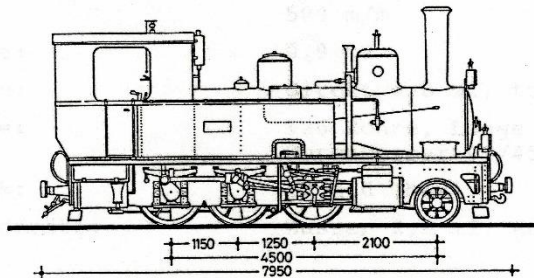


Original Scan

"Rückkauf" Dampflokomotive G 3/4 1 "Rhätia" von der Museumsbahn B-C 1990

Rhätische Bahn (RhB), Chur
 Chemin de fer touristique Blonay-Chamby (B-C), Lausanne

RhB-Dampflokomotive G 3/4 Nr. 1, "Rhätia"



Protokoll über die offizielle Uebergabe der Lokomotive "Rhätia" von der B-C an die RhB am 26. Januar 1990 in Landquart.

1 Offizielle Vertreter bei der Uebergabe.

B-C: Herr Reinhard Scholz, Sainte-Croix, Verwaltungsrat
 RhB: Herr Franz Skvor, Chur/Landquart, Abteilungschef ZfW

2 Technische und betriebliche Einzelheiten der Lok G 3/4 1 "Rhätia"

Typ:	G 3/4, Achsfolge 1'C, Typ "Mogul", Tenderlokomotive
Erbauer:	Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur
Inbetriebnahme:	8.7.1989 als SLM-Fabr. Nr. 577
Ausrangierung:	1928
Länge über Puffer:	7,945 m
Totaler Achsstand:	4,5 m
Triebraddurchmesser (neu):	1050 m/m
Laufraddurchmesser (neu):	700 m/m
Art der Maschine:	Nassdampf-Zwillingsmaschine
Steuerungsart:	System Walschaerts
Leistung:	250 PS bei 20 km/h (184 kW)
Zugkraft:	3300 kg bei 20 km/h
Bremsen:	automat. Hardy-Vakuumbremse, Handspindelbremse
Höchstgeschwindigkeit:	45 km/h
Anhängelast auf 45 0/00	
Steigung (Klosters-Davos):	45 t (ehemals!)

Leergewicht:	23,5 t
Dienstgewicht:	30,2 t
Reibungsgewicht:	25,7 t
Zylinderdurchmesser:	340 m/m
Kolbenhub:	500 m/m
Rostfläche:	0,9 m ²
Heizfläche:	direkt 4,8 m ² , total 62 m ²
Siederohre:	126 Rohre, Länge 3205 m/m, Durchmesser 41/45 m/m
Dampfdruck:	12 atü (bar)
Betriebsvorräte:	Wasser 2,6 m ³ , Kohle 0,95t

3 Historisches, Eigentumsverhältnisse

Am 9. Oktober 1889 hat die Landquart-Davos-Bahn (LD), Vorgängerin der RhB, den Betrieb auf der Strecke Landquart - Klosters und am 21. Juli 1890 bis Davos-Platz aufgenommen. Der Bahngesellschaft standen damals 5 Dampflokomotiven G 3/4 Nr. 1 - 5 mit der Achsfolge 1'C, Typ "Mogul" zur Verfügung. Die 5 Lokomotiven hatten die Namen "Rhätia", "Prättigau", "Davos", "Flüela" und "Engadin". Der damalige Preis pro Lokomotive betrug Fr. 54'211.--.

Die 5 Lokomotiven wurden in den Jahren 1917-1928 bei der RhB ausrangiert. Nr. 3-5 gelangten nach Luxemburg und wurden 1954 abgebrochen, Nr. 2 wurde schon 1925 abgebrochen und Nr. 1, ausrangiert 1928, blieb einstweilen bei der RhB, wurde aber 1947 von der RhB für ein "Schweizerisches Verkehrsmuseum" zur Verfügung gestellt. Die Gründung des "Verkehrsmuseums" (späteres Verkehrshaus der Schweiz in Luzern) liess aber auf sich warten. Und nach Eröffnung des Verkehrshauses in Luzern war einstweilen kein Platz für die RhB-Dampflokomotive Nr. 1 vorhanden. Die Lokomotive fristete deshalb ein verborgenes Dasein unter Obhut der SBB als Teil des Sammelgutes des Verkehrshauses in verschiedenen Remisen in der Schweiz, während längerer Zeit auch in Vallorbe. 1970 gelangte die RhB-Lokomotive Nr. 1 als Leihgabe an die Museumsbahn Blonay-Chamby (B-C). Die Lokomotive blieb als "Ausstellungsgut" des Verkehrshauses offiziell Eigentum der RhB.

4 Wiederinstandstellung und Einsatz bei der B-C

1970 gelangte die RhB-Lokomotive Nr. 1, "Rhätia", durch Vermittlung des "Ausstellungsgut-Verwalters" SBB zur B-C. Bei der B-C wurde die Lokomotive mit grossem technischem Verständnis in jahrelanger Arbeit (grossenteils Fronarbeit) wieder fahrtüchtig gemacht. Insbesondere wurde der Kessel revidiert und repariert,

und es wurde auch die Vakuumbremse wieder eingebaut. Aber auch am rein mechanischen Teil wurde verschiedenes erneuert und verbessert.

Ab 1980 war die Lokomotive nach 52-jährigem Stillager wieder einsatzbereit. Die B-C hat die Lokomotive dann auf der Stammstrecke Blonay-Chamby, aber auch in Extrazügen auf dem Netz der GFM und MOB eingesetzt.

Der Umgang mit der "alten Dame" erforderte "Know-how" und viel "Fingerspitzengefühl."

5 Rückgabe der Lokomotive an die RhB im Hinblick auf das Jubiläum "100 Jahre RhB" im Jahre 1989.

Im Hinblick auf die Hundertjahrfeier der RhB wurde der Leihvertrag SBB - B-C auf den 31. Dezember 1987 gekündigt. Die Lokomotive blieb dann aber im gegenseitigen Einverständnis RhB - B-C noch bis zum Herbst 1988 bei der B-C. **Am 2. November 1988 traf die Lokomotive "Rhätia" nach über 40-jähriger Abwesenheit wieder bei der RhB in Landquart ein.** Im Winter 1988/89 wurde die Lokomotive in der RhB-Hauptwerkstätte nochmals einer "Refit-Aktion" unterzogen, und sie wurde auch wieder für den Einsatz auf dem RhB-Netz hergerichtet (Zug/Stoss-Vorrichtung usw.).

Es war damals noch nicht entschieden, ob die Lokomotive nach dem RhB-Jubiläumsjahr 1989 wieder zur B-C zurückkehren werde, oder nicht. Die RhB erklärte sich indessen bereit, für den Fall einer dauernden Verbleibens der "Rhätia" bei der RhB, die B-C für ihre Aufwendungen angemessen zu entschädigen.

Im Jubiläumsjahr "100 Jahre RhB" im Jahre 1989 war die Lokomotive "Rhätia" eindeutig ein Star an den verschiedenen Jubiläumsveranstaltungen.

Verwaltungsrat und Direktion der RhB beschlossen, die Lokomotive "Rhätia" bei der RhB zu behalten und sie für Sonderfahrten einzusetzen.

In der Folge wurde mit der B-C bezüglich der Entschädigung verhandelt, und man konnte sich sehr bald gütlich einigen.

6 Entschädigung an die B-C

Die B-C konnte nachweisen, dass sie für Wiederinstandstellung der RhB-Lokomotive G 3/4 l "Rhätia", inkl. eine angemessene Anrechnung der Fronarbeit (3000 Std.), bis zur Wiederinbetriebnahme 1980 insgesamt rund Fr. 155'000.-- aufgewendet hat. Andererseits war die Lokomotive von 1980 bis 1988 (9 Jahre) bei der B-C im Einsatz.

Man einigt sich auf einen **Entschädigungsbetrag von Fr. 90'000.--**. Diesen Betrag hat die RhB Ende Januar 1990 der B-C überwiesen.

7 Definitive Uebergabe der Lokomotive "Rhätia" an die RhB

Die definitive Uebergabe der Lokomotive fand am **26. Januar 1990** in **Landquart** statt.

Wie schon bei früherer Gelegenheit, haben auch am 26. Januar 1990 die Fachleute der B-C (Herren Bosshard und Gaillard) der RhB wertvollen "Know-how" übermittelt. Die RhB konnte von der B-C auch verschiedene schriftliche Unterlagen übernehmen.

Die Vertreter der RhB haben einmal mehr anerkannt, dass der B-C für die betriebsbereite Erhaltung dieser wertvollen historischen Lokomotive sehr grosse Verdienste zukommen. Die RhB weiss das zu würdigen und dankt der B-C in aller Form für ihren Einsatz.

Sowohl die RhB, wie auch die B-C sind sehr daran interessiert, dass diese historische Maschine der Nachwelt erhalten bleibt -- möglichst lange in betriebsfähigem Zustand.

8 Vorkaufsrecht der B-C

Angesichts der sehr grossen Verdienste der B-C um die Erhaltung der RhB-Lokomotive G 3/4 1 "Rhätia", sichert die RhB der B-C ein Vorkaufsrecht für den Fall zu, dass die RhB diese Lokomotive nicht mehr im Fahrzeugpark halten kann oder darf. Bei einem solchen allfälligen Verkauf der Lok Nr.1 an die B-C wäre die Preisbasis: Materialwert und Erhaltungsaufwendungen abzüglich Amortisation.

Landquart/Lausanne, 30. März 1990 Sk/cs

Chemin de fer touristique
Blonay-Chamby

Rhätische Bahn
Direktion

(P. Bernhard)

(R. Scholz)

(S. Fasciati)

(F. Skvor)

Mit Genehmigung von F. Skvor

Projektgruppe RHÆTIA