de 300 km., dont l'itinéraire était le suivant : Zurich, Berne, Thoune, Brienz, Brünig, Lucerne, Zurich.

Ce qu'il importe de faire tout de suite ressortir, c'est la performance du

¹ Voir *Revue militaire suisse*, 1899, page 252. Cet article donne comme vitesse des Allemands dans la course Berlin-Vienne 7 km. 50. Il faut lire 5 km. 750.

² Page 760.

vainqueur, le major de cavalerie de Loys, qui a couvert les 300 km. de parcours en 37 h. 7 m., ce qui fait une moyenne par heure de 8 km. 220.

A prime abord, ce résultat ne paraît pas extraordinaire, mais si l'on tient compte des différences de niveau existant en Suisse, la chose change d'aspect.

Zurich, point de départ, est à 400 m. au-dessus de la mer, et Brünig à 1036 m. Entre Zurich et Berne, il y a des différences de niveau de plusieurs centaines de mètres également, et en partie de mauvaises routes.

Dans de telles conditions, la performance de M. de Loys constitue un excellent record qui méritait d'être signalé.

Le cheval que pilotait M. de Loys, *Beans*, est un hongre, bai brun, 8 ans, 1^m62, par Richfield et une fille de Inchcolm, gagnant du Wood Dalling Steeple-Chase (6500 m.) et du Bungay Farmers Cup (4500 m.).

Beans a terminé très frais. Il n'a mangé en route que 16 kg. d'avoine, 3 kg. de foin, 4 kg. de pain sec et 1 kg. de sucre. Le lendemain même, M. de Loys a monté son cheval pour les exercices de l'école centrale de Thoune, où il est officier instructeur.

La distance exactement parcourue est de 305 km., couverts en 37 h. 7 m., arrêts compris. Le parcours Lucerne-Zurich, dernière étape, 54 km., a été couvert en 4 heures. Total des arrêts, 7, donnant un ensemble de 10 h. M. de Loys a marché à côté de son cheval 58 km.

L'officier arrivé second est le lieutenant Stoffel, qui, quoique n'étant pas entraîné, a réussi à faire la course en 39 h. 56 m., avec un poids de 90 kg.

A l'épreuve ont participé en tout huit officiers, dont six sont revenus, deux chevaux ayant commencé à boiter en route, mais *tous* étaient complètement mobilisables deux jours après la course.

Tels sont les résultats de ce raid hippique. Pour n'avoir pas donné un temps de record — 37 heures ne bat rien. — la performance est fort appréciable et montre une fois de plus ce qu'un cavalier sachant ménager sa monture et lui donner en temps et en heure les soins et le repos nécessaires, peut obtenir d'un cheval sans risque de surmenage ni de claquage.

Regardons un peu comment les choses se sont passées d'après le récit des concurrents eux-mêmes.

A tout seigneur, tout honneur. M. le major de Loys a gagné avec *Beans*, cité dans la *Revue*, en 1899, comme le type le plus parfait qui ait couru la course de Berne, monté alors par le lieutenant Bühler, de Winterthour.

Son pedigree montre d'ailleurs qu'il n'est pas le premier venu.

Voici des renseignements complémentaires fournis par M. de Loys sur sa course :

1. Arrêts-fourrages.

- a) Sursee, 1 h. 30, 2 litres avoine, 2 kg. pain, $\frac{1}{2}$ kg. sucre.
- b) Sumiswald, 30 m. 2 » » — $\frac{1}{2}$ kg. »
- c) Thoune, 6 h., 8 » » 3 kg. foin, $\frac{1}{2}$ kg. »
- d) Lungern, 30 m., 2 » » 1 kg. pain, $\frac{1}{2}$ kg. »
- e) Lucerne, 1 h. 30, 5 » » 2 kg. foin, $\frac{1}{2}$ kg. »

Abreuvé toutes les heures environ.

2. Arrêts-contrôles.

15 minutes à Berne, 30 minutes à Brienz.

3. Allures.

J'ai considéré, dit le major de Loys, la distance à parcourir comme deux fortes étapes.

La plus grande vitesse dans la première étape a été de Berne à Thoune, 1 h. 45 (le km. en 3 m. 7 s.); dans la deuxième étape, de Lucerne à Zurich, 4 h. (le km. en 4 m. 4 s.).

Règle générale, j'ai *marché* tout ce qui se faisait au pas et les descentes au pas de course à côté de *Beans*.

D'après un pointage minutieux, j'ai fait 58 km. à pied.

Beans à l'entraînement me faisait facilement 16 km. au pas de suite en 2 heures.

4. Heures de départ et d'arrivée.

Départ de Zurich, 4 h. 30 matin; arrivée à Thoune, 8 h. soir.

Départ de Thoune, 2 h. matin; arrivée à Lucerne, midi.

Départ de Lucerne, 1 h. 30 soir; arrivée à Zurich, 5 h. 37 soir.

5. Entraînement.

a) Cheval : premièrement, période de préparations, 3 mois; période intensive, 1 mois.

b) Cavalier : période de préparations, 1 mois; période intensive, 1 mois.

Abstinent, pas de vin ni alcool depuis plusieurs années.

A l'entraînement à pied, j'ai fait facilement des étapes de 20 km. en 2 heures et des reprises de pas de gymnastique de 12 km. sans arrêt.

J'ai le sentiment que si la course était à refaire, je pourrais, sans effort, économiser 1 h. 30 à 2 heures sur le parcours total.

Pendant la course, j'ai bu beaucoup de lait. J'ai mangé : à Sursée, déjeuner léger; à Thoune, déjeuner complet; à Lungern, collation; à Lucerne, fort déjeuner à la fourchette.

J'ai mis de Zurich à Sursée 6 h. 12 m.; de Sursée à Berne 8 h.; de Berne à Brienz 11 h. 56 m.; de Brienz à Zurich 11 h. 4 m.; au total 37 h. 7 m., soit 8 km. 240 à l'heure.

En déduisant les arrêts, le major de Loys a donc marché à

montées et descentes à raison de 5 m. 1 s. le kilomètre, soit à près de 12 km. à l'heure.

Malgré une vitesse bien inférieure, Stoffel n'en a pas moins mérité de la patrie. Avec 90 kg., peu d'entraînement, atteindre une vitesse de 7 m. 6 s. le kilomètre, arrêt compris, c'est un résultat magnifique, surtout avec une bête dont le ferrage laissait à désirer.

Il n'indique que trois arrêts-fourrages : Sarnen, 1 h. 30 m.; Berne, 2 h. 30 m.; Sursee, 1 h. 30.

Je crois aussi qu'il y a eu un léger arrêt à Interlaken et à Sumiswald, mais ce qui est surtout à retenir dans ce parcours, c'est la distance de Zurich-Brienzen-Berne, 178 km., franchie en 20 h. 10 m., avec un arrêt-fourrage de 1 h. 30 m., pendant lequel la jument a à peine avalé 2 litres de fourrages. La vitesse dans cette étape correspond à 8 km. 8 à l'heure, arrêt compris, ou à 6 m. 8 s. le kilomètre, arrêt déduit.

Il est fâcheux que cette allure ne se soit pas soutenue de Sursee à Zurich, où le train est tombé à 7 km. 3 à l'heure.

Le troisième coureur n'a pas brillé¹. Il aurait pu faire mieux, étant donné la qualité de sa monture et l'aptitude du cavalier à se passer de sommeil. Une seule chose à son actif : il n'a jamais été précédé par aucun domestique et il a toujours dû prendre ses dispositions d'écurie lui-même.

D'autres facteurs que la marche ont contribué à cet échec. Citons un trop grand arrêt à Interlaken (2 $\frac{3}{4}$ h.), une erreur de parcours à Thoun où il a perdu 30 minutes, une erreur de parcours provenant de l'obscurité à Riesen, d'où détour de 10 km. En partant deux heures plus tôt d'Interlaken, il aurait profité du clair de lune jusqu'à Berne et aurait ainsi évité 1 $\frac{1}{4}$ h. de fausse route, ce qui, avec les deux heures du trop long arrêt à Interlaken, constitue exactement l'avance prise sur lui par Stoffel. Le contrôle et l'arrivée en pleine nuit à Berne lui ont causé trois quarts d'heure de retard. Ce retard n'a pu être regagné vu l'ignorance complète des routes de Berne à Sursee par Worben, Sumiswald, Hutwyl et Zell, et l'obscurité profonde depuis Farwangen, facteurs qui ont ralenti considérablement le train.

Temps employé : Zurich-Brienzen 12 h. 30 m., Brienzen-Berne

¹ Le major vétérinaire Dutoit, auteur de ces lignes. (*Réd.*)

10 h. 30 m., Berne-Sursee 12 h., Sursee-Zurich 6 h. 34 m., total : 41 h. 30 m., soit 7 km. 37 à l'heure.

Le dernier parcours, Sursee-Zurich, est seul à relever. En effet, si l'on déduit l'arrêt (1 h. 20 m.), on voit que Dutoit a mis, de nuit, et sans connaître la route, deux minutes de plus que le major de Loys, soit 5 h. 14 m. contre 5 h. 12 m. et contre les 6 h. 46 du lieutenant Stoffel. Une autre fois, il profitera mieux des lumières de la carte et de la lune.

Le n° 4, le premier lieutenant Neher, de Berne, a fait une première étape superbe. L'auteur de ces lignes l'a croisé près de Beatenberg, à minuit environ. Neher avait parcouru 176 km. en 19 $\frac{1}{2}$ h., y compris les 10 derniers kilomètres à pied, traînant son cheval, tombé subitement malade, jusqu'à Interlaken. A ce moment, Neher avait une avance énorme sur ses concurrents, qui dormaient encore à Thoune, avance que malheureusement il n'a pu maintenir. Sur ce long parcours, il n'avait fait que trois haltes : à Münster 1 h., à Hutwyl 1 h. 45 et à Berne 1 h. 20. L'avoine consommée pourrait bien avoir été la cause de cette indisposition et le cheval devait être doté d'un boyau solide pour résister à 28 litres d'avoine fourragés en moins de 24 heures.

Il est quand même rentré fort honorablement à Zurich, fournissant une vitesse de marche moyenne de 5 km. 740 à l'heure.

Le n° 5, M. le colonel Schlatter, commandant de la VIII^e division, a fait la course très régulièrement, avec une moyenne d'environ 100 km. par jour, et un total de 59 h. 20 m., ce qui équivaut à 5 km. 160 à l'heure. Le cavalier et le cheval étaient en parfait état au retour et le colonel a été vivement félicité.

Le lieutenant Honegger, avec son trotteur américain, est arrivé un peu endommagé et a été disqualifié. Il a consigné ses impressions de voyage en un charmant rapport qu'il a bien voulu m'envoyer de Paris. Ses principales observations sont que, contrairement à certaines opinions, une lanterne est d'un grand secours dans la marche de nuit. Il dit que M. le major de Loys en portait une à l'étrier. Le lieutenant Honegger s'est fort bien trouvé de faire galoper son cheval chaque fois qu'un terrain propice le lui permettait ; le galop, d'après lui, remet

le cheval en verve. M. Honegger n'est pas partisan du thé ou du café en campagne; il préfère le Bordeaux ou le Champagne, qui empêchent le sommeil et mettent la « bonne humeur au cœur ». Il n'en est pas de même pour le cheval, qui, après avoir bu un litre de vin à Lucerne, s'est trouvé saoul à Honau.

La vitesse moyenne du lieutenant Honegger a été de 5 km. 61 à l'heure.

Le premier-lieutenant Baumann, le dévoué secrétaire du Reitclub, a fait le parcours Zurich-Brienzen 13 $\frac{1}{4}$ h., mais a dû abandonner la course par suite d'une forte pression de selle au garrot.

Il en a été de même du lieutenant de cavalerie Girod, de Fribourg, qui, collé à son commandant, avait fourni jusqu'à Brienzen un excellent record, soit 196 km. en 15 h. A Lungern, le cheval se tordit le boulet et se mit à boiter.

L'entraînement de M. Girod est très caractéristique. Il l'a commencé fin juillet. Au commencement d'août, il exécuta une course de distance par Château-d'Œx, Aigle, Morgins. De Morgins à Annecy, par Evian, La Roche. D'Annecy par Tanninges et Albertville sur Aix-les-Bains. Retour par Givors et par la même route qu'à l'aller sur Morgins, d'où, d'une seule traite, à Fribourg.

Cette course a duré quinze jours. En septembre, grandes manœuvres. Depuis ces manœuvres, chaque jour 40 à 50 km., sauf le dimanche, jour de repos. Le 11 octobre, au matin, départ de Fribourg pour Zurich, par Berne et Sursee. Arrivée à Zurich le 13. Le même jour, reconnaissance de 25 km. sur la route de Lucerne. Le 14, départ. Le cheval mangeait jusqu'à 24 litres d'avoine par jour avec du foin et des carottes.

*
* * *

En résumé, et si on mesure les résultats aux efforts entrepris pour les obtenir, on constate que si le major de Loys a gagné, c'est qu'il l'avait mérité. Son cheval, tout d'abord, était de première force, entraîné avec une méthode judicieuse. Lui-même est parvenu à acquérir un entraînement de marche et de pas gymnastique que lui envieraient bien des professionnels. Puis, chose importante, il avait reconnu la route à fond, ce qui lui a permis de gagner quatre heures dans le trajet Sursee-Berne. D'autre part, il a été servi par les circonstances. Il a pu

faire de jour, avec rapidité, le parcours Berne-Thoune et surtout le parcours final, Sarnen-Zurich, sur une bonne route, absolument plate et bien différente de celle Sursee Bremgarten-Zurich, qu'ont suivie d'autres coureurs.

Je me permettrai de lui dire, qu'à sa place, j'aurais moins dormi à Thoune.

Stoffel, lui, me rappelle de Starhemberg, le gagnant de la course Vienne-Berlin. Il a effectué le trajet sans beaucoup d'entraînement, avec une jument dodue, dénotant la bonne maison, et s'est tiré d'affaire avec sa pointe hardie de Sarnen à Berne, sans arrêt-fourrage. Notons que la bête avait peu ou pas mangé à Sarnen et qu'elle a presque marché sans un bon repas de Zurich à Berne, 178 km. L'arrivée était à peu près le maximum de ce qu'elle pouvait donner.

Le troisième a mal calculé son affaire, comme il a été dit ; il aurait dû étudier le terrain, fourrager moins longtemps et moins souvent, et moins admirer la nature entre Berne et Sursee. Sa seule revanche a été la présentation de la jument sur l'Allmend. La bête était en superbe état.

Le premier-lieutenant Neher est l'homme qui convenait pour un bon record. Léger, porté par un pur sang fort et bien membré, il m'a donné l'impression à Beatenberg qu'il nous battait tous. Le cheval s'est-il arrêté pour cause de colique ? Est-il cabochard ? Le cavalier avait-il sommeil ? *Chi lo sa ?*

M. le colonel Schlatter a fait la course méthodiquement. Il avait annoncé d'avance qu'il couvrirait 100 km. par jour en marchant de 10 à 11 heures et qu'il se reposerait pendant la nuit. C'est ce que demande Maurice de Justé, qui n'est pas tendre pour les rosses. Tous ceux qui ont vu arriver le colonel et son cheval ne se seraient pas doutés qu'ils venaient de parcourir 306 km. ; ils paraissaient plutôt partir pour l'inspection.

Le cheval de Honegger avait bu un verre. Cela a dû le retarder, mais l'essentiel est que son cavalier n'ait pas perdu courage. Il se propose de recommencer... à courir.

M. Baumann a dû méditer sur la valeur d'une chabraque bien adaptée à la selle pour une course de fond, M. de Lenzbourg sur l'inconvénient de la colique au départ. D'autres encore sur l'insécurité de la machine-cheval, au triple point de vue du « soufflet », de la « paillasse » et des « pattes ».

DUTOIT.