

Davos: Erneuerung der Parsennbahn

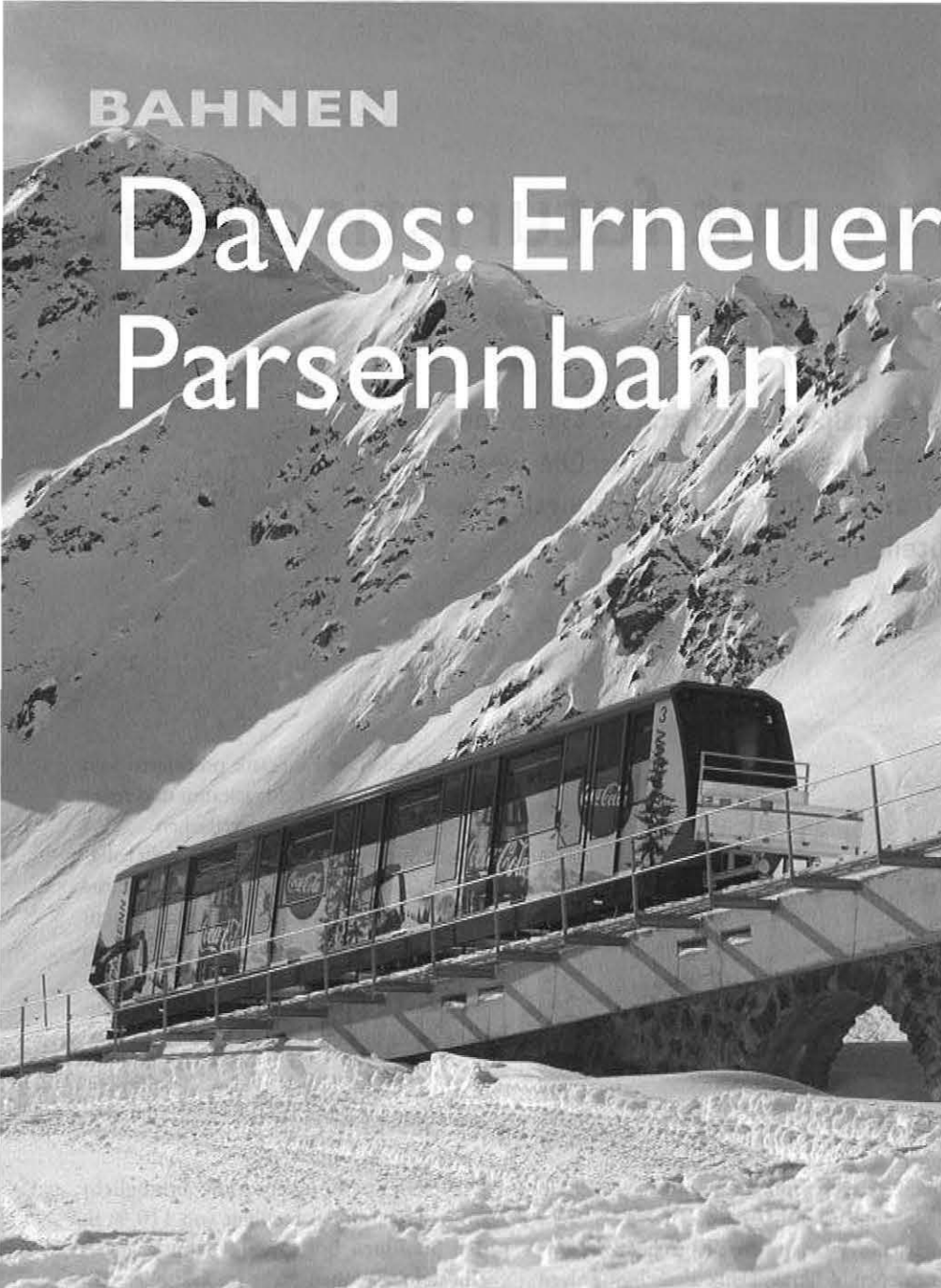
Nach dem erfolgreichen Umbau der 1. Teilstrecke der Standseilbahn Parsenn im Jahr 2002 wurde von Garaventa im Jahr 2010 auch die 2. Teilstrecke bis zum Weissfluhjoch völlig erneuert.

Die Eröffnung beider Teilstrecken

der Standseilbahn Davos – Parsenn in den Jahren 1931 bzw. 1932 galt als Pioniertat im Bereich Erschließung der Alpen für den Skisport. Schon in den ersten Betriebsjahren wurden die erhofften Beförderungszahlen weit übertroffen. Die Bahn wurde im Laufe der Zeit mehrmals modernisiert, zum letzten Mal im Jahr 1978.

Im Gegensatz zur 1. Teilstrecke gab es an der 2. Teilstrecke – vom Höhenweg zum Weissfluhjoch – neben der Standseilbahn auch die im Jahr 2000 gebaute 6er-Sesselbahn „Parsenn Rapid“ mit einer Förderleistung von 2.600 P/h. Einer der Gründe für die Erneuerung der 2. Teilstrecke der veralteten Standseilbahn war, dass die Bahn auch der gesamten Ver- und Entsorgung der Gastronomiebetriebe und der Wintersportbahnen und nicht zuletzt auch des bekannten Institutes für Schnee- und Lawinenforschung SLF am Weissfluhjoch dient. Außerdem haben sich beide Standseilbahnen in ihrer 80-jährigen Geschichte mit einer Ausfallsquote von nur 4 ‰ als extrem zuverlässige Transportmittel bewährt. Dank der verfügbaren Förderleistung der 6er-Sesselbahn „Parsenn Rapid“ war es auch nicht nötig, die Förderleistung der Standseilbahn zu erhöhen.

Die auch für die neue Bahn beibehaltene Trassenführung aus den 30er Jahren stellt keinen einschneidenden Eingriff in die Landschaft dar, sondern passt sich natürlich und umweltfreundlich an das Gelände an. Dementsprechend ist die Bahntrasse sehr kurvenreich und auf einem Drittel wird sie durch eine Galerie und über Brücken geführt. Ähnlich wie bei der 1. Teilstrecke im Jahr 2002 (siehe ISR 1/2003, S. 46 – 47) wurde auf den bestehenden Unterbau (überwiegend aus saniertem Steinmauer-Tragwerk, teilweise mit Gewölben) der Oberbau aus Beton aufgebracht. Die Spurweite des Gleises wurde von 800 auf



Im Winter 2010/2011 konnten die Fahrgäste zum ersten Mal auch an der 2. Teilstrecke der Parsennbahn zum Weissfluhjoch mit diesen modernen Wagen von Gangloff fahren.



Fotos: Davos Klosters Bergbahnen

Der Transport eines der beiden 16 t schweren und 17 m langen Wagen der 2. Teilstrecke der Parsennbahn

TECHNISCHE DATEN

STANDSEILBAHN HÖHENWEG – WEISSFLUHJOCH

Seehöhe Talstation	2.214 m
Seehöhe Bergstation	2.663 m
Schräge Länge	2.214 m
Höhenunterschied	449 m
Spurweite	1.000 mm
Zugseildurchmesser	34 mm
Motorleistung (Anfahren/ Dauerbetrieb)	730/340 kW
Antrieb	Berg
Wagenfassungsraum	110 Pers.
Fahrzeuganzahl	2
Fahrgeschwindigkeit	9,0 m/s
Fahrzeit	5,0 min
Förderleistung	970 P/h
Hersteller, Baujahr	Garaventa AG Goldau, 2010
Elektronik	Frey AG Stans
Kabinenhersteller	Gangloff Cabins AG
Zugseilhersteller	Fatzer AG Drahtseilwerk
Montage	Inauen-Schätti AG Schwanden



Die umgebaute Mittelstation Höhenweg hat das Umsteigen der Fahrgäste und Umladen der Güter wesentlich erleichtert; links ein Wagen der ersten und rechts einer der zweiten Teilstrecke.

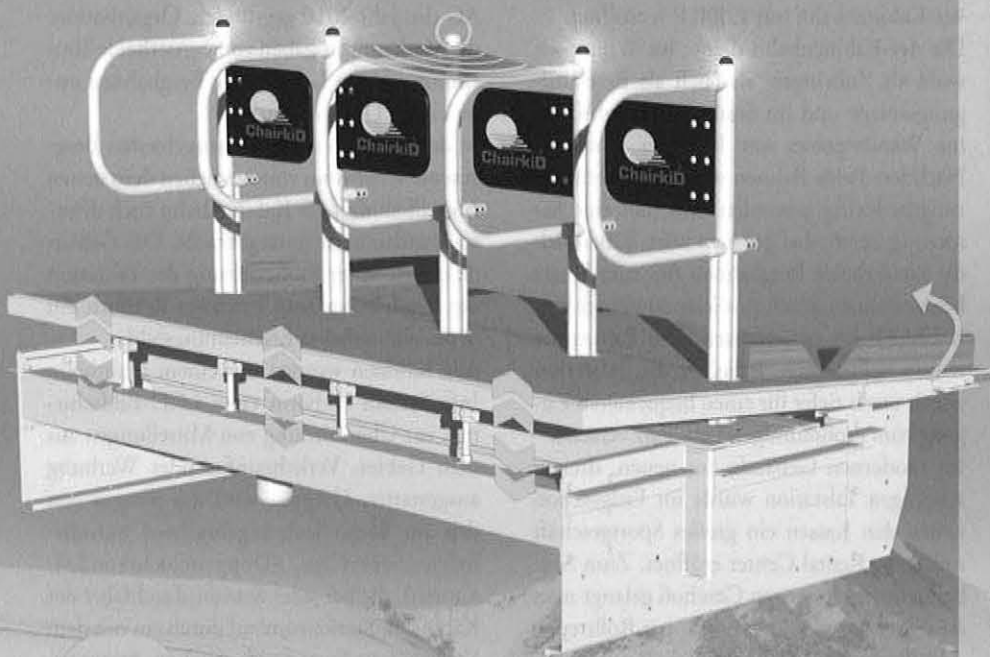
1.000 mm vergrößert, was zur Stabilitäts- und Fahrkomforterhöhung geführt hat. Dank der neuen gemeinsamen Mittelstation Höhenweg konnte das Umsteigen der Fahrgäste sowie auch der Warenumschiag wesentlich erleichtert und beschleunigt werden. Das Umsteigen für Rollstuhlfahrer kann nun ebenerdig im Bereich der oberen Wagenabteilung erfolgen. Das Aussehen der gegenwärtigen Wagen der

2. Teilstrecke entspricht selbstverständlich jener der von Gangloff für die 1. Teilstrecke entwickelten Wagen, durch die unterschiedliche Bahnneigung, den Wagenfassungsraum und die Spurweite (1.200 mm an der 1. Teilstrecke) sind die Wagen wieder individuelle Konstruktionen. Sie gehören schon der vierten Wagengeneration der Parsennbahnen an. Im September 2010 sorgte der Schwertransport

der 16 t wiegenden Wagen auf einem Spezialtransporter im Hochgebirge für Aufsehen. In den gesamten Umbau der 2. Teilstrecke der Parsennbahn hat die Davos Klosters Bergbahnen AG rund 17 Mio. SFR (nach damaligem Kurs etwa 12 Mio. Euro) investiert. *RG*

NEW! ChairkiD » easy access «

the loading experts



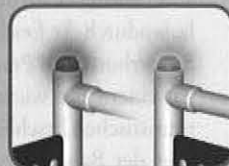
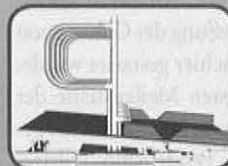
Neu! ChairkiD » easy access «

Schranke:

- » Elektrischer Sicherheitsantrieb (m. Zahnriemen)
- » Schrankeneinheit verzinkt / Edelstahl
- » LED »stop & go« Regelung (optional)
- » Personenerkennung und -zählung (optional)
- » Servicefreundlich und wartungsarm

Rampe:

- » Holzauflage mit Schneevlies
- » Seitliche Führungsleisten
- » Neigung einstellbar (0% - 10%)
- » Klappbar für Service



New! ChairkiD » easy access «

loading gates:

- » low impact, high efficiency gate motors
- » galvanized / inox structure
- » »stop & go« LED lights (optional)
- » user detection eyes with counter (optional)
- » low maintenance & service reduced

loading ramp:

- » wood surface with snow fleece covering
- » side ski tip guides
- » adjustable ramp inclination (0% - 10%)
- » hinged ramp for quick & easy servicing

ChairkiD Fördertechnik GmbH
A-6300 Wörgl
Brixentaler Straße 59
Tel. +43-5332-76483
Fax +43-5332-73246
office@chairkid.com

ChairkiD North America, Inc.
1949C Willamette Falls Dr.
West Linn, OR 97068
phone: (503)-780-9036
fax: (360)-838-1749
office.usa@chairkid.com

ChairkiD[®]