

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 113/114 (1939)  
**Heft:** 7

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 11.01.2026

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

INHALT: Der Umbau der Parsenn-Bahn in Davos. — Mitteilungen: Elektromagnetische Feinmesslehre. Die Fortschritte des deutschen Moorsprengverfahrens. Doppelschneiden-Senkkasten. Die Wiederherstellung

der Kirche Santa Maria delle Grazie in Mailand. Eisbrecher. — Nochmals zur Breite der Walenseestrasse. — Literatur. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

## Band 113

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich  
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

## Nr. 7



Abb. 3. Blick vom Weissfluhjoch gegen SW: Hauptertäli, Strelaweg u. -Pass; Piz d'Aela, Tinzenhorn, Michel

## Der Umbau der Parsenn-Bahn in Davos

### ALLGEMEINES

Die Parsennbahn ist in den Jahren 1931 und 1932 nach dem Projekt von Dipl. Ing. H. H. Peter (†) als Standseilbahn in zwei Sektionen erbaut worden (Abb. 1 bis 5). Ihre hauptsächlichsten baulichen Daten sind die folgenden:

	I. Sektion	II. Sektion	ganze Bahn
Baulänge:	m 1889	2217	4106
Neigungen: min.	°/o 210	137	
max.	°/o 477	310	
Spurweite:	mm 800	800	
Höhenlage der Stationen:			
Davos-Dorf	m ü.M. 1557,01		
Höhenweg	2219,34		
Weissfluhjoch		2662,71	
Höhenunterschied:	m 662,33	443,37	1105,70

Für den Oberbau fanden als Schwellen Winkelsisen 120/80 mm und die schwere Keilkopfschiene von 28,6 kg Metergewicht der von Roll'schen Eisenwerke Verwendung. Die 12 m-Schienen sind in üblicher Weise mit Stoss- und Zwischenlaschen und Klemmplatten verlascht und die Schwellen im Mörtelmauerwerk veran-

sequent durchgeführt. Bei der Anwendung dieses Grundsatzes wird in jedem einzelnen Fall besonders zu prüfen sein, wie weit durch die Anpassung an das Gelände und Einlage vieler Kurven die einmalige Einsparung in der Kubatur des Unterbaues gerechtfertigt ist gegenüber den bei solchen Ausführungen jährlich sich wiederholenden Kosten für den zusätzlichen Unterhalt und die Erneuerung von Drahtseilen, Seiltragrollen, Spurkränzen u. dgl.

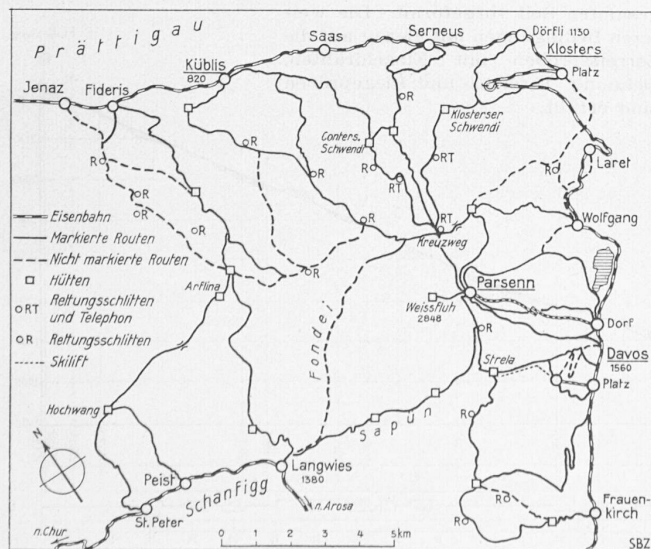


Abb. 2. Uebersichtskarte der Abfahrtsrouten im Parsenngebiet



Abb. 1. Gesamtbild der Parsennbahn aus Südost. — D Davos-Dorf, H Umstiegstation Höhenweg, W Endstation Weissfluhjoch 2662 m ü. M.

kert. Die Seilführung auf der Strecke geschieht auf geraden und schiefen Seiltragrollen aus Gusseisen. Der Anordnung der Rollen musste umsomehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, als die Bahn in möglicher Anpassung an das Gelände und im Hinblick auf die Erzielung von möglichst geringen Kubaturen im Unterbau projektiert wurde. Die damit erstrebte Kostenersparnis hatte andererseits sehr viele Kurven und viele Gefällsbrüche — konvexe und konkave — zur Folge (vgl. Längenprofile Abb. 4 u. 5). So beträgt z. B. die Summe der Zentriwinkel aller Kurven bei der I. Sektion 358° und bei der II. Sektion 254° (neue Teilung). Das sind Kurvenverhältnisse, die man früher nicht für anwendbar hielt. Ing. H. H. Peter hat hier die von ihm aufgestellte These, wonach die Standseilbahn mit Bezug auf die Situation und das Profil mit beliebigen Kurven ausgestattet werden könne, kon-