

NOSTALGIE RUN

DIE GESCHICHTE DER PARSENNBAHN

DIE INNOVATION

Ein entscheidender Verdienst an der Entwicklung von Davos als Ski- und Tourismusort leistete die Parsennbahn. Schon 1923 kam erstmals die Idee für den Bau einer Skibahn auf. Bis dahin gab es die Schatzalpbahn, welche jedoch nur für den Kurtourismus und für Schlittler eingesetzt wurde. Der bekannte **Alpinist Victor de Beauclair** hatte die Idee für dieses Projekt. Er war Stammgast im Skisport-Hotel Flüela, wo er im Hoteldirektor Andreas Gredig, dem Stadthalter Erhard Gredig und dem Landammann Dr. E. Branger drei Unterstützer für den Bau einer Bahn fand.

Ihrem Pioniergeist war es zu verdanken, dass nach langwierigen Vorverhandlungen **im Jahre 1931 die 1. Sektion der Parsennbahn** und im Oktober des Folgejahres die 2. Sektion auf das Weissfluhjoch gebaut werden konnte. Eine Pioniertat war es deshalb, weil **noch nie zuvor eine Bergbahn ins Leere hinaus gebaut wurde**. Normalerweise führte eine Bergbahn immer zu einem Aussichtspunkt oder Kurbetrieb. Sie wurde für den Skibetrieb gebaut.

DIESER BAU WAR DIE GRUNDLAGE FÜR DEN WEITEREN AUSBAU DER SKIGEBIETE:

- 1948 Gotschna (Verbindung Klosters)
- 1954 Jakobshorn 1. Sektion (zur Jschalp)
- 1955 Luftseilbahn Weissfluhgipfel
- 1957 Jakobshorn 2. Sektion
- 1961 Parsennhüttenbahn
- 1967 Pischa
- 1969 Rinerhorn

1931 konnte die erste Saisonkarte für ungefähr CHF 170.- erworben werden.



2

THE INNOVATION

The construction of the Parsenn mountain railway made an important contribution to the development of Davos as a ski and tourist resort. In 1923, the idea of building a railway came up for the first time. The only mountain railway that existed then went up to Schatzalp and was mainly used for spa tourism and sledging.

The famous alpinist **Victor de Beauclair** had the idea for this project. He was a regular guest at Hotel Flüela, where he found three supporters for the construction of a mountain railway: the hotel director Andreas Gredig, the city governor Erhard Gredig and the „Landammann“ Dr. E. Branger. Thanks to their pioneering spirit, it was possible to build the **first section of the Parsenn mountain railway in 1931** and the second section up the Weissfluhjoch in October of the following year. It was an innovation since **it was the first mountain railway driving up a mountain without a special point of interest** like a spa or viewpoint. It was built to ski.

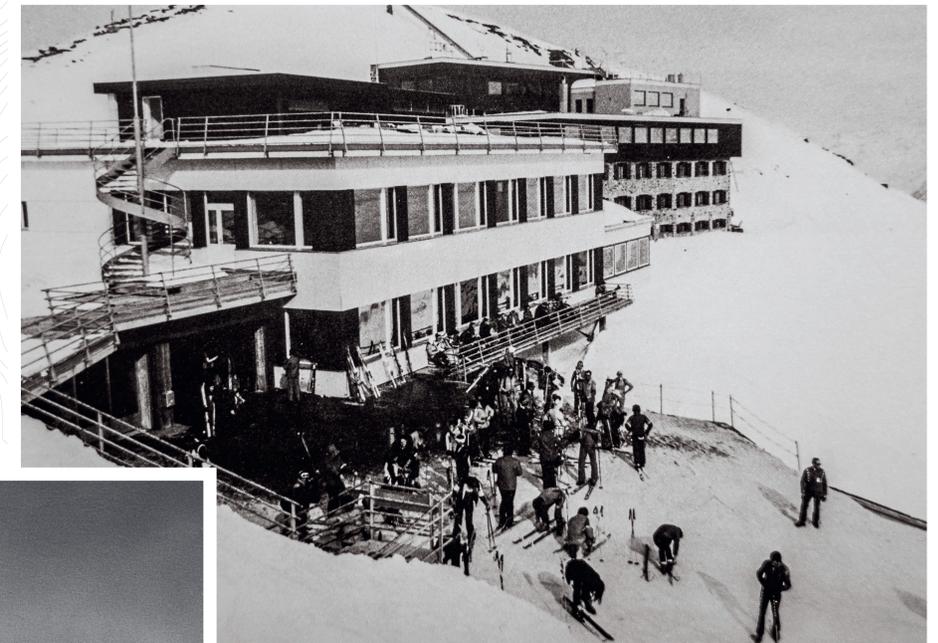
NOSTALGIA RUN

HISTORY OF THE PARSENN MOUNTAIN RAILWAY

THIS CONSTRUCTION WAS THE BASIS FOR FURTHER INVESTMENTS INTO THE SKI AREA:

- 1948 Gotschna (connection from Klosters)
- 1954 Jakobshorn 1st section (to Jschalp)
- 1955 Aerial cableway to the Weissfluhgipfel
- 1957 Jakobshorn 2nd section
- 1961 Gondola from Parsennhütte to the Weissfluhjoch
- 1967 Pischa
- 1969 Rinerhorn

In 1931, the first season ticket was sold at a cost of CHF 170 per person.



KAPAZITÄT DAMALS UND HEUTE

Davos war bereits damals, wie auch heute noch, vor allem bei Wochenend-Skifahrern beliebt. Bereits in ihren ersten Jahren bis zum Kriegsausbruch 1939 konnte die Parsennbahn der 1. und 2. Sektion über 200'000 Frequenzen verzeichnen. Heute sind es rund 610'000 Ersteintritte, die auf Parsenn/Gotschna pro Saison generiert werden.

CAPACITY PAST AND NOW

In the past but also today Davos is very popular for ski weekends. Already in the first years of operation, the Parsenn mountain railway recorded more than 200,000 frequencies (until the start of the second world war in 1939). Today, 610'000 first entries are generated on Parsenn/Gotschna per season.

www.nostalgierundavos.ch