

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1939)

Heft: 8

Artikel: 50 Jahre Rhätische Bahn = Le cinquantenaire du Chemin de fer Rhétique

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774651>

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

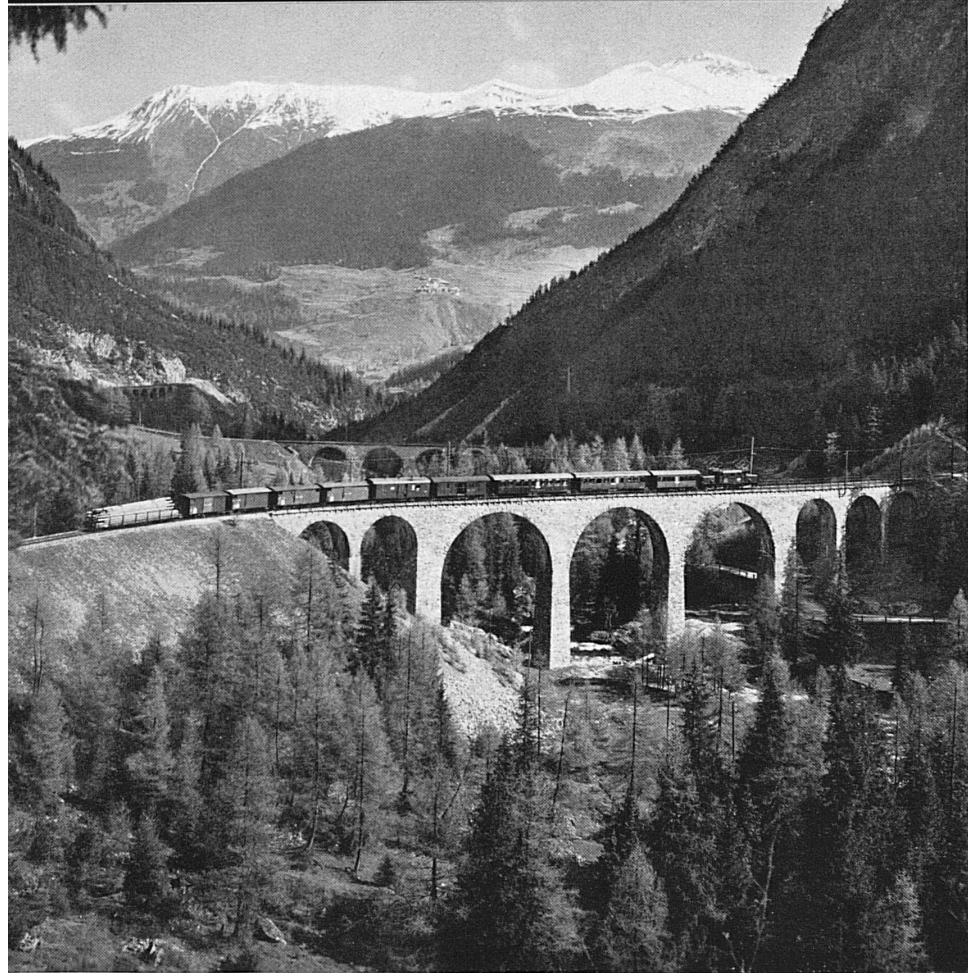
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 03.04.2026

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



Links: Auf der berühmten Strecke Bergün-Preda mit ihren 7 Kehrtunnels von total 3659 m Länge und ihren 4 Viadukten über die Albula. Links unten: Die Bahn- und Strassenbrücke über die Albula bei Solis, die erstere 164 m lang, 89 m hoch über dem Fluss - Rechts: Der Verwaltungsratsausschuss der Rh. B. vor dem Albulatunnel während des Baues. Von links nach rechts: Bauführer Ing. Siegrist, die Nationalräte Dr. A. von Planta und A. Steinhauser, Oberst Th. v. Sprecher, Oberingenieur Hennings, Regierungsrat Stiffler, Direktor Schucan, Regierungsrat Dr. F. Brügger und Nationalrat P. Th. Bühler — Rechts aussen: Die erste Dampflokomotive der Schmalspurbahn Landquart-Davos

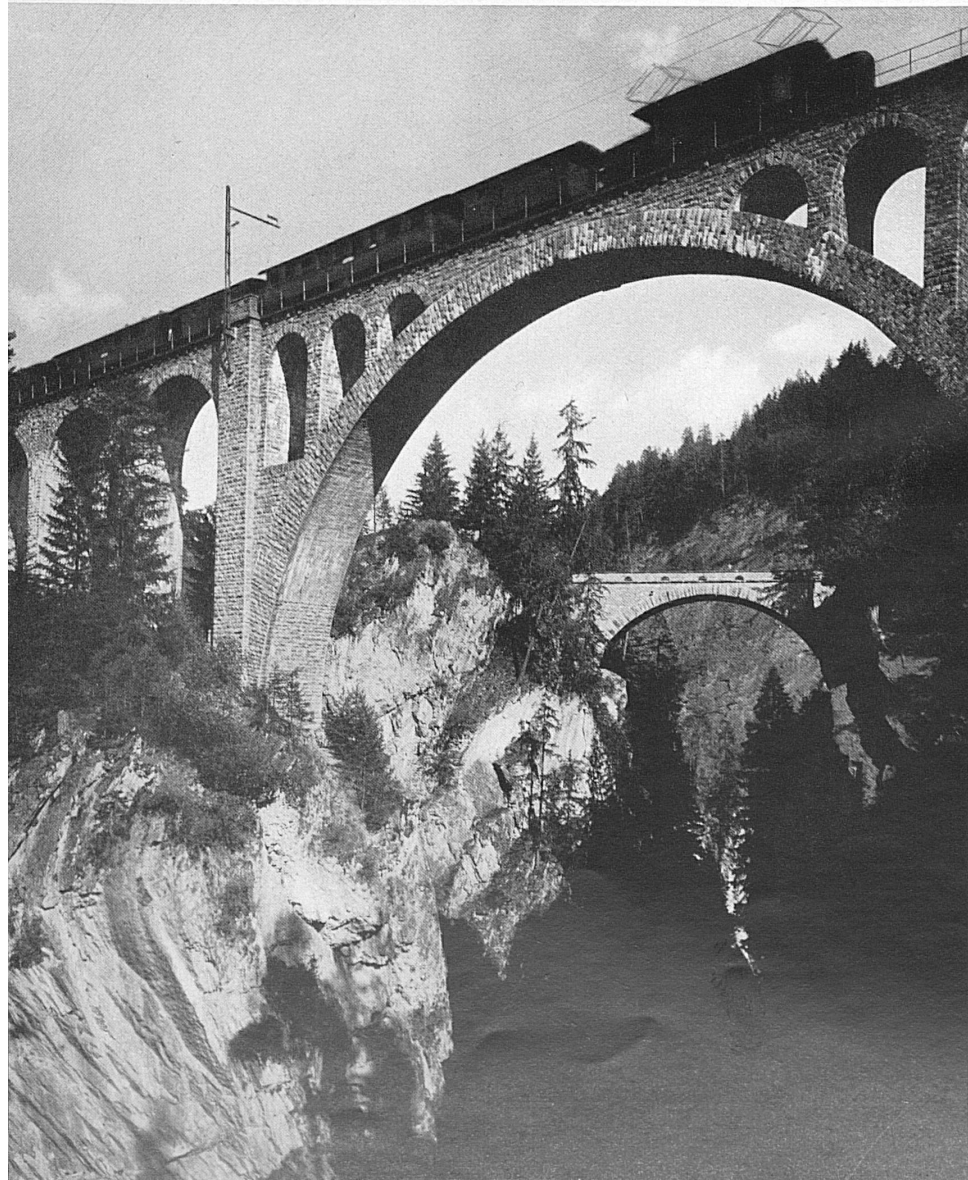
A gauche: Sur le célèbre tronçon Bergün-Preda avec ses 7 tunnels à virages de 3659 m. de longueur et ses 4 viaducs impressionnants sur l'Albula — A gauche en bas: Le pont routier et ferroviaire sur l'Albula près de Solis, longueur 164 m., hauteur 89 m. au-dessus du fleuve — A droite: La délégation du conseil d'administration du Chemin de fer Rhétique devant le tunnel de l'Albula, en période de construction. De gauche à droite: Le Directeur des Travaux Ing. Siegrist, les Conseillers Nationaux Dr A. v. Planta et A. Steinhauser, le Colonel Th. v. Sprecher, l'Ingénieur en chef Hennings, le Conseiller d'Etat Stiffler, le Directeur Schucan, le Conseiller d'Etat Dr F. Brügger et le Conseiller National P. Th. Bühler — A l'extrême droite: La première locomotive à vapeur du chemin de fer à voie étroite Landquart-Davos



W. J. Halbaas

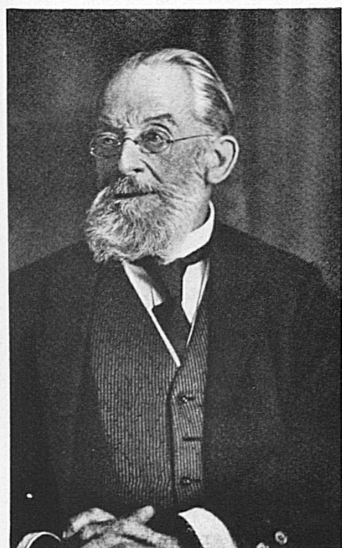
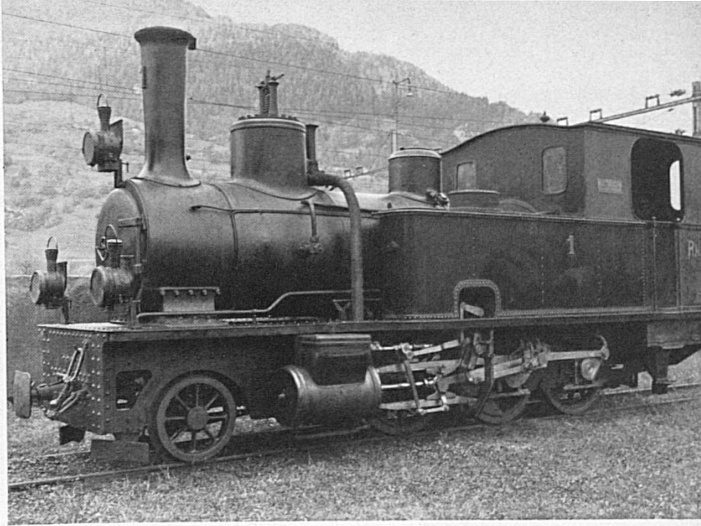
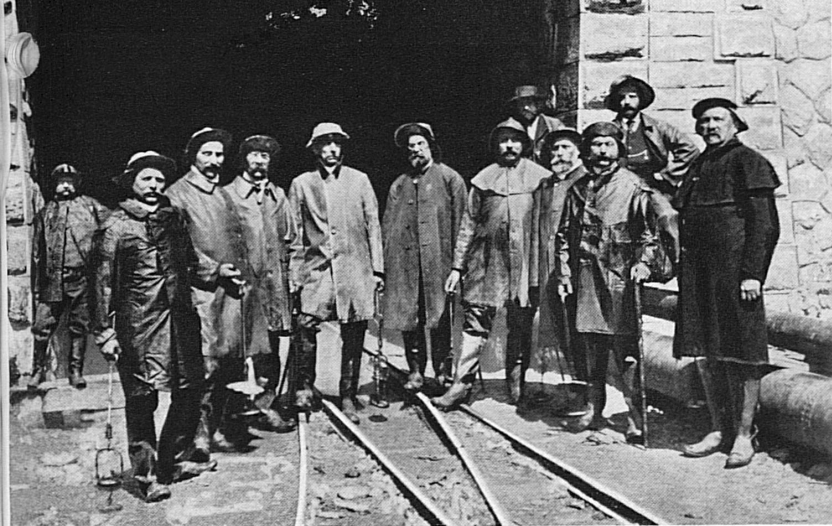
50 JAHRE RHÄTISCHE BAHN

*Le cinquantenaire du
Chemin de fer
Rhétique*



Rechts: Das Lehrgerüst des Soliserviadukts, eines der ersten Werke des kühnen Gerüstbauers R. Coray — Rechts aussen: C-C elektrische Lokomotive, nach dem Krieg für den schweren Bergdienst gebaut mit einer Stundenleistung von 1200 PS und einer Dauerleistung von 1000 PS. Sie befördert auf der Albulalinie mit ihren 35 ‰ Steigung einen Zug von 200 t Anhängewicht mit einer Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde

A droite: L'échafaudage d'essai du viaduc de Solis qui fut l'une des premières réalisations de R. Coray, constructeur audacieux d'échafaudages — A l'extrême droite: Locomotive électrique construite après guerre pour le service de montagne lourd. Puissance horaire 1200 CV et puissance constante 1000 CV. Elle peut tirer un convoi de 200 t. à une vitesse de 30 km. par heure sur la ligne de l'Albula ayant une pente de 35 ‰



Prof. F. Hennings



Dr. A. Schucan

Im kommenden Herbst kann die bündnerische Staatsbahn das 50 jährige Jubiläum ihres Bestandes feiern. Das erste Teilstück der Prätigauer Stammlinie von Landquart bis Klosters wurde am 9. Oktober 1889 dem Betrieb übergeben. Es folgten im Juli 1890 Klosters - Davos, 1896 Landquart-Thusis, 1903/04 Reichenau-Ilanz und Thusis-St. Moritz, die berühmte Albulabahn, 1908/09 Samaden-Pontresina und Davos-Filisur und schliesslich 1912/13 Ilanz - Disentis und Bevers - Schuls. Das 276 km lange Netz kostete fertig elektrifiziert 120 Millionen Franken. Zwei Fünftel des Netzes liegen in Kurven, rund 30,5 km in 81 Tunnels und 9 km auf 376 Brücken

L'automne prochain le chemin de fer de l'Etat grison fête le cinquantenaire de son existence. Le premier tronçon de la ligne initiale du Prätigau (Landquart-Klosters) a été mis en exploitation le 9 octobre 1889. En 1890 Klosters-Davos et en 1896 Landquart-Thusis, en 1903/04 Reichenau-Ilanz et Thusis-St. Moritz, le célèbre chemin de fer de l'Albula, 1908/09 Samaden-Pontresina et Davos-Filisur et enfin en 1912/13 Ilanz-Disentis complétèrent ce réseau, qui aujourd'hui compte 276 km de ligne électrifiée, coûtant 120 millions de francs. Deux cinquièmes du parcours sont en virages, 30,5 km en 81 tunnels et 9 km en 376 ponts

Die drei Porträts, von links nach rechts: W. J. Holsboer, dessen Initiative die Rh. B. ihre Entstehung und Graubünden den Ausbau seines Bahnnetzes auf nationaler, solider Grundlage verdankt — Prof. Dr. h. c. F. Hennings, der geniale Erbauer der Albulabahn. Dr. h. c. A. Schucan, der erste Direktor und Direktionspräsident von 1888 bis 1918

Les trois portraits, de gauche à droite: W. J. Holsboer, dont l'initiative a créé les Chemins de fer Rhétiques et à qui les Grisons doivent l'amélioration du réseau ferroviaire sur une base nationale et solide — Prof. Dr. h. c. F. Hennings, le génial constructeur du chemin de fer de l'Albula — Dr. h. c. A. Schucan, le premier directeur et président du Comité Directeur de 1888 à 1918

Phot.: Steiner, Meerkämper

