

EXPOSITION

SAINT-BON
STATION DES ANNÉES 30

EXPOSITION ORGANISÉE PAR LA MAIRIE DE SAINT-BON - COURCHEVEL

EXHIBITION ORGANISED BY SAINT-BON - COURCHEVEL MAIRIE



COURCHEVEL
SAVOIE - FRANCE

Pour comprendre le présent, pour mieux penser et créer l'avenir, il est indispensable d'explorer le passé.

La commune de Saint-Bon Courchevel porte une attention toute particulière à son histoire et souhaite qu'au fil des années, loin de se perdre, les souvenirs de ses débuts se renforcent. Un film « Courchevel, la part du rêve » et quatre vidéo clips, disponibles sur le site internet de la mairie, ont été réalisés depuis deux ans. La mairie a également racheté la collection de M. Yves Goffo, véritable trésor pour notre mémoire.

C'est une partie de cette formidable collection constituée de documents et d'objets anciens souvent insolites, mais aussi de pièces issues des archives municipales, que nous vous proposons de découvrir grâce à l'exposition « Saint-Bon, station des années 30 ».

Parcourez les explications et revivez ces années charnières qui marquent le début du ski à Courchevel. Je vous souhaite une bonne visite.

To understand the present, and to better plan and create a future, it is essential to explore the past. The commune of Saint-Bon Courchevel pays particular attention to its history and hopes that as the years go by, rather than forgetting the past, the memories of the resort's early days will become ever stronger. A film: "Courchevel, la part du rêve," and four short videos which can be found on the Mairie's website, were made two years ago. The Mairie has also bought M. Yves Goffo's collection: a real treasure trove of memories.

It is through some of this incredible collection, made up of documents and artefacts, many of which are very unusual, as well as pieces from the municipal archives, that we invite you to come and enjoy this exhibition, and discover "St-Bon: a Thirties resort". Follow the explanations and relive these pivotal years which marked the beginning of skiing in Courchevel. I hope you enjoy your visit.

Gilbert BLANC-TAILLEUR,
maire de Saint-Bon Courchevel
Mayor of Saint-Bon Courchevel

Rédaction / Edition
Dominique Thabuis.

Comité de suivi
/ Follow-up committee
Isabelle Sullice, Nadège Lepeudry,
Jean Christophe Berrard.

Panneaux / Posters
Annabelle Bard,
conception graphique.
White Angel, impression.

Brochure / Booklet
Annabelle Bard,
conception graphique.
L'Edelweiss, impression.

**Illustrations et objets
de l'exposition / Illustration
and objects in the exhibition**
Archives municipales de
Saint-Bon Courchevel ;
archives publiques et privées,
collection Yves Goffo,
collection Danièle Sullice.

Janvier 2012.

D'ABORD UN TOURISME ESTIVAL...

Jusqu'au début du 20^e siècle, l'économie de la commune de Saint-Bon était basée sur l'élevage et la fabrication fromagère. L'industrialisation des fonds de vallée modifia cette structure économique et permit aux hommes d'avoir une double activité : ouvriers et paysans.

Dans le même temps, le développement du chemin de fer jusqu'à Moûtiers et l'essor de la station thermale de Brides favorisa un tourisme estival en complément de l'activité agricole.

Quelques touristes souvent originaires de la région lyonnaise venaient passer leurs vacances d'été à la montagne, ils prenaient pension au « Chalet Curtet » ou louaient les maisons laissées vacantes par la transhumance en alpages.

En effet, dès 1908, Agathe Curtet avait saisi l'opportunité et créé un café-restaurant à Saint-Bon le « Chalet Curtet » qui devint rapidement l'hôtel du Lac Bleu. C'était le point de départ d'excursions vers les alpages et les lacs de la montagne environnante.

Parmi ces passionnés de montagne, il y avait déjà quelques skieurs téméraires remplaçant les estivants durant l'hiver.

It began with summer tourism...

Up until the beginning of the 20th century Saint-Bon's economy revolved around farming and cheese production. Industrialisation at the bottom of the valley had an impact on the economic structure as it allowed men to have two occupations: working in the new industries and farming. At the same time the railway line developed, coming all the way up to Moutiers, which along with the increasing popularity of the thermal resort of Brides, encouraged summer tourism: a new source of income to supplement the farming industry.

Some tourists, often from the Lyon region, came to spend their summer holidays in the mountains. They would stay at 'Chalet Curtet' or rent one of the houses that had been vacated during the seasonal migration to the pastures.

In 1908 Agathe Curtet seized the opportunity to start a café-restaurant in Saint-Bon - the 'Chalet Curtet', which soon became known as the 'Hotel du Lac Bleu'. This was the beginning of trips to the mountains and surrounding lakes.

Amongst these mountain enthusiasts there were already a few foolhardy skiers who would take over from the summer tourists during the winter.



Hôtel du Lac Bleu, 1920 env.
The Lac Bleu Hotel, 1920 approx.

ET LE SKI DEVINT UN SPORT...

Dans les pays nordiques, le ski fut d'abord utilisé comme moyen de locomotion. Au début du 20^{ème} siècle, après un usage militaire qui en favorisa le développement, le ski devint un sport et un loisir. Une nouvelle économie se mit alors en place dans les villages de montagne grâce au tourisme hivernal.

Louis Curtet et André Vilna avaient pleinement conscience du potentiel de la vallée de Saint-Bon et ses champs de neige (Pralong, Pralin, Verdon...). Ils décidèrent donc, dès 1925, d'ouvrir l'hôtel du Lac Bleu toute l'année.

Les premiers lieux d'hébergement étaient le point de départ de toutes les randonnées en montagne.

Les remontées mécaniques n'existant pas encore, les descentes à ski étaient précédées de longues montées à pied ou à peau de phoque. Les skieurs les plus aguerris partaient pour la journée et grimpaient jusqu'au col de la Loze, à la pointe de la Vizelle, au Roc Merlet, aux Avals...



Champs de ski de Pralin, 1937 env.
Pralin ski fields, 1937 approx.

Skiing becomes a sport...

In the Nordic countries skiing was first used as a means of transport. At the beginning of the 20th century, having been employed by the military, development expanded and skiing became a leisure activity. Winter tourism provided a new source of income for the mountain villages.

From 1925 the potential in the Saint-Bon valley and its snow-fields meant that Louis Curtet and André Vilna were able to open the Lac Bleu hotel all year round.

This first accommodation was where people would set off, heading up into the mountains for the day.

Ski lifts did not yet exist and so descents were preceded by long climbs by foot or with sealskins. The most hardened skiers would head off for the day, climbing up to the Col de la Loze, the pointe de la Vizelle, the Roc Merlet, Les Avals...

RÉCIT D'UNE COURSE À SKI EN 1910

Par Aimé Coutagne, dans
« *Le carnet d'un skieur* ».
Extrait de la Revue Alpine
publiée par la section
lyonnaise du Club Alpin
Français en décembre 1910.

28 mars 1910. — Sommet de la Vizelle (2.746 m.).

Dans la chaude clarté d'un soleil aveuglant,
A travers les sapins que la neige enguirlande,
Sur la pente, déserte et monotone lande,
Voilà des heures que je fais mon sentier blanc.

Des heures d'un travail machinal, accablant,
Dans un pays de rêve, un pays de légende;
Mais plus l'effort fut long, et plus la joie est grande,
De la chute rapide au vertige troublant.

Quelquefois je m'arrête. Au loin s'enfuit ma trace
Effacée à demi. Rapidement j'embrasse
L'horizon clair d'un regard las, mais triomphant

Puis me sentant trop seul je reprends mon voyage,
Dans le bruissement de la neige que fend
De mes skis vagabonds le pénible sillage.

La Pointe de la Vizelle (nom tiré de la carte sarde) est le sommet 2746 E. M., un peu au Sud de la Croix de Verdon (2.744 m.). Egale en altitude à sa voisine, aucun à-pic n'en défend l'accès en hiver, et comme son vis-à-vis le Roc Merlet elle constitue de tous points de vue une jolie course à skis. Déjà, le 9 février 1908, j'étais monté seul à 200 mètres en dessous du point culminant, que je n'avais pu atteindre, faute de temps. Je m'étais bien promis de revenir.

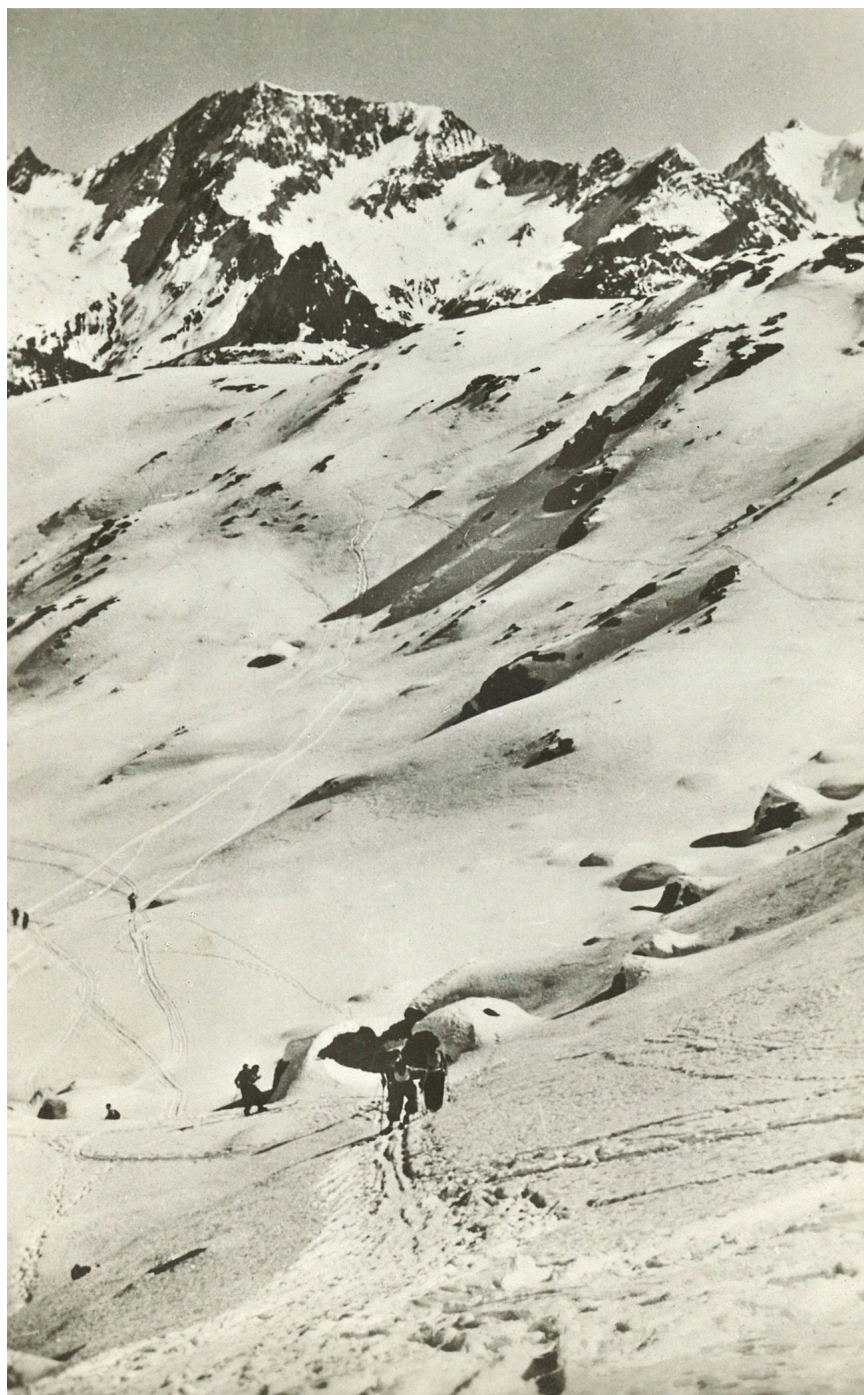
Départ de Moutiers à 5 h. 15, mes deux beaux-frères et moi. Saint-Bon, 8 heures à 8 h. 30. Nous montons par le raccourci de Courchevel et mettons nos skis un peu avant de rejoindre la route. De Courchevel nous nous élevons directement; plusieurs pentes où nous enfonçons beaucoup, en plein soleil, et un soleil chaud. Sur le plateau la neige colle un peu. Au chalet de Nogentil l'un de nous trois s'arrête, et nous poursuivons à deux l'ascension.

Nous restons d'abord exactement sur la ligne de faite séparant le torrent des Verdons du torrent de la Jairraz. Après un passage où nous sommes obligés de quitter nos skis, nous obliquons à gauche, nous élevant par de nombreux lacets sur le versant est de la croupe. Nous rejoignons la crête vers 2.600 mètres environ. Un joli coup d'œil sur la Croix de Verdon, déjà toute dans l'ombre.

De là j'achève seul les 150 mètres qui restent, mon camarade préférant m'attendre en se reposant. A 3 h. 50, j'arrive au sommet. Quelques minutes d'arrêt... et à 4 heures, je repars.

Un malencontreux incident contraria la descente que nous fîmes par le versant Nord-Est. Mon compagnon perdit un ski, qui s'arrêta à 100 mètres plus bas, mais la pointe cassée. Notre retour fut long, à travers le plateau de Pralong, dans la neige molle. Pour profiter des dernières lueurs du soir, nous nous séparâmes à 6 h. 15 à Nogentil. Seul il dut redescendre péniblement dans la nuit, de la neige jusqu'aux genoux parfois, à Saint-Bon où il n'arriva que deux heures et demie après nous, 9 heures passées.

Le meilleur itinéraire pour gravir le Rocher de la Vizelle n'est pas celui que nous avons suivi. Il faut prendre le grand couloir qui descend presque directement du sommet sur les Chalets des Verdons, entre la crête par laquelle nous sommes montés et la Croix de Verdon. A l'ombre presque tout l'hiver, la neige y doit être excellente, et non verglassée comme celle que nous avons rencontrée à plusieurs endroits.



Montée vers la Vizelle, 1937 env.
Climb to the Vizelle, 1937 approx.

UNE STATION QUI S'ORGANISE

Louis Curtet, maire de la commune de 1928 à 1940, a été l'un des premiers à vouloir développer les infrastructures touristiques et améliorer l'accueil des hivernants. Il fallait en effet adapter la vie montagnarde des Saint-Bonnais aux exigences légitimes des touristes tant en matière de confort, d'accueil que d'agrément dans la pratique du ski. Il ouvrit les chalets d'alpage aux skieurs leur permettant ainsi d'approcher les meilleures pentes.

Progressivement des chalets-hôtels furent créés au Praz, à Courchevel 1550 ou à Moriond pour loger les randonneurs et les premières campagnes de communication se développèrent. La station fut rapidement bien cotée malgré des équipements peu nombreux et un accès difficile. Jusqu'en 1937, le déneigement de la route était aléatoire et il n'y avait pas encore de service de cars entre Saint-Bon et Moutiers. L'électrobus déposait ses passagers au Carrey d'où ils montaient à pied ou transportés en traîneaux par les paysans de la commune. Par la suite, la route fut déneigée jusqu'à Saint-Bon et les transports mieux organisés. Les jours d'arrivée étaient très animés, un grand nombre de véhicules automobiles stationnaient près de la mairie où s'effectuait le transfert vers les traîneaux pour Courchevel* et Moriond.



Jour d'arrivée des hivernants à Saint-Bon, 1939.
Arrival day for winter tourists in Saint-Bon, 1939.

* Il s'agit de Courchevel 1550, hameau de la commune nommé à l'origine « Courchevel ».

A resort starts to develop

Maire of the commune from 1928 – 1940, Louis Curtet was one of the first to be keen to develop the touristic infrastructures and improve winter facilities.

This meant adapting the local, Saint-Bonnais way of living to accommodate the reasonable expectations of tourists in terms of comfort, reception and good skiing. They opened the small alpage chalets to skiers, allowing them to get to better slopes.

As time went by chalet-hotels opened for ski touring tourists in Le Praz, in Courchevel 1550 and Moriond. It was also at this time that early marketing began to develop.

The resort quickly made a reputation for itself despite limited facilities and tricky access.

Snow clearing was not very efficient and there was little in the way of transport services. It took a long time to get there and the final part of the journey to Courchevel and Moriond had to be completed on skis or a sledge.*

Arrival days were therefore very lively in Saint-Bon. Hordes of motor vehicles parked in front of the Lac Bleu hotel and the Mairie, where the sledge transfers would take over.

** Courchevel 1550, the hamlet which was originally known as "Courchevel".*

MORIOND, DE GRANDS PROJETS...

Les champs de neige de Moriond étaient très fréquentés, ils se partageaient entre les communes de Saint-Bon et de Bozel.

Les débuts prometteurs du tourisme hivernal, l'arrivée d'investisseurs tels que les Groupes Fontaine ou Labuissière de Paris ont amené les deux communes à réfléchir sur leur devenir. Mais le développement de ce territoire n'était pas aisé car l'accès se faisait par un chemin partant du réservoir de Courchevel 1550 en amont du site des Grandes Combes.

En mars 1939, elles formèrent un syndicat intercommunal ayant pour objet de procéder à l'établissement d'un projet d'étude du territoire de Moriond pour son classement en station de sport d'hiver.

Ce n'est que dans l'immédiat après guerre que les travaux d'aménagement purent être exécutés : électrification, assainissement, adduction d'eau, création et élargissement de la route d'accès.

Malgré la guerre de nouveaux chalets furent construits par des précurseurs : « La Belle Etoile », le « Plein Soleil » de Jean Pachod... et enfin, en 1945, le premier télésiège de la vallée, le « Sainte Agathe », fut mis en chantier.



Skieurs sur les pentes de Moriond, années 1930.
Skiers on the Moriond slopes, thirties.

Moriond: big plans...

The Moriond snowfields, which belonged to the communes of Saint-Bon and Bozel, were very popular.

A promising start to the winter tourism industry saw the arrival of different investors such as the Fontaine and Labuissière groups from Paris who encouraged the two communes to plan for the future. Development in this area was not easy as the access was via a path from the Courchevel 1550 reservoir above the Grande Combes area.

In March 1939 they formed an inter-municipal syndicate in order to establish a land survey of Moriond with the goal of getting it classified as a winter sport resort.

It was only after the war that development was actually able to begin: electricity, sewage, water conveyance, new and extended road access.

However, in spite of the events between 1939-45, new chalets were built by some of the pioneers: "La Belle Etoile", Jean Pachod's "Plein Soleil"... and then, in 1945, the installation of "Sainte Agathe", the first ski lift.

DES PROJETS DE REMONTE-PENTES...

L'élément primordial pour développer une station était la construction de remontes-pentes. Les téléphériques furent les premières installations construites à destination des skieurs, mais leurs coûts d'exploitation étaient tels, que d'autres solutions furent rapidement cherchées. C'est un ingénieur suisse, Ernst Contam, qui inventa le premier télésiège installé à Bolgen près de Davos en 1933. En France, le premier télésiège fut construit en Chartreuse au col de Porte en 1934 par un grenoblois: M. Rossat.

Dans la vallée, en 1935, on projeta la construction d'un téléphérique partant de Saint-Bon pour aboutir à la montagne de l'Ariondaz en passant par Courchevel 1550, il n'eut aucune suite. En 1938, la S^{te} «Neige de Tarentaise» envisagea la construction et l'exploitation d'un télésiège d'une longueur de 500 m au lieu dit «Les Teppes» à Moriond. Puis deux projets de télésiège furent déposés et acceptés par la commune entre Courchevel 1550 et le plateau des Tovets. Malheureusement, des problèmes administratifs puis la guerre ont ajournés la construction des équipements prévus.

En 1945, le premier télésiège de la station, le Sainte Agathe, a été mis en construction à Moriond par la «S^{te} des remontes-pentes et téléphériques de Tarentaise». C'est Jean Blanc qui dirigea les opérations.



Vue du S^{te} Agathe et du Front de neige de Moriond, 1947 env.
View of S Agathe and the bottom of the slopes in Moriond, 1947 approx.

Plans for lifts...

It became clear that the only way to continue the development of such a resort would be to install a system to get up the slopes. Téléphériques such as the Rochebrune in Megève were amongst the first installations built in ski destinations, but their high running costs meant that alternative solutions were soon being looked at. Swiss engineer, Ernst Constam, invented the first drag-lift, installed in Bolgen close to Davos, in 1933. In France the first drag-lift was built in Chartreuse on the col de Porte in 1934 by the Grenoblois: M. Rossat.

In Saint-Bon in 1935 an initial project was planned: the construction of a téléphérique going from Saint-Bon up to Ariondaz, via Courchevel. This did not materialise.

In 1938 and 1939 the "Neige de Tarentaise" society put together a plan for a 500 metre long drag-lift, in the area called "Les Teppes" in Moriond. A project of two lifts, to be installed between Courchevel 1550 and the Tovets plateau, was submitted by the Bardassier/Revers/ Maggi society from Moutiers and MM Vérôts and Michel from Lyon, and was accepted by the commune. Unfortunately administrative issues followed by the war meant that the construction of these facilities was postponed.

It was in 1945 that the first drag-lift was installed in the resort: le Sainte Agathe. It was installed in Moriond by the "Tarentaise ski-tow and téléphérique society". Jean Blanc, who had met and acquired an excellent knowledge of very good skiers during his travels to ski areas in other countries, took on the management of this project.

LES PREMIERS SKIEURS

Les premiers hivernants étaient des citadins, lyonnais, parisiens, issus d'un milieu aisé, très sportifs, amateurs de sensations fortes et amoureux de la montagne.

Skieurs souvent confirmés, leurs récits dans les revues comme celle du Club Alpin Français ou dans l'Illustration ont sûrement beaucoup contribué à attirer une clientèle plus large dans les stations naissantes de l'époque.

Dès les années 1920, pour guider les amateurs, ont vit se développer un grand nombre de méthodes d'enseignement du ski portées par les premiers champions et toute une littérature sur le sujet.

Grâce à cet engouement pour le ski, de nouveaux métiers, notamment celui de moniteur, se développèrent pour les habitants des communes montagnardes

A Saint-Bon, les premiers moniteurs furent des autrichiens embauchés par Louis Curtet et attachés à l'hôtel du Lac Bleu. Par la suite, les jeunes du pays prirent conscience qu'un nouveau métier s'offrait à eux.

Jean Pachod fut le premier moniteur diplômé de la vallée. Il constitua un groupe de jeunes Saint-Bonnais passionnés qu'il forma à ce métier, parmi eux Régis Chevallier, Eugène Chardon, Jean Sullice, Jean Blanc. Ils remplacèrent progressivement les moniteurs autrichiens.

A l'aube des années 1940, ils étaient regroupés dans la première école de ski de la vallée créée par Jean Pachod à Moriond.



Groupe de skieurs au chalet de l'Ariondaz, années 1930.
/ A group of skiers at Chalet de l'Ariondaz, thirties.

The First Skiers

The first winter holiday makers were well-off city dwellers from Lyon and Paris, who were sporty, mountain enthusiasts looking for activities which offered a thrill and an adrenaline buzz.

Experienced skiers would often recount their anecdotes for reviews such as the 'Club Alpin Français' or the 'Illustration' which most probably contributed to attracting a larger clientele to the young resorts of the time.

From the Twenties, amateurs could refer to a number of teaching methods which had been developed and which were supported by the ski champions of the era. There was also a lot of literature on the subject.

Thanks to this new craze for skiing, new careers, in particular ski instructing, opened up to the locals in the mountainous communes.

In Saint-Bon the first instructors were Austrians who had been employed by Louis Curtet, and were attached to the Lac Bleu hotel. Soon afterwards the young locals realised that this career could potentially be theirs. Jean Pachod was the first qualified instructor from the valley. He gathered a group of young and enthusiastic people from Saint-Bon and trained them in ski instructing. Amongst these trainees were Régis Chevallier, Eugène Chardon, Jean Sullice and Jean Blanc. Gradually they replaced the Austrian instructors.

In the early Forties they merged to create the first ski school in the valley, set up by Jean Pachod in Moriond.

LES CONCOURS DE SKI

Les premiers grands concours ont été organisés par le Club Alpin Français et le Touring Club de France dès le début du 20^e siècle ce qui permit de promouvoir à la fois, les sports de neige auprès du grand public et des stations naissantes comme le Mont Revard en dessus d'Aix les Bains. Le Ski Club de Saint-Bon fut créé en novembre 1930 par Louis Curtet et Auguste Bonnevie. Il organisait régulièrement des compétitions de ski sur la commune avec l'aide du Ski Club de Lyon. Il se vit même confier l'organisation du championnat de Savoie en 1938 et en 1944.

Plusieurs itinéraires étaient proposés aux compétiteurs : la piste de descente principale partait du col de la Loze pour arriver à Saint-Bon, un second tracé partait du Roc Merlet. Le site de Pralong, servait lui de point de départ pour les courses locales.

12

Les concours marquaient un temps fort de la vie du village en hiver et, malgré les difficultés de déplacement, ils attiraient toujours beaucoup de monde pour encourager les participants. Ils donnaient lieu à de grandes réjouissances : bal, banquet officiel en présence de différentes personnalités de la région.



Grand concours de ski du ski club de Lyon, remise des prix devant la mairie, 1940 env.
Lyon ski club ski competition, prize giving in front of the town hall, 1940 approx.

Ski competitions

The first major competitions were organised from the early 20th century by the 'Club Alpin Français' and the 'Touring Club de France'. Such events were a means of promoting winter sports and new resorts such as Mont Revard above Aix les Bains.

Saint-Bon ski club was set-up in November 1930 by Louis Curtet and Auguste Bonnevie. It regularly organised ski competitions in the commune with help from the Lyon Ski Club. It was even entrusted with the organisation of the Savoie championships in 1938 and 1944.

Several itineraries were offered to the competitors: the main downhill slope went from the col de la Loze down to Saint-Bon and another route went from the Roc Merlet. The Pralong area provided a departure point for local races.

The competitions were a highlight for village life in the winter, and despite access difficulties, they always attracted big crowds of supporters. It was also an opportunity for great celebrations: a party and official banquet in the presence of local celebrities.

ET D'AUTRES SPORTS D'HIVER...

Si le ski occupait une grande place dans les activités proposées aux hivernants, il n'avait pas la prépondérance qu'il connaît d'aujourd'hui et différents sports de glisse et de glace étaient en vogue : patinage, curling, luge, bobsleigh, saut à ski...

Afin de proposer aux hivernants et à la population locale des équipements que l'on pouvait trouver dans les stations en vue de l'époque, le Ski club de Saint-Bon entreprit de construire un tremplin de saut de 40 m au Praz. Les concours qui y étaient organisés attiraient un public nombreux avide d'applaudir les exploits de ces skieurs audacieux.

L'hôtel du Lac Bleu quant à lui permettait la pratique du patinage en transformant son court de tennis en patinoire.

Les courses de bobsleigh ou de luge, étaient incontournables. Certaines communes possédaient des équipes renommées. Cette discipline se pratiquait ici sur les routes ou chemins existants que les organisateurs préparaient pour les rendre bien glissants. Les bobeurs s'élançaient alors pour atteindre parfois des vitesses fort dangereuses sur des engins lourds et dépourvus de toute protection.



Patinage à l'hôtel du Lac Bleu, années 1930 env.
Ice-skating at the Lac Bleu Hotel, thirties approx.

And other winter sports...

Skiing was a very popular activity with winter tourists, but it did not have the primacy that it has today; other sports on snow and ice were also fashionable: ice-skating, curling, luge, bobsleigh, ski jumping...

So as to provide tourists and locals with the same level of facilities found in other prominent resorts of the day, the Saint-Bon Ski Club decided to build a 40 metre ski jump in Le Praz. The competitions organised on this jump attracted big crowds, keen to support the exploits of these brave skiers.

To provide ice-skating the Lac Bleu hotel transformed its tennis court into an ice-rink.

Bobsleigh and luge races were very popular events. Some communes had renowned teams. This sport took place here, on the existing roads or paths which were prepared by the organisers to make them slippery. The Bobsleighers shot down these tracks at speeds which at times were very dangerous, using heavy sleighs and wearing no protective clothing.

POUR L'ÉQUIPEMENT DE L'AMATEUR DE SPORTS D'HIVER...

MADELIOS - PARIS

17-072. **PARTEUR** pour ski, en aluminium, 25.
17-055. **NÉCESSAIRE** de réparation complet, 42.90.
17-055. **RACLE-SKI** en aluminium, 2.90.
17-073. **FART "Jockey"** pour toutes les engins, 8.50.
17-054. **LUNETTES** à rayé, aluminium, nickel, bruni ou fume, 4.50.
17-050. **LUNETTES** à rayé en métal, masqué, 44.50.
17-051. **SEU** de pression, 10.
17-056. **PROTEGE-SEMELLES** pour chaussures de ski en caoutchouc, 3.25.
17-057. **CASSEROLE "Mété"**, contenant un demi-litre, triple chaud, garnie, en acier, 20 litres, 24.
17-100. **SAC** de montagne en toile Tyrol, 59.
17-100. **CARNE** de bœuf en cuir, en toile, premier choix, 36.
17-149. **BATONS DE SKI** en acier, en bois, pique acier, double, 48.50.
17-145. **SKIS** en bois, fixation "Haitfeld" toutes tailles, La paire, 89.
17-146. **Même modèle**, pour enfants, 89.
17-148. **Les mêmes**, pour enfants, 59, 69, 79.
17-152. **PEAU** de phoque, première qualité, avec larder à l'arrière, 89.
17-153. **Même modèle**, avec larder "Altenholz", 99.
17-154. **Peau** de phoque à coller, quantité supérieure, 165.
17-150. **RAQUETTES** à râteau, double, en bois, 34.
17-101. **SAC** de montagne, genre "Berger", en toile, toile d'acier, première ou très bonne qualité, 140.
17-102. **Même modèle**, pour dames, 135.
17-158. **FIXATIONS "Alpha"** complètes, avec coarces, 140.
17-157. **FIXATIONS "Greenidge"**, toutes tailles, La paire, 95.
17-156. **FIXATIONS "Haitfeld"** en cuir gras, La paire, 25.
17-170. **SPATULE** de ski de montagne, en aluminium, La paire, 29.
17-144. **SKIS** en bois, fixation en bois, origine suisse, toutes tailles, 140.
17-147. **SKIS** en bois, véritable fabrication suisse, fixation en aluminium, "Espionnet", La paire, 140.
17-141. **Autre modèle**, véritable fabrication suisse, fixation en aluminium, Quantité limitée, Toutes tailles, 149.
17-150. **BATONS** de ski en bambou blanc, premier choix, double, 39.
17-162. **PIQUET** en acier foré, double, 40.
17-142. **BATONS** à ski, en acier foré, double, La paire, 75.
17-144. **ETUI** pour une paire de patins, en cuir de vache, 42.90.
17-167. **SAC** pour patins et chaussures, en toile, double fermeture, 41.90.
17-166. **Autre modèle**, qualité supérieure, 24.50.
17-168. **Autre modèle**, en toile, 35.

NOUS SPÉCIALISTES SONT À VOTRE DISPOSITION POUR ADAPTER VOS FIXATIONS ET VOS CHAUSSURES AUX SKIS.

Catalogue de la société Madelios à Paris, hiver 1931-1932.
Madelios company catalogue, based in Paris, winter 1931-1932.

*The equipment
used by winter
sports amateurs...*

DES SKIS EN BOIS...

Dans les années 1930, et pour de longues années encore, les skis étaient fabriqués en bois massif de différentes essences selon leur usage: par exemple de hêtre et d'acacia pour les modèles destinés aux « amateurs novices » ou de frêne et d'hickory (bois américain proche du noyer) pour les modèles de course ou de saut.

Leur surface de glissement était recouverte d'un fart approprié à la nature de la neige à parcourir. Le bon rendement des skis dépendait de la qualité de ce fartage.

Ces skis souffraient de plusieurs faiblesses: sensibilité à l'humidité, à la casse, à l'abrasion des arrêtes, irrégularité des matériaux.

Le développement de la pratique sportive du ski ouvrit la voie à de nombreuses recherches pour l'amélioration du matériel. Elles portaient aussi bien sur la forme du ski que sur sa structure afin d'en optimiser les caractéristiques dynamiques et la résistance.

On peut notamment citer l'invention, en 1926, des arêtes métalliques (carres) par l'autrichien Lettner. Disposées de chaque côté de la semelle du ski, elles amélioraient son accroche et sa résistance à l'abrasion.

Les remonte-pentes étant très rares, il fallait équiper les skis pour les montées: des porte-skis ou des « remorques pour skis » pour les ascensions à pied, des peaux de phoque ou des filets lorsqu'elles se faisaient à ski.

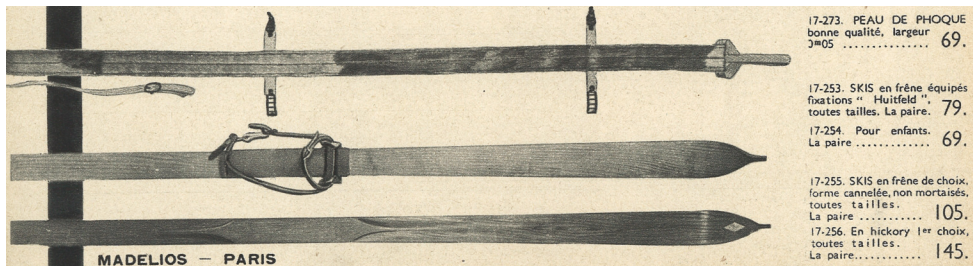
Wooden skis...

In the Thirties, and for many years after that, skis were made in solid wood. The type of wood chosen varied depending on what the skis were to be used for: for example beech and acacia for 'beginners', and ash or hickory (American wood similar to walnut) for racing and jumping. The sole of the ski required a specific wax in order to get the best out of the skis. The wax had to be suitable for the particular snow conditions.

These skis had several weaknesses: sensitive to humidity, could break easily, the edges wore down, and the irregularity of the materials. As skiing developed so did the research into improving the materials: research going into the shape of the ski as much as its structure, in order to optimise the dynamic characteristics and its resistance.

There was the noteworthy invention of steel edges by the Austrian, Lettner. Positioned on either side of the midsection of the ski, they improved grip and were less likely to get worn down.

Lifts were very rare and you needed to equip your skis for the climb up hill: ski carriers or ski trailers if walking on foot; sealskins and nets if going up on skis.



Catalogue de la société Madelios à Paris, hiver 1933-1934.
Madelios company catalogue, based in Paris, winter 1933-1934.

LES FIXATIONS

À l'origine, les fixations n'étaient conçues que pour un seul usage: la marche. L'attache, très sommaire, prenait le devant de la chaussure et donnait une certaine liberté de mouvement.

Au 19^e siècle, les attaches ont évolué vers une fixation autorisant un usage à caractère sportif et les améliorations techniques ont été rapides. Huitfeldt, Balata, Bilgeri, Alpenski, Beauclair et Ellefsen entre autres créèrent de nombreux modèles.

Dans les années 1920, les fixations se répartissaient principalement entre celles utilisant des mâchoires bloquant l'avant du pied (Huitfeldt et dérivés) et celles à semelle (Balata, Bilgeri et dérivés). Ces fixations laissaient une trop grande liberté au talon. C'est pourquoi vers 1928, on imagina à l'intention des sportifs pratiquant le saut, de placer un ressort entre l'arrière de la chaussure et le ski: le ressort «Amstutz».

L'évolution de la pratique du ski avec la descente et le slalom imposa de mieux maîtriser la trajectoire et la vitesse. La première solution trouvée combinait un étrier et une longue lanière en cuir assurant une liaison efficace de la chaussure à l'ensemble fixation / ski.

Une autre solution fut de placer à l'arrière de la chaussure une liaison dont la tension était réalisée au moyen d'un tendeur disposé à l'avant et d'un ressort enveloppant le talon de la chaussure. Appartenaient à cette famille technique de fixation, le levier à ressort Bildstein et la fixation Alpina et Attenhofer.

Durant cette période la fixation la plus diffusée fut la «Kandahar», mise au point par Reuger, elle domina le marché dès les années 1930 jusqu'après la guerre.

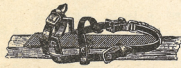


Publicité, catalogue de la société Polaud, hiver 1934-1935.
Advertisement, Polaud company catalogue, winter 1934-1935.

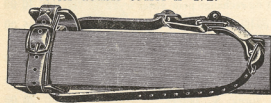
Catalogue de la société Polaud à S'André le Gaz, hiver 1935-1936.
Polaud company catalogue, based in Saint André le Gaz, winter 1935-1936.

fixation huitfeldt

livrée en cuir chromé hydrofuge rouge, sans étriers, levier Ellefsen

	N° 1500 cuir simple la paire 11 50
	N° 1505 cuir doublé la paire 16 00

avec levier double course n° 1729

	N° 1510 cuir simple la paire 14 00
	N° 1515 cuir doublé la paire 16 00

pour enfant, levier Ellefsen

N° 1500 E	la paire	10 00
N° 1505 E	la paire	11 00
Etriers montés pour les fixations Huitfeldt ci-dessus		la paire	3 00

FIXATION COUTTET
SANS AUCUNE COURROIE

Pièces fixées sur la chaussure

Description. — Deux petites pièces à mâchoires se fixent en bonne place sur le bord de la semelle de la chaussure de ski et portent chacune un tourillon court et robuste. Ces tourillons viennent s'engager chacun dans un trou ménagé dans les deux étriers métalliques vissés sur le ski. Pour l'étrier extérieur, ce trou se prolonge par une fente qui facilite l'engagement du goujon. Un levier très simple forme la fente une fois le pied mis en place, et se trouve bloqué par une petite saillie de métal.

2056 A. Etamée. Avec plaques linoléum..... Fr. 30 »
2056 B. Avec toutes les pièces nickelées..... Fr. 42 »

Supplément pour les tourillons portés par une pièce unique faite à la demande de la chaussure..... Fr. 20 »

Catalogue de la société Gleize à Chambéry, hiver 1933-1934.
Gleize company catalogue, based in Chambéry, winter 1933-1934.

178-179

178.

« **Kandahar** », très bon modèle adopté par les meilleurs skieurs de descente et par les sauteurs. Avec ses 2 points d'attache, c'est également une excellente fixation de tourisme, hom. ou dame, la paire, net ● **105** »

pose..... 6 »

Catalogue de la société André Jamet, hiver 1935-1936.
André Jamet company catalogue, winter 1935-1936.

fixation alpina d'origine

Alpina Diagonale, avec levier Bildstein véritable

N° 48 la paire 95 00
prix imposé : 140 00

Alpina cuir doublé

N° 50 la paire 64 00
prix imposé : 96 00

Alpina modèle Populaire

N° 54 la paire 53 00
prix imposé : 79 50

Les fixations « Alpina » ne contribuent, ni ne bénéficient de nos ristournes annuelles

Bindings

At the beginning bindings were only used for one thing: walking. The very basic strap held the front of the shoe and provided a certain amount of freedom of movement.

In the 19th century the straps evolved towards a binding that enabled the ski to be used for sport, with technical improvements at a fast rate. Amongst others, Huitfeld, Balata, Bilgeri, Alpenski, Beauclair and Elleffsen made a number of models.

In the Twenties bindings were split between those that had a toe piece which blocked the front of the foot (Huitfeld and others) and those which attached to the sole (Balata, Bilgeri and others). These bindings did not provide enough support to the heel. Created for ski jumpers in 1928, a spring was attached to the back of the boot and the ski: the 'Amstutz' spring.

The evolution of skiing, including downhill and slalom, led to a need for greater control over direction and speed. The first solution was to combine a front binding and a long leather strap, ensuring an efficient contact with the boot and the binding/ski.

Another solution was to put an attachment on the back of the boot with the tautness being created through an elastic strap at the front and a spring on the heel of the boot. Part of this 'technical binding family' was the Bildstein heel spring and Alpina and Attenhoffer binding.

During this period the most common binding was the Kandahar, made by Reuger, which dominated the market during the Thirties and right up until the end of the war.

CONSERVER ET RÉPARER LES SKIS...

« **N**e jamais sécher les skis au feu, ou même au grand soleil. Imprégner les semelles de skiol ou de goudron à plusieurs reprises pendant la saison. Graisser les courroies à l'huile de mars au retour de chaque course. Puis placer les skis sous presses, (celle du haut bien au point de tangence des spatules) et les garder bien au sec, les spatules en bas. Un minimum de soins donnés régulièrement maintient les skis en bon état et les rend moins sujet aux déformations. » (in catalogue de la société Gleize à Chambéry – hiver 1935-1936)


Les skis en bois étaient fragiles et les skieurs devaient emporter lors de leurs courses tout un matériel de réparation : des spatules, des courroies, des outils, des vis...

Looking after and repairing skis...

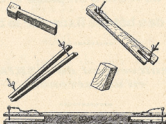
« Never dry skis by the fire, or under the sun. Impregnate the bottoms with skiol or tar several times over the season. Grease the leather straps with mars oil at the end of every race. Then place the skis in a press, (the upper press positioned carefully at the point of tangency on the ski tip) and store them in a dry place with the front of the ski pointing down. Minimal care on a regular basis will keep them in a good condition, and they will be less likely to lose their shape » (Gleize company catalogue, winter 1935-1936).
Wooden skis were fragile and skiers had to carry a repair kit to all of their races: ski tips, leather straps, tools, screws...

18

presse-skis



N° 3000 Presse-skis métallique 4 pièces (2 presses à vis, 1 coin bois, 1 plaque écartement acier réglable) en boîte	le jeu	10 00
N° 3001 Presse-bois, 4 pièces	le jeu	4 50
N° 3002 Presse-bois, 5 pièces (bloc-talon)	le jeu	5 00



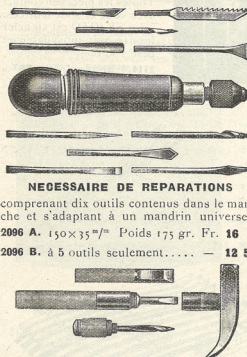
Catalogue de la société Polaud à S' André le Gaz, hiver 1935-1936.
Polaud company catalogue, winter 1935-1936

NECESSAIRE DE REPARATIONS

comprenant dix outils contenus dans le manche et s'adaptant à un mandrin universel.

2096 A. 150x35 mm Poids 175 gr. Fr. 16 »

2096 B. à 5 outils scullement. — 12 50

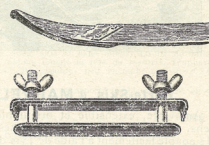


BRIDES DE REPARATIONS

pour réparer un ski cassé

2093 La garniture composée de deux brides complètes (4 plaques) avec leurs boulons et écrous et d'une vrille. Fr. 10 »

2097. Outil universel avec : marteau arrache-clous, ciseau à bois, vrille, tournevis. En acier bruni de qualité garantie. Poids 300 gr. Fr. 30 »



Matériel destiné à la réparation des skis, catalogue de la société Gleize à Chambéry, hiver 1935-1936.
Material for repairing skis, Gleize company catalogue, based in Chambéry, winter 1935-1936.

LE BÂTON, UN OUTIL INDISPENSABLE...

Le bâton est un outil indissociable de l'usage du ski. Jusqu'au début du 20^e siècle, l'utilisation d'un seul bâton était la règle. Très long, souvent plus de deux mètres, avec ou sans rondelle, il servait avant tout à se propulser. Lorsque les skieurs osèrent glisser dans les pentes, ils l'utilisèrent pour se diriger et freiner.

Vers 1910, les militaires, suivant l'exemple de skieurs norvégiens remplacèrent le grand bâton unique par une paire de bâtons beaucoup plus légers en noisetier ou en châtaignier munis de rondelles en osier pour les empêcher de s'enfoncer

Dans les années 1930, la pratique sportive du ski, la recherche d'une meilleure robustesse et d'une plus grande légèreté a introduit l'usage du bambou, du rotin et la création de bâtons en aluminium. Ces bâtons étaient alors complétés d'un disque en rotin au montage souple, de poignées en cuir, caoutchouc ou en liège ainsi que d'une pique en métal.



88. - Promenades d'Hiver à La Chaux-de-Fonds

Éditions F. Perrochet, La Chaux-de-Fonds



Sports d'Hiver. — Une Course de Dames.

The pole, an indispensable bit of equipment...

The pole goes hand in hand with skiing. Up until the beginning of the 20th century, using just one pole was the norm. Very long, often more than two metres, with or without a basket. Its main use was to propel you along. When skiers dared to ski down slopes they used it to steer and brake. Around 1910 the military followed the example of the Norwegian skiers by replacing the large, single pole by a pair of lighter poles made from hazel or chestnut with wicker baskets to prevent them from sinking into the snow. In the thirties, as skiing became a sport, they looked for something more robust and lighter, which led to the use of bamboo, cane and the creation of aluminium poles. These poles were completed with a cane disk on a flexible support, handles in leather, rubber, or cork, and tipped with a metal spike.

Avec un puis deux bâtons...
With one and then two poles...

LES VÊTEMENTS

OU L'ÉVOLUTION DE LA PANOPLIE DU SKIEUR...

Lors de leurs déplacements à skis les paysans n'utilisaient pas de costume spécifique même si leurs vêtements étaient de mieux en mieux adaptés aux conditions de vie sur la neige : utilisation de tissus épais tels que la bure puis le drap de laine, de sabots en bois remplis de paille puis de galoches à semelles de bois.

Les militaires ont beaucoup fait pour le développement technique du ski mais ils durent attendre le lendemain de la première guerre mondiale pour véritablement adapter leur uniforme à la pratique du ski.

De même, les femmes menèrent un long combat pour parvenir à échanger leurs lourdes jupes balayant les jambes jusqu'au talon contre des pantalons.

Les skieurs adoptèrent d'abord une mode norvégienne en drap de Bonneval : pantalon bouffant sur les chevilles, windjack à revers et à ceinture, casquette à visière. Le pantalon de golf parvint ensuite à s'imposer ; il fut lui-même détrôné par le célèbre « fuseau » créé par Allard vers 1938. Des blousons et des vestes fantaisie d'une grande élégance remplacèrent la windjack.

Les années 1930 virent aussi se généraliser l'emploi de vraies chaussures de ski : tige rigide, semelles épaisses et bouts carrés s'adaptant aux fixations

20



Des élégantes sur les pistes, version 1910 et version 1935 env.
Elegant women on the slopes, version 1910 and version 1935 approx.



Publicité, « L'illustration », décembre 1928.
Advertisement, « L'illustration », december 1928.

Clothing and the evolution of skiing gear...

When travelling around on skis, farmers did not wear a specific outfit though their clothes became more and more adapted to the conditions of life on the snow: use of thicker fabrics such as rough homespun wools and then finer woollen cloth, wooden clogs filled with straw then leather clogs with wooden soles. Hands were protected with mittens or gloves made from any available materials.

If the military did a lot for the technical development of skiing, they had to wait until after the First World War to really adapt their uniform for skiing.

Women undertook a lengthy campaign to win the battle to change their heavy, full length skirts for trousers.

The accepted belief was that skiing had originated from Scandinavia. Skiers therefore dressed in a semi-Norwegian style made using Bonneval cloth: trousers that ballooned at the ankles, windjacks with a belt, and a peaked cap.

Golf trousers followed the Norwegian look, which was then succeeded by the famous "fuseau", created by Allard around 1938. Elegant coats and short jackets replaced the windjack.

The Thirties also saw most people starting to use real ski boots: rigid shaft, thick soles and squared-off tips which were adapted to bindings.

Publicité,
« Montagne », 1935.
Advertisement,
« Montagne », 1935.



(Photo Snaid)

Un très beau costume d'inspiration tyrolienne. Manche pivotante à grand dégagement. Renforts doubles d'épaules. Serrage à la taille par boucles en large élastique. Poche verticale. Skibackers demi-longs en skicord beige chiné.

CRÉATION
NIVOSE
le vêtement chic du vrai skieur

Vente en gros :

E^e MARCHÉ-ROCHE - LYON

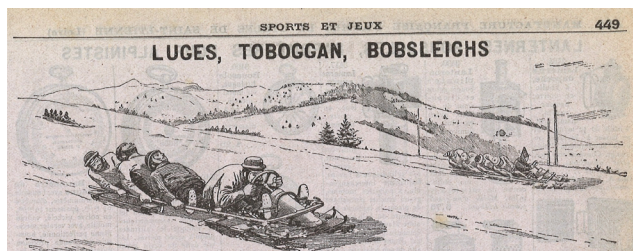
BOBSLEIGH ET LUGES

Si le « tobogganing » était connu depuis fort longtemps en Europe comme moyen de transport ou comme simple divertissement ce n'est qu'à la fin du 19^e siècle qu'il devint un sport à la mode dans les stations de sport d'hiver. Originaires du Canada, ses différentes disciplines (luge, bobsleigh, skeleton) procuraient de grandes sensations en dévalant à toute vitesse les pentes neigeuses, les routes et les chemins existants ou des pistes spécialement préparées.



F. B. — 1128 - Sports d'hiver en SARVOIE
(Le Bobsleigh et la Luge)

Partie de luge, 1910 env.
Group of sledgers, 1910 approx.



Catalogue de vente Manufrance, début 20^e siècle.
Manufrance sales catalogue, early 20th century.

Bobsleigh and luges

Tobogganing may have been a well known means of transport and form of simple entertainment in Europe for centuries, but it wasn't until the end of the 19th century that it became a popular sport in winter resorts. Originating from Canada, its different disciplines (luge, bobsleigh, skeleton) provided a real hit of adrenaline as people flew down snowy slopes, existing roads, paths, or especially prepared tracks.



Brochure, hiver 1936. / Booklet, winter 1936.