

BBC gebaut, die 28 Fahrstufen aufwies. Charakteristisch für die Ge 4/4<sup>1</sup> ist daher auch das Klacken des Stufenschalters, das beim Wechsel der Fahrstufe zu hören ist. Nebst den RhB-Triebwagen ABe 4/4 501–504 waren die Ge 4/4<sup>1</sup> somit die ersten laufsacklosen Lokomotiven ohne Stangenantrieb bei der RhB. Die vier Lokomotiven haben die Betriebsnummern 601–604 erhalten und wurden mit einer Vielfachsteuerung für Doppeltraktion ausgestattet, gut erkennbar an der grossen Steckdose an den Stirnseiten. Weiter hatten die Lokomotiven vorne am Führerstand einen Übergang zu den Wagen, was an der Stirntüre und dem Trittbrett gut zu erkennen ist. Zur Belüftung des Maschinenraumes waren pro Seite zwei Blechjalousien vorhanden, die anfänglich grün lackiert waren. Weiter gab es zwei Kippfenster pro Seite. Die Loknummern und der RhB-Schriftzug waren wie damals üblich mit chromglänzenden, erhabenen Buchstaben und Zahlen angebracht.

#### Ge 4/4<sup>1</sup> 605–610: die zweite Serie

Die vier Lokomotiven überzeugten derart, dass sich die RhB dazu entschloss, sechs weitere Loks dieser Bauart zu bestellen. 1953 konnten diese in Betrieb genommen werden und erhielten die Betriebsnummern 605–610. Leichte Unterschiede waren von aussen zu sehen. Die Loks hatten keine genieteten Dächer mehr, was an den fehlenden Nietenbändern zu erkennen war. Die Vielfachsteuerung der ersten vier Loks

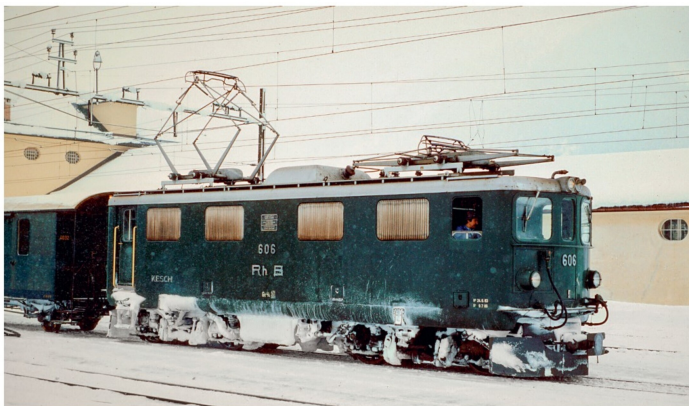


Foto: Peter Pfeiffer

Sicht auf den Führerstand II der Ge 4/4<sup>1</sup> 606 mit neuen Düsengittern und zugeschweisster Fronttür.

funktionierte nicht zuverlässig. Deshalb wurde nun darauf verzichtet, und so wurden auch die markanten Steckdosen am Führerstand weggelassen. Mit der Inbetriebsetzung der zweiten Serie erhielten alle zehn Lokomotiven Namen (vgl. Tabelle). Die Höchstgeschwindigkeit der Ge 4/4<sup>1</sup> war höher als diejenige der alten Stangenloks. Aus diesem Grund waren die zehn Lokomotiven zu Beginn hauptsächlich vor Schnellzügen im Einsatz. Am Albula ab Filisur war aber trotzdem ein Vorspanndienst durch eine der beiden umgebauten Ge 2/4 221 und 222 nötig. Mit der Abliefe-

### Die Lokomotiven

Ge 4/4 <sup>1</sup> 601	Albula
Ge 4/4 <sup>1</sup> 602	Bernina
Ge 4/4 <sup>1</sup> 603	Badus
Ge 4/4 <sup>1</sup> 604	Calanda
Ge 4/4 <sup>1</sup> 605	Silvretta
Ge 4/4 <sup>1</sup> 606	Kesch
Ge 4/4 <sup>1</sup> 607	Surselva
Ge 4/4 <sup>1</sup> 608	Madrisa
Ge 4/4 <sup>1</sup> 609	Linard
Ge 4/4 <sup>1</sup> 610	Viamala

Foto: Robert Haupt, Sammlung Peter Pfeiffer



Die Ge 4/4<sup>1</sup> 607 Surselva mit gemischtem Personen- und Güterzug auf der Talfahrt nach Filisur.

rung der Ge 6/6<sup>II</sup> wurden die Ge 4/4<sup>1</sup> nach und nach im Albula-Schnellzugsdienst abgelöst und kamen vermehrt auch vor Regionalzügen zum Einsatz.

#### Diverse Umbauten

Um die Belüftung des Maschinenraumes zu verbessern, wurden 1962 bei den Lokomotiven die Maschinenraumfenster und die grünen Jalousien ersetzt. Neu waren keine Fenster mehr vorhanden, alle vier Öffnungen wurden mit vertikal ausgerichteten Düsengittern verkleidet. Zudem wurden diese Düsengitter nicht mehr grün lackiert. 1965 veränderte sich das Erscheinungsbild der Ge 4/4<sup>1</sup> weiter: Die Stirntüren wurden zugeschweisst sowie die Trittbretter und Handgriffe entfernt. Am Führerstand II wurde die Griffstange neu in einem Stück angebracht. Beim Führerstand I war die