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

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1939)**

Heft 8

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-774651

Nutzungsbedingungen

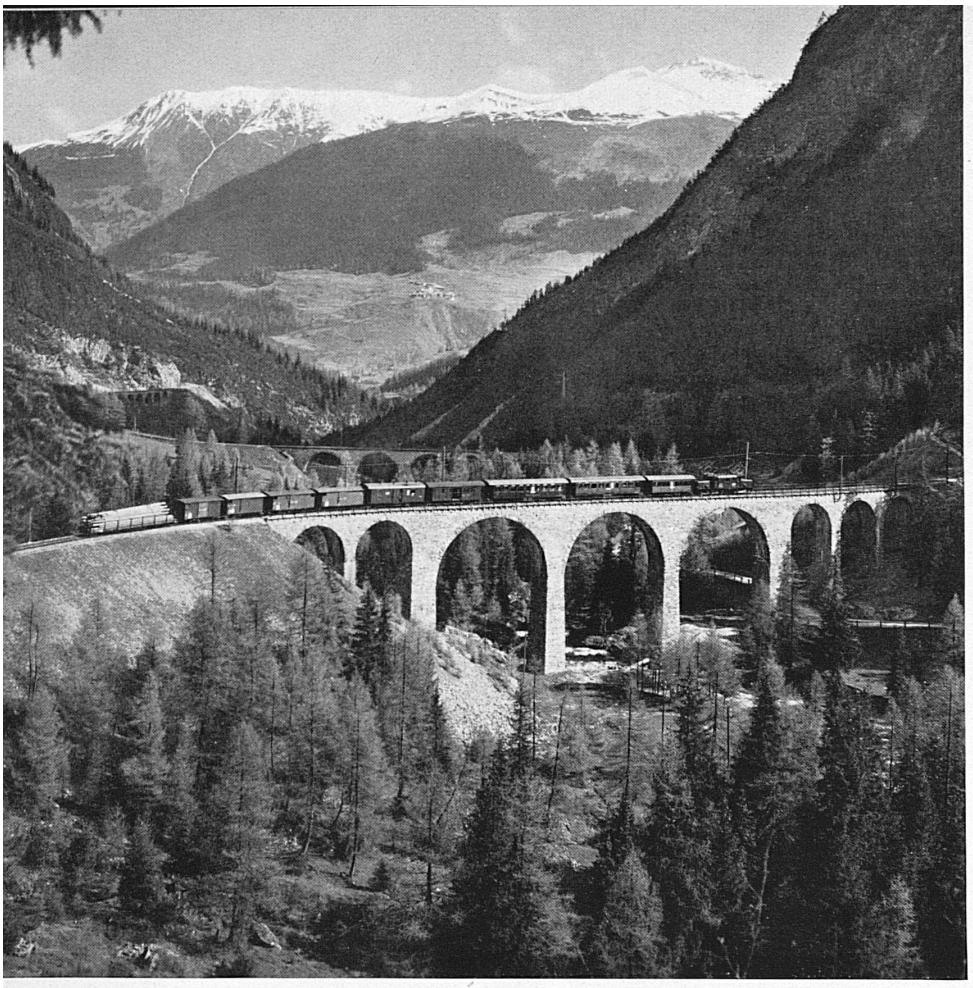
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.e-periodica.ch



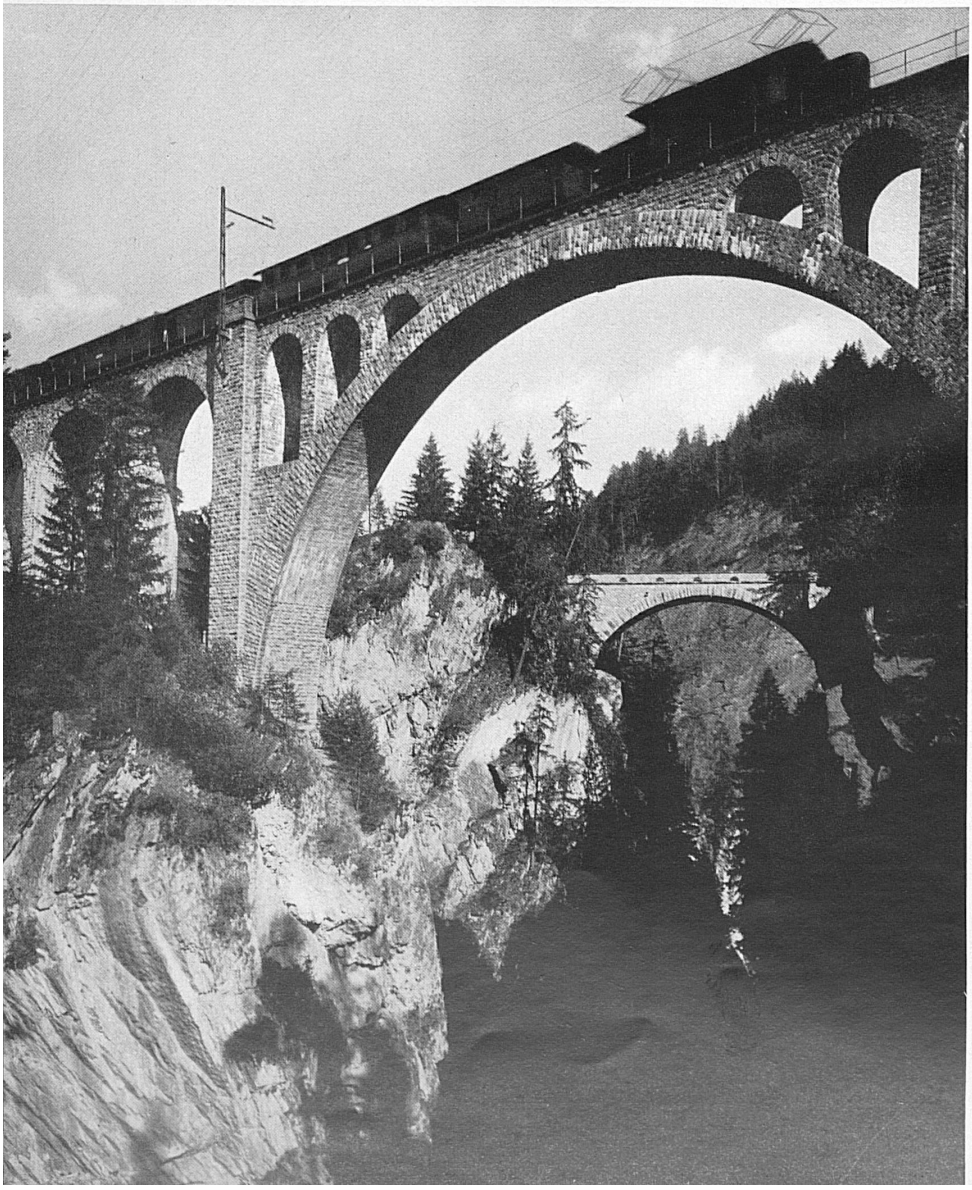
Links: Auf der berühmten Strecke Bergün-Preda mit ihren 7 Kehrtunnels von total 3659 m Länge und ihren 4 Viadukten über die Albula. Links unten: Die Bahn- und Strassenbrücke über die Albula bei Solis, die erstere 164 m lang, 89 m hoch über dem Fluss - Rechts: Der Verwaltungsratsausschuss der Rh. B. vor 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 Bergun-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. Holsboer

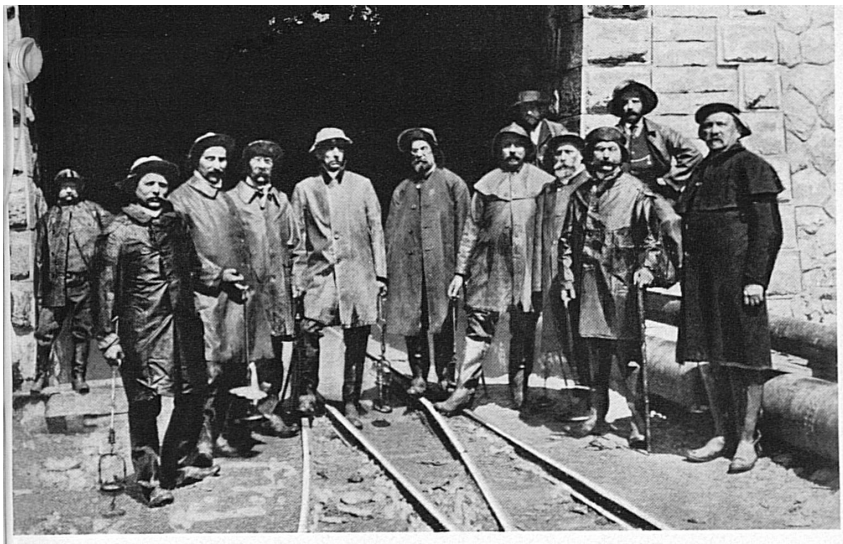
50 JAHRE RHÄTISCHE BAHN

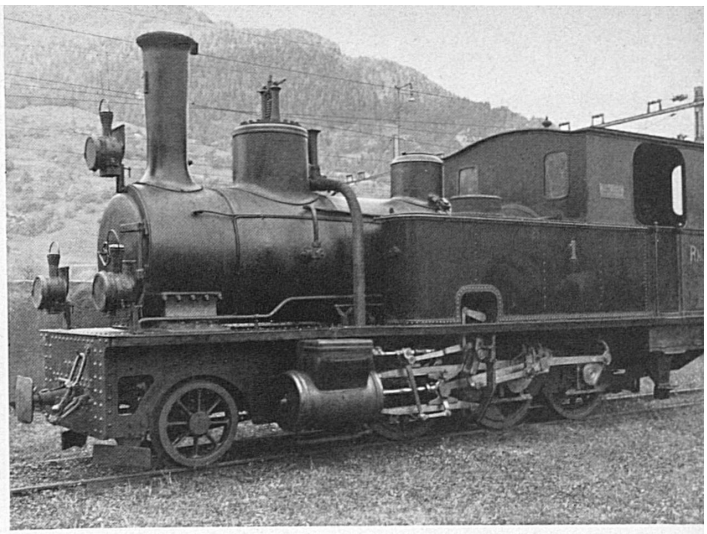
Le cinquantenaire du Chemin de fer Rhétique

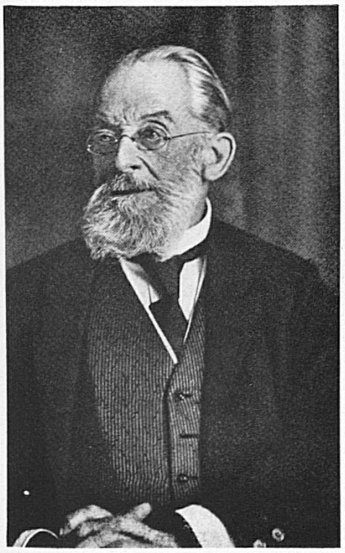


Rechts: Das Lehrgerüst des Soliserviadukts, eines der ersten Werke des kühnen Gerüstbauers R. Coray — Rechts aussen: C-C elektrische Lokomotive, nach dem Krieg für den schweren Bergdienst gebaut mit einer Stundenleistung von 1200 PS und einer Dauerleistung von 1000 PS. Sie befördert auf der Albulalinie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







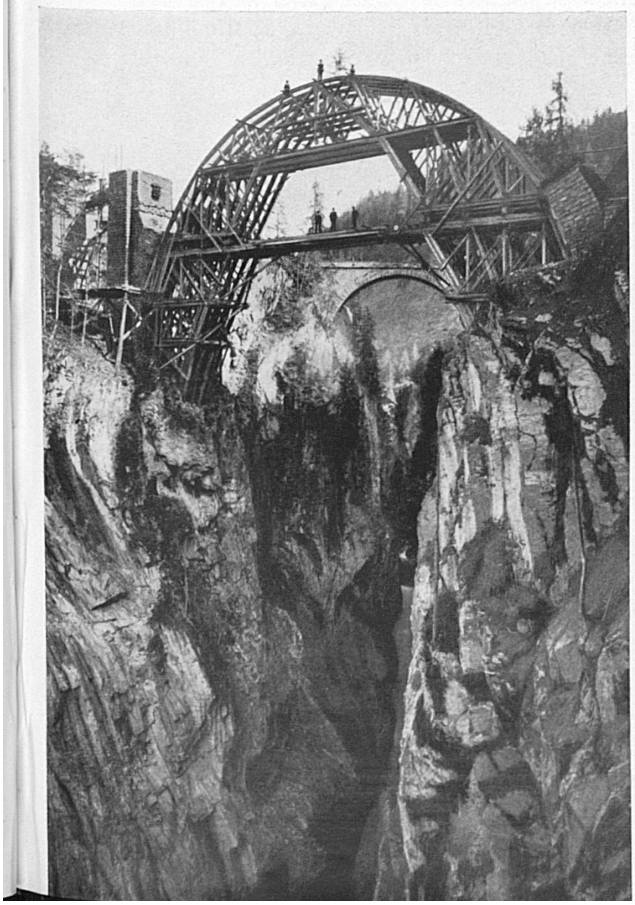
Prof. F. Hennings

Dr. Dr. A. Schucan

Im kommenden Herbst kann die bündnerische Staatsbahn das 50jährige 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 Prætigau (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