



Nach der frühen Elektrifizierung 1922 fanden viele RhB-Dampfloks im Ausland neue Verwendung.



Das Bewahren des bahngeschichtlichen Erbes bedeutet auch viel Aufwand an Geld, Zeit und Arbeit.

Daneben kamen auf dem Netz der RhB auch diverse Baulokomotiven als notwendige Hilfe bei grösseren Bauvorhaben zum Einsatz. Auch wird auf einige Lokomotiven eingegangen, welche zeitweise von anderen schweizerischen Meterspurbahnen angemietet wurden und nachher noch einige Jahre als fahrdrahtunabhängige Reserve Dienst verrichteten.

Für Touristen und Feriengäste ist Winter eine höchst attraktive Angelegenheit. Für eine Gebirgsbahn wie die Rhätische Bahn mit Strecken über 2200 Meter über Meer hingegen stellt der Ganzjahresbetrieb besonders während der Wintermonate sehr hohe Anforderungen. Deshalb wurde den je zwei Dampfschneeschleudern der Rhätischen Bahn und der Bernina-Bahn, ihrer Beschaffung und dem Betriebseinsatz relativ viel Platz im Heft eingeräumt.

Ein weiteres umfangreiches Kapitel widmet sich dem Verkauf und Verbleib der RhB-Dampfloks. Von den 277 Streckenkilometer des damaligen RhB-Netzes waren bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges 21% elektrifiziert. In den Jahren 1919 bis 1922 folgten die restlichen 79%. Praktisch auf einen Schlag waren dreiviertel der Dampflokomotiven überflüssig. Nun begann nach und nach der Exodus der nicht mehr ver-

wendeten Dampflokomotiven und dank der Staatsbahnen von Siam gelang es fünf Jahre nach der Elektrifizierung, den grössten Teil der Dampfloks zu verkaufen.

Trotz der kurzen Dampfgeschichte der RhB ist dieser erste Abschnitt der RhB-Biographie bis heute ausserordentlich lebendig geblieben und erfreut sich einer grossen Beliebtheit. Man erkannte im Ferienland den Wert von Nostalgie einerseits und die Anziehungskraft spannender Einblicke in die (Bahn-)Geschichte andererseits. Rührige Vereine, initiative Personen, Vollbluteisenbahner sowie eine gute Vernetzung verschiedenster Interessen führten unter anderem dazu, dass die «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» 2008 in die Welterbeliste der Unesco aufgenommen wurde. Deshalb sind der Aufarbeitung und Instandhaltung von Dampflokomotiven, aber auch dem Betrieb von historischen Zügen ebenfalls einige Kapitel gewidmet.

Mit diesen abschliessenden Kapiteln ist es dem Autor nicht zuletzt auch ein Anliegen, aufzuzeigen, dass der von Eisenbahnliebhabern manchmal unbändige Ruf nach möglichst viel historischem Erhalt (und schönen Fotomotiven) zwar verständlich, aber weder einfach zu erfüllen noch zum Nulltarif zu haben ist. ○

LOKI-Spezial Nr. 40

Dampf auf der RhB

Dampfloks und Dampf-Schneeschleudern der RhB

Geschichte des Dampfbetriebes. Betrieb und Verbleib der Dampfloks und -schleudern. Betriebsfähig erhaltene Fahrzeuge. Aufarbeitung und historische Züge. Reich bebildert.



Autor:
Gian Brüngger

Auszug aus dem Inhalt:

- Beginn der Eisenbahngeschichte im Kanton Graubünden
- Beschaffung der einzelnen Dampfloks
- Bau- und Mietlokomotiven
- Dampfschneeschleudern
- Ende des Dampfbetriebes, Dampfreserve
- Erinnerungen an den Rangierdienst
- Verkauf und Verbleib der Dampfloks und -schleudern
- Aufarbeitung und historische Züge

Mit zahlreichen bisher unveröffentlichten Bildern.

Umfang: 132 Seiten

Preis: CHF 29.90 / Euro 25,90

Dauerbezüger des LOKI Spezial erhalten die neue Ausgabe automatisch zugestellt per Post.

Das Magazin ist auch zu beziehen durch:
Stämpfli AG
Postfach 8326, CH 3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 62 58
Fax +41 (0)31 300 63 90
leserservice@loki.ch

Oder im Webshop auf www.loki.ch