

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **113/114 (1939)**

Heft 7

PDF erstellt am: **19.05.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://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 Vortragskalender.

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.	‰ 210	137	
max.	‰ 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 Winkelreisen 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, wieweit 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. dl.

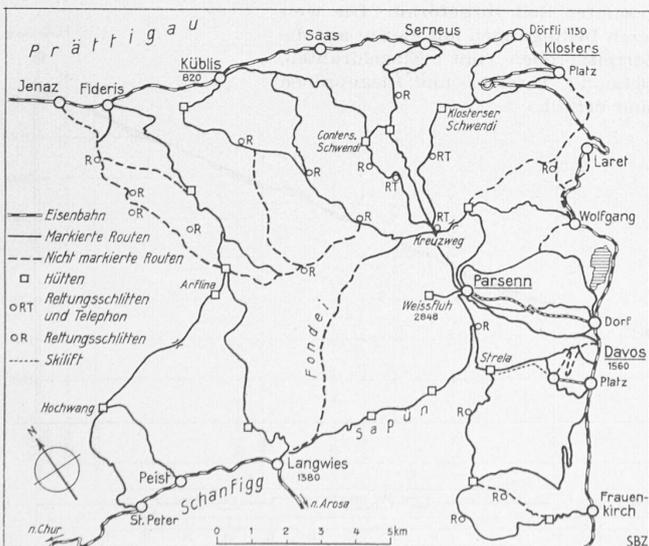


Abb. 2. Uebersichtskarte der Abfahrtsrouten im Parsenngebiet



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, konsequent durchgeführt.