Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 3

Artikel: Klosters-Gotschnagrat : die neue Parsenn-Zufahrt = un nouvelle voie d'accès au cœur de la Parsenn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-774266

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

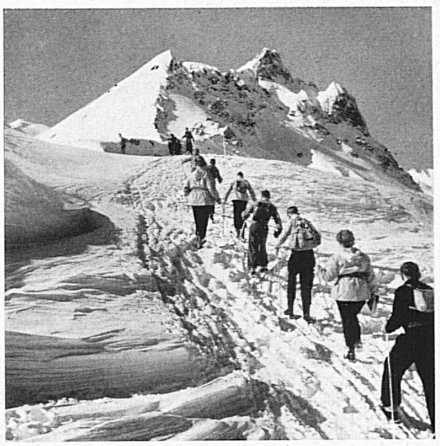
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 08.07.2025

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



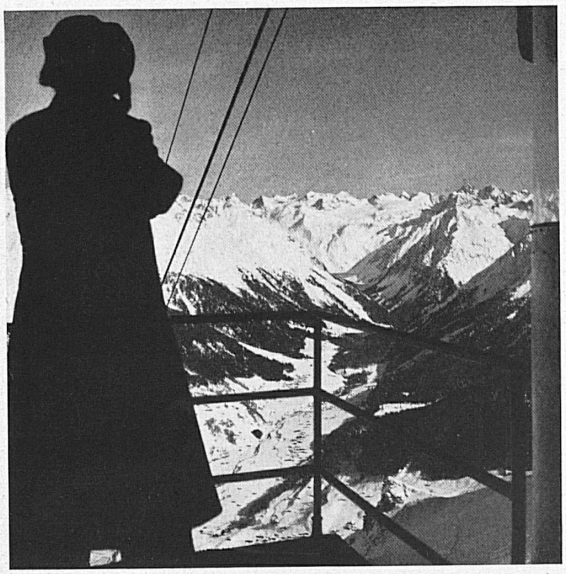
Oben: Die Station Gotschnagrat ist Ausgangspunkt für Skitouren nach dem nahen Parsenngebiet. Blick auf Grünhorn und Casanna. — Ci-dessus: La station de Gotschnagrat est un centre d'excursions à ski dans la région de la Parsenn. Vue sur le Grünhorn et la Casanna.

Links: Im oberen Teilstück der Gotschnabahn. — A gauche: Tronçon supérieur du téléphérique de Gotschnagrat.

KLOSTERS-GOTSCHNAGRAT, DIE NEUE PARSENN-ZUFAHRT

→

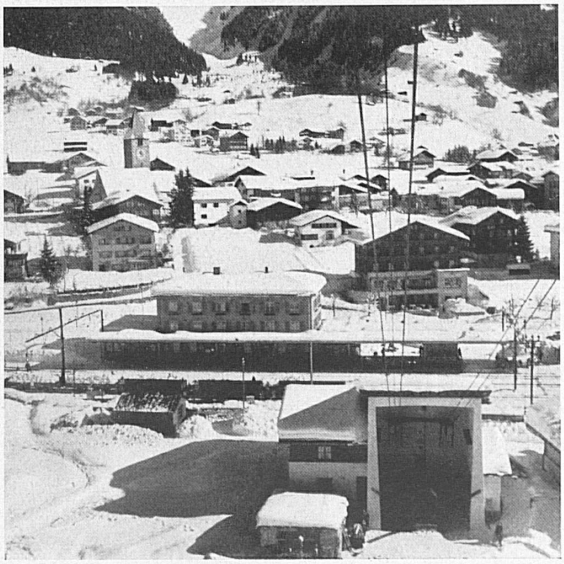
Rechts: Bergstation Gotschnagrat (2283 m). — A droite: Terminus Gotschnagrat (2283 m.)



→

Rechts: Die Mittelstation auf Gotschnaboden (1780 m). — A droite: Station intermédiaire à Gotschnaboden (1780 m.)

Links: Ausblick von Station Gotschnagrat in den Talboden von Klosters, auf Selfranga und die Silvrettagruppe im Hintergrund. — A gauche: Vue de la station de Gotschnagrat vers la vallée de Klosters avec Selfranga et le massif de la Silvretta à l'arrière-plan.



Rechts: Talstation Klosters (1200 m). — A droite: Gare de départ à Klosters (1200 m.)

→

Links: Die Talstation Klosters ist unmittelbar beim Bahnhof der Rhätischen Bahn gelegen. Dahinter der Dorfkern mit der Kirche. — A gauche: Cette gare est toute proche de celle des Chemins de fer rhétiques; derrière, le centre du village et l'église.

Photos: Schwabe, Berni.

Klosters - Gotschnagrat, die neue Parsenn-Zufahrt

Mit der Eröffnung der Luftseilbahn auf den Gotschnagrat ist Klosters in die Reihe der Sportplätze gerückt, die über eine rasche und bequeme Möglichkeit zur Fahrt in die Berg- und Alpregion verfügen. Dazu nach einem Ziel, dessen Name in aller Welt bekannt geworden ist. Das Parsenngebiet war bisher schon dank der Drahtseilbahn Davos—Weißfluhjoch leicht zugänglich; nun hat Klosters, das mit einem gewissen Recht befürchten mußte, umfahren zu werden und neben dem etwas höher gelegenen Schwesterkurort im Landwassertale den kürzern zu ziehen, eine neue Pforte zu ihm aufgetan, die im Winter die verschiedenartigsten, auch bisher nur selten gemachte Abfahrten erschließt und im Sommer zu höchst reizvollen, weiten Wanderungen einlädt.

Das System der Luftseilbahn — von der Art, wie man es etwa vom Trübsee bei Engelberg oder vom Säntis kennt — weist, wie man bei Beginn der Planung schon erkannte, am steilen und schattigen, im Winter sehr kalten Nordhang der Gotschna gegenüber demjenigen der Sesselbahn, das ebenfalls erwogen wurde, unbedingte Vorteile auf; die Talstation konnte zudem unmittelbar neben dem Bahnhof der Rhätischen Bahn erstellt werden. Die Anlage wurde im Herbst 1948 in Auftrag gegeben und auf Grund eines Projektes des Werkes Bern der Firma von Roll innert etwas mehr als Jahresfrist geschaffen. Sie überwindet die total 1100 m Höhendifferenz in zwei Sektionen, von denen die untere durch Wald und über die schönen Klosterser Maiensäßwiesen hinweg zum Gotschnaboden (1778 m ü. M.), die obere über den schroffen Gotschnawang zur Bergstation auf dem Gotschnagrat (2285 m ü. M.) führt. In acht, bzw. in vier Minuten legen die flinken Kabinen die beiden Strecken zurück; in einer guten Viertelstunde, die Umsteigezeit eingerechnet, ist der Fahrgast somit am Ziele: mitten in den herrlichen Schneefeldern, die zur nahen Parsenn-Hütte führen und den Ausgangspunkt zum kurzen Aufstieg zur Parsennfurka, zur klassischen Parsennroute hinüber, bilden, anderseits freilich auch zu direkten, ebenso schönen und bis weit in den Frühling schneesichern Abfahrten über die Schwarzseealp oder die Klosterser Schwendi ins Dorf zurück leiten. Der Sonnenhungrige aber, der nur das Verweilen auf der Höhe genießen möchte, findet dazu bei der Bergstation alle Voraussetzungen und erfreut sich überdies an einem prächtigen Panorama über das ganze Prätigau hinweg, auf Silvretta und Rhätikon und bis zu den Churfirsten. Sch.

Une nouvelle voie d'accès au cœur de la Parsenn

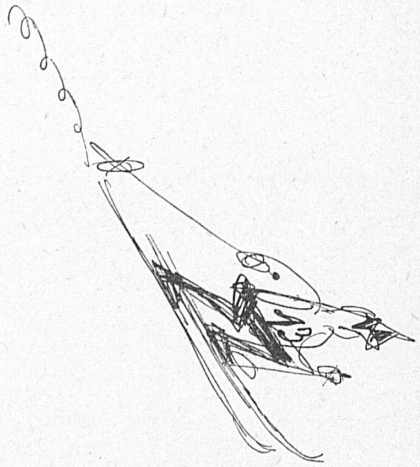
Bien au-dessus de Klosters, le Gotschnagrat surplombe comme un tremplin les immenses champs de neige de Parsenn. Les habitants de Klosters connaissent depuis longtemps ce merveilleux belvédère et nombre de fervents sportifs en ont patiemment fait l'ascension, sachant qu'il leur offre des descentes très peu connues jusqu'ici. Ce tremplin s'est soudain rapproché de la vallée; en effet, à côté de la gare des Chemins de fer rhétiques, on voit maintenant briller la cabine argentée qui, en douze minutes, emporte les skieurs à Gotschnagrat, à 2300 m. d'altitude. Le nouveau téléférique de Klosters—Gotschnagrat—Parsenn, pour l'appeler par son nom, franchit en deux bonds une dénivellation de 1100 m., aboutissant au cœur même de Parsenn.

La station de Klosters, qui a été dès le début un centre de ski, gagne de ce fait une extraordinaire attraction. Il ne lui suffisait pas d'être située à la porte de ce versant de Parsenn, encore fallait-il que la porte s'ouvre. Grâce à l'initiative de quelques-uns de ses citoyens, c'est maintenant chose faite; touristes et sportifs pourront dorénavant atteindre ce belvédère directement et sans faire le détour de Davos, et de là effectuer non seulement les descentes classiques sur Klosters, mais essayer encore toute la gamme de celles, inconnues jusqu'alors, qui enrichissent cette contrée. K.

Kandahar Fortsetzung von Seite 3

rennen überhaupt zusammen. Gegründet wurde sie von einem hohen britischen Offizier, Lord Roberts of Kandahar, der, kurz bevor er das Kommando über die britische Armee in Südafrika übernahm, seine Winterferien in Montana verbrachte. Sportbegeistert, wie er war, wurde er Vizepräsident des Public-School-Alpine-Sport-Club und stiftete den Roberts-of-Kandahar-Challenge-Cup. Das erste Kandahar-Rennen fand am 6. Januar 1911 in Montana statt. Zehn Konkurrenten arbeiteten sich mühsam durch tiefen Schnee acht Stunden lang zur Klubhütte am Plaine-Morte-Gletscher hinauf und sausten am nächsten Tage wieder zu Tal. Von einer fertigen Abfahrtspiste oder auch nur einer Markierung war natürlich nicht die Rede, und die Strecke war mehreren Fahrern überhaupt unbekannt. Alle starteten auf einmal; man nannte dies den «Geschmotzel-Start», weil es im Augenblick des Beginns nicht allzu sanft zuging.

Gegenüber den damaligen erreichen die heutigen Skikanonen gewiß ganz andere Abfahrtszeiten, aber das Drum und Dran der Rennen ist entschieden bequemer geworden. Heute würde niemand starten, der nicht die Strecke genau kennte und schon mehrmals befahren hätte; in Mürren beispielsweise läßt man sich mühelos mit dem Skilift bis auf 2147 m ü. M. hinauf ziehen,



Drawing by Hans Fischer (The Winter Book of Switzerland).

und von dort ist es nicht mehr allzu weit zum Startplatz. Auf diese Weise ist es selbst dem fanatischsten Fahrer möglich, wenigstens beim «Anstieg» etwas Umschau zu halten und die großartige Gebirgsszenerie von der Eigerwand über Mönch und Jungfrau bis zum Breithorn usw. in sich aufzunehmen, deren Eispanzer an schönen Wintertagen — und deren sind viele — in der Sonne glänzen.

13 Jahre nach dem «Ur-Kandahar-Rennen» wurde in Mürren der Kandahar-Club gegründet, eine englische Skivereinigung, die den britischen Skisport pflegen und auf die Höhe bringen wollte. Die Kandahar-Rennen waren nämlich inzwischen berühmt geworden, und die Briten legten Gewicht darauf, an ihnen gute Figur zu machen. Der Kandahar-Club, dessen Ziele zwar über das Training für das Rennen hinausgehen, hat die enge Verbindung mit dem Rennen nie aufgegeben. Kurz nach seiner Gründung wurde die für das Kandahar-Rennen typische «alpine» Kombination Abfahrt/Slalom geschaffen. Erfinder des modernen Slaloms ist der englische Schriftsteller Arnold Lunn; er führte zusammen mit einem Freunde den Slalom und das Kandahar-Rennen auch in St. Anton