

Die Geschichte der 1'B'1- und 1'D'1-Lokomotiven

Elektropioniere der RhB

Von Hans Roth

Die 1910er-Jahre waren bei den Bahnen die Zeiten des Aufbruchs und des neuen Aufschwungs. Die Elektrizität hielt in der Gesellschaft vermehrt Einzug und eröffnete den Technikern neue Möglichkeiten, so auch bei der Rhätischen Bahn (RhB). Angesichts des grossen Kohleverbrauchs der Dampflokomotiven auf den Bergstrecken hatte der Verwaltungsrat schon an seiner Sitzung vom 2. März 1905 über eine mögliche Elektrifizierung gesprochen. Nach einer Studie beschloss der Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 18. Mai 1910, die Linie Bevers-Schuls als Versuchsstrecke für den elektrischen Betrieb einzurichten und gleichzeitig auf den beste-

henden Engadiner Strecken Bevers-St. Moritz und Samaden-Pontresina zu dieser Betriebsart überzugehen. Die Wahl fiel auf das Einphasensystem mit 16 2/3-Perioden und 11 kV Fahrdrahtspannung.

Auf die Eröffnung der von Anfang an elektrifizierten Linie Bever-Scuol bestellte die RhB im Jahre 1911 sieben Lokomotiven der Bauart 1'B1', die Ge 2/4 201-207. Sie entsprachen leistungsmässig den kleinen G-3/4-Dampflokomotiven. Die schmucken Lokomotiven mussten einige Umbauten und Verbesserungen über sich ergehen lassen. Vier dieser Ge 2/4 sind heute noch in irgendeiner Form der Nachwelt erhalten geblieben.

Gleichzeitig mit den sieben 1'B1'-Lokomotiven 201-207 sind auch die vier 1'D1'-Lokomotiven Ge 4/6 301, 351-352 und 391 bestellt worden. Im Gegensatz zu den sieben 1'B1'-Lokomotiven, welche die Brown, Boveri & Cie., Baden, lieferte, hat die RhB die Ausrüstung der 1'D1'-Lokomotiven bei drei verschiedenen Fabriken bauen lassen. Dabei unterschieden sich die verschiedenen Loks untereinander gewaltig. Dass nach all den Schicksalen heute zwei dieser Loks erhalten sind, erfreut natürlich das Herz der RhB-Liebhaber.

Mit dem neuen LOKI-Spezial nimmt uns der profunde Kenner der RhB Gian Brüngger mit auf eine abwechslungsreiche

Fotos: Peter Willen



Das Depot in Samedan setzte an Spitzentverkehrstagen die Ge 2/4 207 vor Zügen nach Pontresina ein, wie hier im Juni 1966.