

# NOSTALGIE RUN

## DER RETTUNGS- UND PISTENDIENST



# NOSTALGIA RUN

## THE RESCUE AND SLOPE SERVICE

### DER GESCHICHTE VON 1915 - 1927

Aufgrund von mehreren Lawinenniedergängen, welche für einige Skitouristen tödlich endete, wurde 1915 im Ski Club Davos ein besser markierter Weg zur Parsennhütte gefordert. Damals gab es auf Parsenn bereits mehrere Rettungsschlittendepots mit **zweiteiligen Kanadiern** (einem Schlittenmodell) und Sondierstangen. Ein erneuter, tödlicher Lawinenunfall 1922 gab dann den Ansporn zur Verbesserung des Rettungs- und Pistendienstes. So entstand der **Parsenn-Rettungsdienst, der später weltweit wegleitend für andere Skigebiete wurde.**

Aber auch durch die Zunahme an Skisport-Gästen auf Parsenn wurde der Rettungs- und Pistendienst immer wichtiger und die Abfahrtsstrecken mussten verbessert werden. Die Parsenn war ein Vorreiter: Christian Jost, neues Vorstandsmitglied im Ski Club Davos, begann 1925 mit dem Aufbau des ersten und bedeutendsten Skirettungsdienstes der Alpen, dem Parsenndienst. Ein Grossteil der finanziellen Mitteln kam vom britischen Gast F.W. Edlin, späterer Gründer des Parsenn Derbys.

**Zwei Jahre später gehörte das Markieren der Routen sowie Bergen mit Rettungsschlitten zu gewohnten Arbeiten von freiwilligen Helfern** sowie des Schweizerischen Alpenclubs (SAC).

### 1929 - 1936

Ab 1929 wurde der erste Patrouilleur eingestellt. Als SOS-Stützpunkt diente die Parsennhütte, die damals jedoch noch über keine Telefonverbindung verfügte. Der Patrouilleur war **für den Transport der verletzten Skifahrer bis zur Parsennhütte verantwortlich, aber auch für die Markierung der Abfahrten und für die Streckenverbesserung.** 1936 wurde der Parsenndienst abgelöst und der Pisten- und Rettungsdienst **„Pro Parsenn“** gegründet, welcher jegliche Patrouilleur-Arbeit übernahm und auch für Lawinen- und Streckensperrungen verantwortlich war.



### 1950 - 1974

Nach dem Bau der Parsennbahn wurde stetig in die Verbesserung der Pisten und Sicherheit investiert. Nach den 1950er Jahren nahmen die Aufgaben der Pistenverbesserung aber solch grossen Umfang an, dass sie von **„Pro Parsenn“** mit den drei angestellten Patrouilleuren alleine nicht mehr bewältigt werden konnten. So wurde 1952 beschlossen, immer noch unter dem Namen **„Pro Parsenn“, einen Pistendienst mit Pistenchef und 12 Pistenwärtern, denen je ein bestimmter Streckenabschnitt zugeteilt wurde, zu gründen.**

#### Zu ihren Aufgaben zählten:

- Stampfen der Pisten nach Neuschnee
- Ausbesserung von Schlaglöchern und Wellen
- Niederlegung von Zäunen
- Ausschaufeln von Verbindungswegen
- Erstellen von Skibrücken

Bis im Jahre 1960 wuchs die Zahl der Mitarbeiter des Pistendienstes auf 18 Pistenwärter und 4 Pistenchefs an. Dies war der Höhepunkt der manuellen Pistenbearbeitung und neue Lösungen mussten gefunden werden. Nach einigen Saisons mit unterschiedlichen Testmodellen wurden in der Wintersaison 1966 erstmals **vier Snow Cat Pistenmaschinen eingesetzt.** Wesentlich gefördert wurde die maschinelle Pistenbearbeitung durch die Olympischen Winterspiele 1964 in Innsbruck. Danach wurden Pistenmaschinen in fast allen Skigebieten eingesetzt und der Pistendienst stark verbessert. Dadurch wurde 1974 der Pistendienst von 18 Wärtern auf 9 reduziert.



### HISTORY FROM 1915 - 1927

Due to several avalanches that involved ski tourists, a better marked path to the Parsennhütte was requested by the members of the Ski Club Davos. At that time, already several rescue sled depots were installed on Parsenn. They used a **sledge model called „Canadian“.** Another avalanche accident in 1922 increased the pressure to improve the rescue and slope service. But also due to the increase of ski sport guests on Parsenn, the rescue and slope service became more and more important. The downhill runs had to be improved. The more demand meant a better quality of pistes was required.

In 1925, it was Christian Jost, board member of the Ski Club Davos, that established **the first and most important ski rescue service in the Alps: the Parsenndienst. It later became a role model for other ski resorts worldwide.** A large part of the financials were invested by the British guest F.W. Edlin, later founder of the Parsenn Derby. Two years later, **marking the routes and setting up the rescue sleds were part of the usual work of volunteers and the Swiss Alpine Club (SAC).**

### 1929 - 1936

In 1929, the first patrol man was hired. The Parsennhütte was installed as an SOS base, but at that time it had no direct telephone connection. The patrol man was responsible **for transporting the injured skiers to the Parsennhütte, but also for marking the slopes and improving the routes.** In 1936, the slope and rescue service „Pro Parsenn“ was founded, which took over all patrol duties and was also responsible for avalanche blasting and route closures.

### 1950 - 1974

After the construction of the Parsenn mountain railway, continuous investments were made to improve the slopes and safety. After the 1950s however, the tasks of improving the slopes became so extensive that „Pro Parsenn“ with its three employed patrol men could no longer cover it on their own. Therefore, it was decided in 1952, **to set up a piste control with a slope manager and 12 slope attendants, each of whom was assigned a certain section of the slope.** The new piste control was also organized under the name „Pro Parsenn“.

#### Their tasks included:

- Stomping the slopes after fresh snow
- Repairing of poles and flattening bumps
- Laying down of fences
- Connecting different routes
- Creating ski bridges

By 1960 the number of slope attendants had grown to 18 persons. The limit of manual slope maintenance was reached, and new solutions had to be found. After several seasons with different test models, **four Snow Cat slope machines were used for the first time in the winter season 1966.** The mechanical snow cat slope treatment was substantially promoted by the Olympic Winter Games 1964 in

Innsbruck. From this time onwards, the slope machines were bought for many ski resorts and the slope service was substantially improved. This led to a reduction of slope attendants from 18 to 9 by 1974.

### DER PISTENDIENST HEUTE

Aktuell umfasst der Pisten- und Rettungsdienst Parsenn/Gotschna:

- 12 Patrouilleure
- 24 Pistenmaschinenfahrer
- 18 Pistenmaschinen
- Heute wird der Pisten- und Rettungsdienst durch die Davos Klosters Bergbahnen betrieben.

[www.nostalgierundavos.ch](http://www.nostalgierundavos.ch)

### TODAY'S SLOPE SERVICE

Nowadays the slope and rescue service covers both areas of Parsenn and Gotschna. It includes:

- 12 patrol men
- 24 slope machine operators
- 18 slope machines
- Today the slope and rescue service is operated by the Davos Klosters mountain railways.