

Wie sah die Dampflokk LD Nr. 1 bei der Eröffnungsfahrt im Jahre 1889 wirklich aus? Das Ziel der aktuellen Restaurierung

«Willkommen bei der RHÆTIA, unserer Nr. 1». So werden wir auf der Website von *rhaetia1* begrüsst, wo die Projektgruppe über das Ziel und die Planung der Restaurierung berichtet. 1889 begann die Erfolgsgeschichte der Dampflokk G 3/4, die mit dem klingenden Namen «RHÆTIA» an der Spitze den Eröffnungszug auf der Steilrampe des Prättigaus hinauf nach Klosters zog. Mit einem zweier Gespann erhielt sie Unterstützung am Haken von der «DAVOS» mit der Nr. 3. Vorerst wurden fünf Exemplare dieses Loktyps G 3/4 ausgeliefert.

Die Projektgruppe RHÆTIA, bestehend aus Mitgliedern der historic RhB Vereine, hat sich zum Ziel gesetzt, die erste Lok auf dem Bündner Schmalspurnetz wieder optisch in den Zustand der Ablieferung an die LD herzurichten. Die «RHÆTIA»



Eröffnungsfahrt im Jahre 1889 der Landquart-Davos Bahn in Klosters. Doppelgespann mit der «RHAETIA» Nr. 1 an der Spitze gefolgt von der «DAVOS» Nr. 3.



Überarbeitete historische Fotografie der G 3/4 Nr. 5 «ENGADIN» in Klosters Platz als Vorlage für die Restaurierung der «RHAETIA» (LD1). Das Bild wurde vom französischen Künstler Fabian Gregoire aufwendig koloriert und die Beschilderung angepasst.

Modellvarianten

Art. Nr.	Lok Nr.	Farbe	Betreiber	Bauart	Epoche	Türen
600 100	1	schwarz	LD	Rhätia	I	Öffnungen
600 101	1	grün/schwarz	RhB	Rhätia	V	Flügeltüren
600 102	3	schwarz	LD	Davos	I	Öffnungen
600 103	4	schwarz	LD	Flüela	I	Öffnungen
600 104	5	schwarz	LD	Engadin	I	Flügeltüren
600 105	1 *)	schwarz	LD	Rhätia	1	Flügeltüren

*) Zustand nach der aktuellen Restaurierung

ist als eine der ältesten Loks der Schweiz und als Gründerlok der RhB von nationaler Bedeutung. Die Geschichte, eine historische Würdigung und das Ziel der Restaurierung sind auf der erwähnten Website informativ und spannend beschrieben und mit historischen Bildern dokumentiert.

Die meisten Loks wurden verschrottet. Für die Nachwelt blieben noch die Nr. 1, Nr. 11 (Heidi) und Nr. 14 erhalten. Was die Baudetails betrifft, weichen die später gelieferten Loks aber vom ursprünglichen Zustand leicht ab.

Mit der Nr. 1 soll nun durch eine minutiös geplante Restaurierung ein historisches Eisenbahnfahrzeug im Ablieferungszustand erhalten bleiben. Auf alle Fälle ist die «Kohle» zusammen für «Ein zweites Leben der allerersten RhB-Lok». Wie sah aber Lok Nr. 1 im Auslieferungszustand tatsächlich aus? Das ist wohl die Kernfrage, die sich die Projektgruppe gestellt hat. Und genau diese Frage stellt sich nun auch Kiss Modellbahnen Schweiz, die zu dieser umfassenden Restaurierung ein würdiges und handgefertigtes Prestigemodell auflegen will.

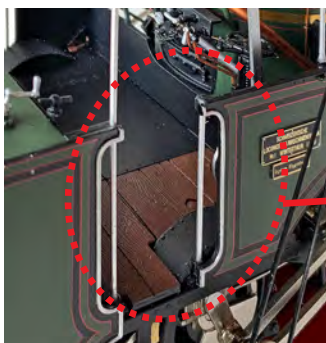
Die Visualisierung der «RHÆTIA» erfolgt anhand einer historischen Fotografie der baugleichen G 3/4 Nr. 5 «ENGADIN». Das Bild wurde durch den französischen Illustrator und Schriftsteller Fabian Gregoire aufwendig koloriert und stellt nun eine optimale Vorlage auch für das Modell dar.

Das Bild zeigt, dass die ersten fünf Loks bei der Ablieferung über keine Türen verfügten. Die

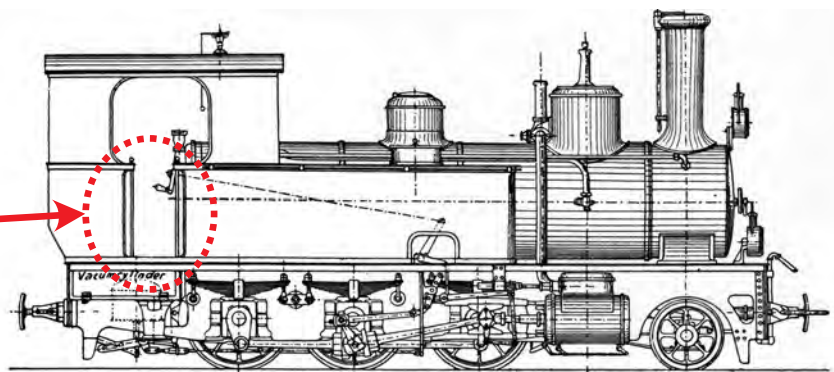
Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur (SLM) hat bei den ersten Dampflokomotiven den eigenen Ein- und Ausgang gestaltet, im Wesentlichen eine Öffnung beidseitig des Führerstands. Der Grund, dass anfänglich auf Türen verzichtet wurde, dürften die engen Platzverhältnisse im Führerstand gewesen sein, wegen den sich aus Sicherheitsgründen nach innen öffnenden Türen. Offenbar wurden aber gerade wegen der Absturzgefahr schon bald nach der Inbetriebnahme der Loks Flügeltüren eingebaut, wie das Bilder aus dieser Zeit bestätigen. Die ursprünglichen Türöffnungen entsprechen genau denen der Rigi Lok H 1/2, die bis heute unverändert geblieben sind.

So wie wir von der Projektgruppe erfahren haben, wird die Lok minutiös im Zustand der Auslieferung revidiert, aber die nachträglich eingebauten Türen wird man so belassen. Dazu gibt es triftige Gründe, zum einen würde der Rückbau zu einer Einbusse der Sicherheit führen, und zum anderen wäre der grosse Arbeits- und Kostenaufwand nicht zu rechtfertigen. Dieses minimale Zugeständnis ist schon aufgrund der Tatsache, dass die Loks schon bald nach der Inbetriebnahme Türen erhielten, sinnvoll und kein Kompromiss.

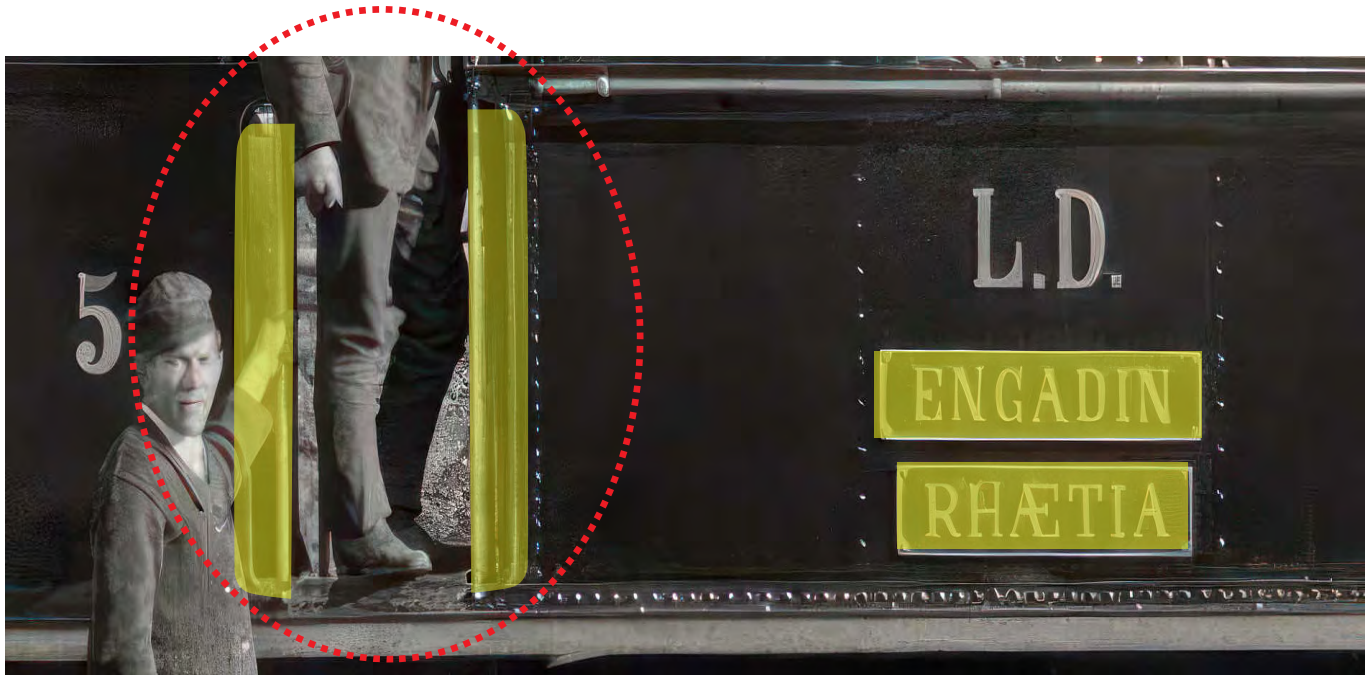
Beim Modell, wo mehrere Versionen vorgesehen sind, hat Kiss Modellbahnen im Interesse seiner Kunden einen guten Mittelweg gefunden. Zum einen wird die «RHÆTIA» in der Ursprungsversion ohne, und zum anderen die «ENGADIN» mit Türen realisiert.



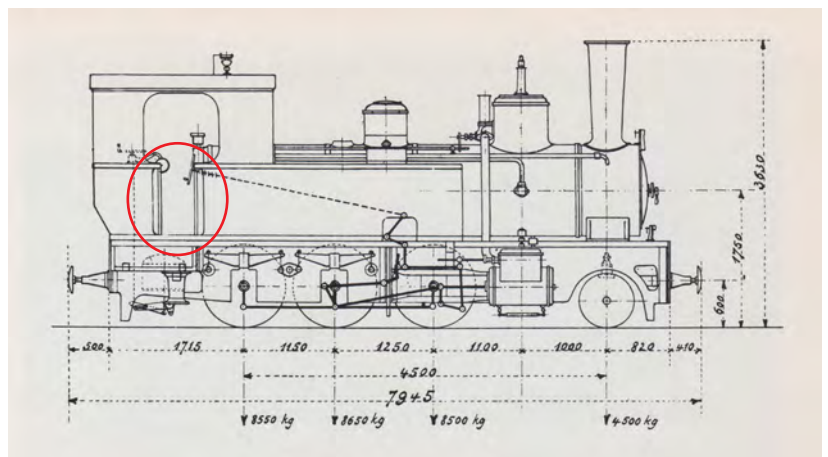
Modell der VRB Damofkok H 1/2 Nr. 7



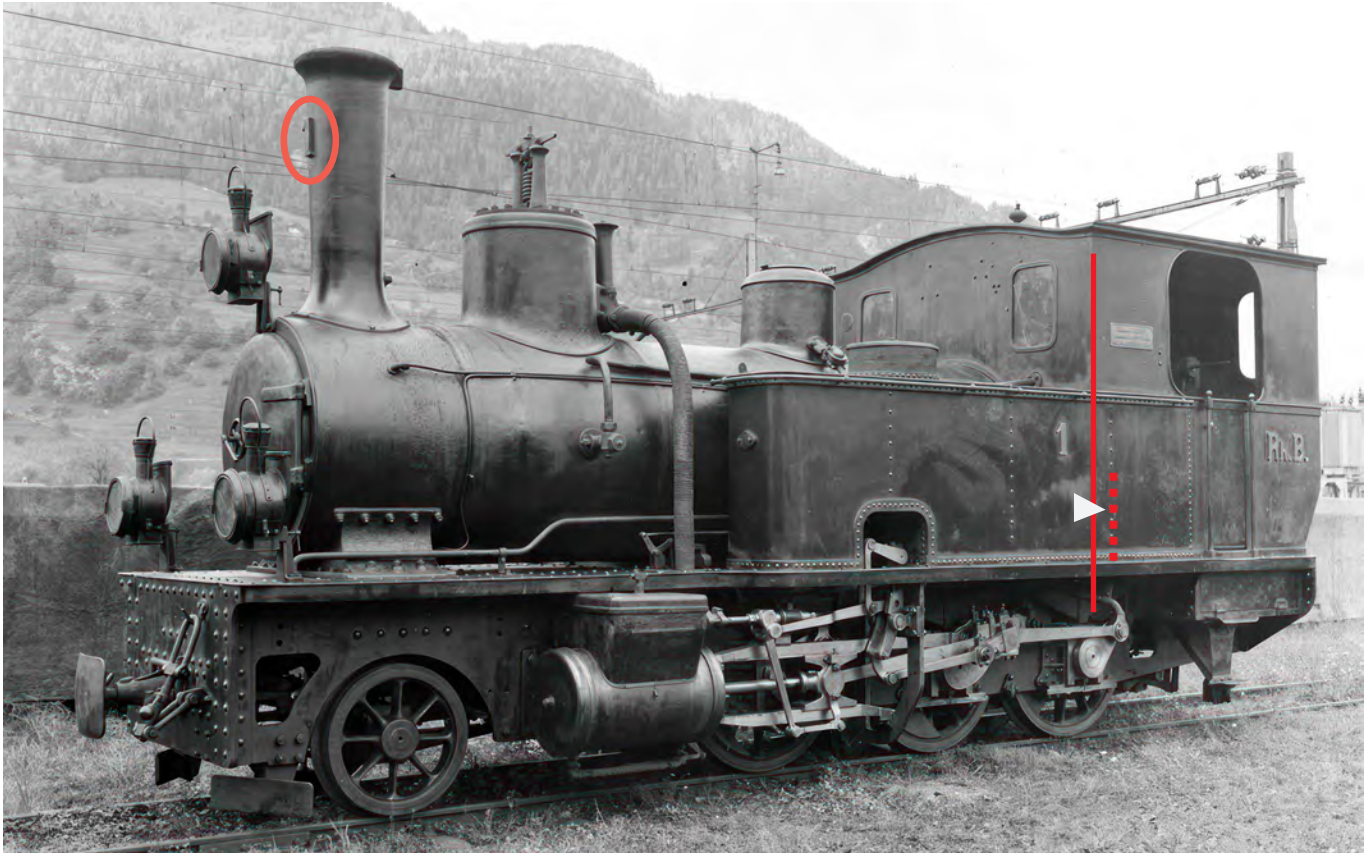
SLM Werkzeichnung der Dampflok G 3/4



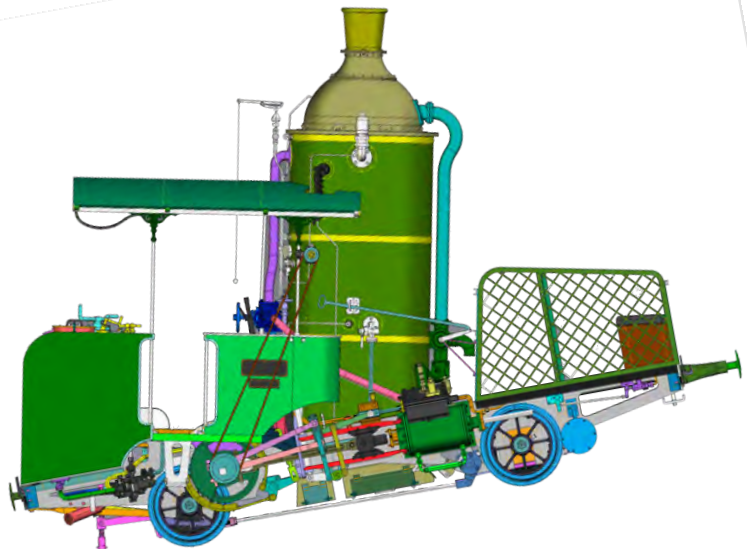
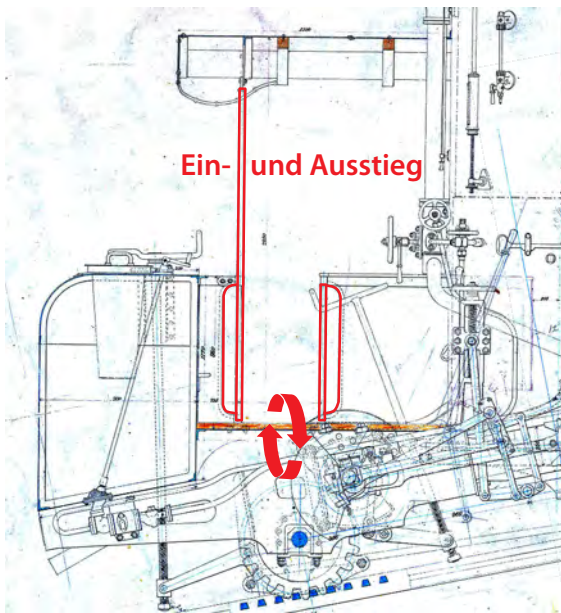
Die Beschilderung der «RHÆTIA» wurde anhand von Visualisierungen auf einem historischen Bild der «ENGADIN» vorbereitet.



Sowohl die historischen Fotos als auch die vermasste Werkzeugzeichnung belegen die erste Ausführung des Ein- und Ausstiegs



Bei den ersten fünf Modellen sind die Nietreihen nach hinten verschoben.



Die Gestaltung der Öffnungen im Führerstand für den Ein- und Ausstieg entsprechen dem SLM Standard.

Modellvarianten

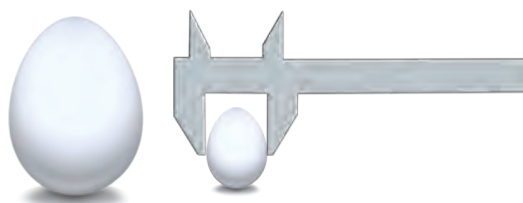


Modellvarianten ohne (oben) und mit Türen (unten). Das Bild unten stellt den Zustand nach der aktuellen Revidierung dar.

Optische Unterschiede der ersten fünf abgelieferten Lokvarianten gegenüber den späteren

- Ein- und Ausstieg nach SML ohne Türen, aus Sicherheitsgründen wurde aber schon bald nach der Auslieferung bei allen Loks Türen eingebaut
- Filigrane Zierstreifen am Lokkasten
- Anordnung der Nieten bei Wassertank und Führerstand

Das Vorbild ist nur grösser



5

5

