

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 57 (1984)

**Heft:** 5: Mit Dampf = Panache de la vapeur = A vapore! = Under steam!

**Artikel:** Mit Dampf durch Graubünden = En train à vapeur à travers les Grisons = A vapore attraverso i Grigioni = Steaming through the Grisons

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-775434>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

*Mit Dampf  
durch  
Graubünden*

*En train à vapeur  
à travers  
les Grisons*

*A vapore attra-  
verso i Grigioni*

*Steaming  
through  
the Grisons*



62 (vorangehende Seite)  
G 4/5 RhB Nr. 107 tritt aus dem  
Dunkel des Landwassertun-  
nels in die Helle des gleichna-  
migen Viadukts

62 (page précédente)  
La locomotive G 4/5 N° 107 du  
Chemin de fer Rhétique passe  
de l'obscurité du tunnel à la  
clarté du jour sur le viaduc de  
Landwasser

62 (pagina precedente)  
La G 4/5 RhB No. 107 esce dal-  
l'oscurità del tunnel di Land-  
wasser per transitare sul via-  
dotto omonimo

62 (preceding page)  
G 4/5 RhB No. 107 emerges  
from the Landwasser Tunnel  
on to the sunlit viaduct of the  
same name

63 Am Schwarzsee bei Davos  
Laret, vor dem Kulminations-  
punkt der Strecke Landquart-  
Davos beim Wolfgangpass auf  
1629 m. Zur Überwindung der  
1100 m Höhendifferenz und  
45% Maximalsteigung wer-  
den die Dampfzüge in Doppel-  
traktion geführt.

64 Auf dem kurzen ebenen  
Abschnitt am Davosersee; im  
Hintergrund der Brämabüel  
(2479 m)

63 Au lac Noir près de Davos  
Laret, avant le point culminant  
du trajet Landquart-Davos  
près du col Wolfgang à  
1629 m. Pour franchir la diffé-  
rence de niveau de 1100 m et  
la rampe de 45% de déclivité  
maximale, on se sert de trains  
à double traction.

64 Sur le tronçon court et plat,  
le long du lac de Davos; à l'ar-  
rière-plan le Brämabüel  
(2479 m)

63 Lungo lo Schwarzsee pres-  
so Davos Laret, prima del pun-  
to culminante della linea Land-  
quart-Davos presso il passo di  
Wolfgang a 1629 m. Per supe-  
rare il dislivello di 1100 m ed  
una pendenza massima del  
45% i treni a vapore ricorrono  
alla doppia trazione.

64 Sul breve tratto pianeg-  
giante lungo il lago di Davos;  
sullo sfondo il Brämabüel  
(2479 m)

63 Beside the waters of the  
Schwarzsee near Davos Laret,  
approaching the highest point  
on the Landquart-Davos line  
at the Wolfgang Pass, 1629  
metres. Double-headed trains  
are used to overcome the dif-  
ference in altitude of 1100  
metres and the maximum gra-  
dient of 1 in 22.

64 On the short stretch of  
level line beside the Lake of  
Davos, with Brämabüel (2479  
metres) in the background





65

#### *Fotohalt in Davos Platz.*

Die Rhätische Bahn besitzt noch zwei Schlepptenderlokomotiven G 4/5 Nr. 107 und 108 aus einer Serie von 29 Stück, die zwischen 1904 und 1915 von der SLM Winterthur geliefert wurden und als wohl stärkste Schmalspurlokomotiven ihrer Art in Europa galten. Für Schmalspurbahnen wurden in der Regel Tenderlokomotiven gebaut, um das höhere Lokomotivgewicht für die Zugkraft nutzbar zu machen; um jedoch auf den langen und steilen Strecken der RhB die Halte zur Aufnahme von Wasser und Kohle zu vermindern, wurden hier Schlepptender gewählt. Die Strecke Chur–Engadin konnte so mit nur einem Halt in Thusis zurückgelegt werden

#### *Halte photographique à Davos Platz*

Le Chemin de fer Rhétique a conservé deux des 29 locomotives à tender séparé (G 4/5 N° 107 et 108) qui lui ont été livrées de 1904 à 1915 par la fabrique SLM de Winterthur et qui passaient pour les plus puissantes en Europe pour chemins de fer à voie étroite. Les locomotives-tender étaient en général fabriquées pour la voie étroite afin d'utiliser pour la force de traction le poids plus grand de la locomotive. On a toutefois choisi les tenders séparés afin de réduire les temps d'arrêt pour l'approvisionnement en charbon et en eau sur les trajets longs et pentus. On a pu ainsi se contenter d'un seul arrêt à Thusis sur le trajet Coire–Engadine



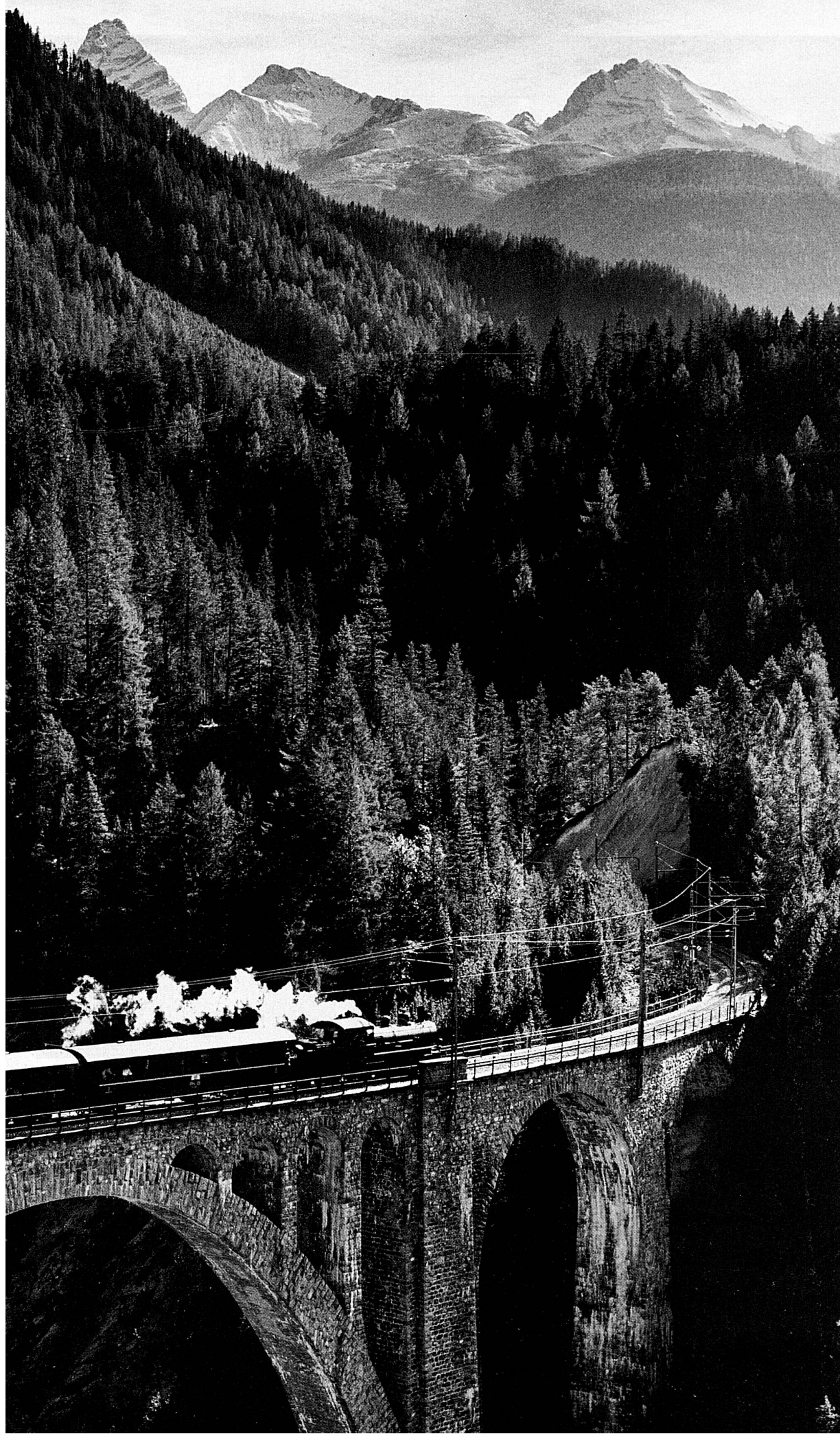
66

*Fermata a Davos Platz per scattare le fotografie.*

La Ferrovia Retica possiede ancora due locomotive con tender separato G 4/5 N° 107 e 108 provenienti dalla serie di 29 esemplari che furono forniti dalla SLM Winterthur fra il 1904 e il 1915; in Europa esse erano considerate come le più potenti locomotive del loro genere sulle linee a scartamento ridotto. Per le ferrovie a scartamento ridotto generalmente venivano costruite locomotive tender, in modo da sfruttare per la forza di trazione il maggior peso della locomotiva. Tuttavia, in questo caso vennero scelte le locomotive con tender separato per ridurre al minimo, sulle ripide linee della RhB, le fermate richieste dal rifornimento di acqua e carbone. Era così possibile percorrere la linea Coira-Engadina con una sola fermata a Thusis

*Photographers' stop at Davos Platz.*

Rhaetian Railways (RhB) still possess two G 4/5 tender locomotives, Nos. 107 and 108, from a series of 29 supplied by the SLM between 1904 and 1915. They were considered to be the most powerful narrow-gauge locomotives of their kind in Europe. It was the rule to employ tank locomotives for narrow-gauge railways, so as to utilize the higher locomotive weight for better traction. But tenders were here preferred in order to reduce the number of stops for water and coal on the long, steep lines of the RhB. As a result the Chur-Engadine run was made with only one stop at Thusis



*Auf der Abwärtsfahrt von Davos über Filisur nach Thusis und zum Ausgangspunkt Chur wird nur noch 1 Lokomotive benötigt.*

*67 Auf dem 210 m hohen Wiesener Viadukt.*

*68 Zwischen Wiesen und Filisur hoch über der Schlucht des Landwassers*

*Pour la descente de Davos à Thusis puis au terminus de Coire via Filisur, on n'utilise plus qu'une locomotive.*

*67 Sur le viaduc de Wiesen haut de 210 m.*

*68 Très haut au-dessus de la gorge du Landwasser entre Wiesen et Filisur*

*La discesa da Davos, attraverso Filisur e Thusis, fino a Coira richiede l'impiego di una sola locomotiva.*

*67 Sul viadotto di Wiesen, alto 210 m.*

*68 Fra Wiesen e Filisur, sopra la gola del fiume Landwasser*

*Only one locomotive is required on the downhill run from Davos via Filisur to Thusis and thence to the starting-point of the line, Chur.*

*67 On the Wiesen Viaduct, which is 210 metres high.*

*68 High above the gorge of the River Landwasser, between Wiesen and Filisur*

