



Das Streckennetz der Rio Grande Southern – ganz im Norden der Streckenast nach Telluride.



Der «Kuhfänger» anstelle einer ordentlichen Stoßstange. Er muss im Zweifel ja auch mehr aushalten.

für den Bau aufgenommenen Kredite liess sich aber nie erwirtschaften. Bereits 1893 wurde die RGS nach deren Konkurs von der Denver & Rio Grande (D&RG) übernommen und als separate Division aber unter dem eigenen Namen weitergeführt. Nach vielen, vornehm ausgedrückt, wenig ertragreichen Jahren machte die RGS im Jahr 1930 Bankrott. Doch um die wenigen Einnahmequellen zu retten, wie den US-Post-Vertrag und den Transport einiger Passagiere, versuchte die Bahn ab 1931 mit automobil-basierten Schienenbussen anstelle von teuren Dampfpersonenzügen zu operieren. Sie bauten in der Folge sieben Schienenbusse, die als Galloping Geese bekannt wurden. Der Name Galloping Goose stammt vermutlich daher, weil die Fahrzeuge auf dem malträtierten Gleis hin- und herschwänzten. Deshalb wurden sie im Volksmund so bezeichnet. Der Name hat sich dann eingebürgert und wurde schliesslich von der Bahngesellschaft offiziell übernommen.

Die Schienenbusse waren äusserst erfolgreich und hielten die Eisenbahn 20 Jahre lang am Laufen, bis der Betrieb im Dezember 1951 endgültig eingestellt wurde. Noch 1950 baute man vier Fahrzeuge zu Touristenversionen um, indem Fensteröffnungen in den Frachtabteilen angebracht und Sitzbänke montiert wurden.

Wegen ihres Erfolges zur damaligen Zeit und der landschaftlich einmaligen Streckenführung sind die Galloping Geese heute noch berühmt und faszinieren Eisenbahnfans auf der ganzen Welt. Goosenummern 2 bis 7 sind alle bis heute erhalten geblieben.

Ein letztes Detail: Die RGS wurde 1942 von der Defense Supply Corporation für den Transport von Uran aus den Minen um Vanadium nach Durango gekauft und wieder an die Gesellschaft vermietet.

## Das Original

Der ursprüngliche RGS Motor No. 1 wurde in den Ridgway-Werkstätten im Jahr 1931 aus einem 1925er oder 1926er-Modell des 45-Buick-Master-Six-Tourenwagens gebaut. Es gab keine Baupläne, nur eine Handskizze und eine Menge Hinterwäldlerkreativität. Für Gesamtkosten von weniger als 850 \$ wurde Motor No. 1 am 1. Juni 1931 fertig gestellt und in Betrieb genommen. Er verkehrte fahrplanmäßig zwischen Telluride und Dolores, CO., auf einem täglichen 130-Meilen-Rundtrip.