

Jahresbericht über die Feldbahn der Ziegelei Landquart



Die O&K MV 1 A mit einem Zug auf der Strecke Bild Tibert Keller Trin

Am 26.1.11 kam ich das erste mahl zur Ziegelei auf Besuch um die Feldbahn im derzeitigen Zustand anzuschauen.

Die Bahn war im Dornröschenschlaf, das Gleis war zugewachsen, und um die Loren herum wuchsen Sträucher und junge Bäume. Die Loks standen unter Dach in der Entladehalle wie Mumien in einer Reihe aufgestellt, unter einer dicken Staubschicht, ja eine sogar neben dem Gleis auf dem Beton abgestellt und warteten auf ihren nächsten Einsatz. Auf der Strecke war das Gleis gar nicht mehr zu sehen, es wurde von der Natur überwuchert, an viele Stellen wuchsen auch Sträucher im Gleis welche teilweise schon 3 Meter hoch waren, was zeigt das der letzte Zug schon vor längerer Zeit gefahren ist. Im unteren Bereich wurden Diverse Paletten auf dem Gleis gelagert, und im Sommer war die Trasse gar eine Schafweide.

Als ich dies alles so sah lies es mich nicht mehr los, ich brachte die Bahn, die mich schon als kleiner Junge faszinierte, einfach nicht mehr aus meinem Kopf und ich überlegte was ich tun könnte um diese Situation zu ändern.



Der letzte Zug ist hier schon vor Jahren gefahren

Hier ruhte ein Bijou, das war mir sofort klar und wartete darauf aus dem Dornröschenschlaf geweckt zu werden.

Eine Feldbahn die noch von Früher übrig geblieben ist gibt es heute in der Schweiz so fast gar nicht mehr, das war mir klar.

Nachdem ich mit Herr Martini und Herr Herger über einen Ehrenamtlichen Unterhalt der Bahn einig wurde ging für mich ein kleiner Jungen Traum in Erfüllung, denn eine Feldbahn wollte ich immer schon wen ich groß bin.



Die Loks warten auf ihren nächsten Einsatz

Ich war über glücklich endlich eine Feldbahn zu haben um die ich mich kümmern kann, und ging sofort ans Werk, bei Minus Temperaturen habe ich angefangen das Gras vom Gleis zu entfernen und die ersten beiden Weichen wieder befahrbar zu machen und den Stellmechanismus wieder auszugraben.

Bis die erste Weiche wieder in alle drei Richtungen gestellt werden konnte verging ein Tag, und danach war sie erst in eine Richtung wieder befahrbar hergerichtet.

Ich ging oft mit Rückenschmerzen nach Hause, aber war überglücklich wieder etwas getan zu haben, und freute mich bereits wieder auf den nächsten Einsatz.

Und so machte ich mich trotz Schnee und minus Temperaturen mit einer Spitzhake und Schaufel daran nach und nach die verbliebene Strecke wieder befahrbar zu machen.

Was bei den Arbeiten an Erde und Gras anfiel wurde immer in die Loren eingefüllt, so hatte ich immer ein sauberes Gleis und auch eine Ordentliche Umgebung



So sah es aus wen ich an der Arbeit war

Mit der Zeit wurden die Loren voller und voller, und damit auch schwerer, bis dahin habe ich sie von Hand geschoben, aber damit kam ich so langsam an die Grenzen.

So bekam ich die Erlaubnis auch mit der Lok fahren zu dürfen, ich holte eine neue Batterie und habe sie nach einem Gründlichen Check und Ölkontrolle gestartet, der Motor sprang sofort an, die Jahre des Stillstandes gingen zum Glück Spurlos an ihm vorbei, was mich freute. Ich kann mich noch gut an die ersten Meter mit der Lok erinnern, das war was Spezielles für mich, war es doch das erste Mal das ich mit einer solchen Lok gefahren bin.

Mit der Lok war es kein Problem mehr die Loren zu schieben, und sie tut bis heute zuverlässig ihren Dienst. Die Arbeiten an der Strecke gingen langsam und gemächlich voran ich hatte alles Mögliche zu tun Hecken und Äste abschneiden die ins Gleis gewachsen sind, Ziegelsteine und Beton Reste zusammen tragen die auf der ganzen Strecke verteilt herum lagen, Wurzeln die im Gleis waren musste ich ausgraben um wieder mit dem Zug vorbei zu können, und das alles von Hand mit Spitzhacke und Schaufel. Und am Ziegelhaufen musste ich wieder etwas Erde aufschütten damit die Lok mit ihren 5 Tonnen Gewicht nicht runter fällt, das habe ich mit dem Aushub aus dem Gleis Tipp Top lösen können.



Aushub abladen am Ziegelhaufen mit der Lok

Ich war nun inzwischen fast jeden Abend an der Bahn am Arbeiten, sicher immer bis es dunkel wurde, bei genügend Mondlicht konnten solche Aktionen auch mal trotz Kälte bis nach 22:00 Uhr gehen. Wen ich einmal

Angefangen hatte konnte ich nicht mehr aufhören.

Am 18.3 holte ich die 3te Lok wieder zurück aufs Gleis, ein Nachmittag habe dafür gebraucht, ich war mal wieder Schmutzig und müde aber überglücklich das sie wieder auf dem Gleis war. Diese Lok braucht nicht viel bis sie wieder läuft.

Trotz allem dauerte es bis Anfang April bis ich das Gleis bis zum Ende vom Ziegellagerplatz hier hergerichtet habe. Dort standen einige Paletten auf dem Gleis und ich Arbeitete im Bahnhofbereich weiter bis diese durch das Ziegelei Team weggeräumt wurden. Einen Herzlichen Dank dafür, an die Angestellten der Ziegelei.

So hatte ich Zeit mal alle Loren freizuschneiden und ihnen das Gleis wieder herzurichten und die Weichen vor der Entladehalle auf ihre Funktion zu überprüfen



Die Loren aufgestellt in Reih und Glied

Inzwischen war am Ende vom Ziegellagerplatz alles bereit für einen weiteren Ausbau der Gleise, und ich habe weiter gemacht. Da mir auch nicht immer das richtige Werkzeug zur Verfügung steht muss ich improvisieren so gut es geht, da wird schon mal ein Kantholz und eine alte Bahnschwelle mit der Spitzhacke traktiert welches unter einem Ziegel Palet eingeklemmt ist bis der Zug daran vorbei fahren kann.

Danach war der Weg frei für das schönste Stück Strecke, weg vom Lagerplatz auf die Wiese, hier war das Gleis im hinteren Teil sehr stark zugewachsen, ich hatte eher das Gefühl im Wald zu stehen und nicht auf einem Bahntrasse.



Kurz vor dem Strecken Ende war das Gleis völlig zugewachsen

Hier kam dann die Kettensäge zum Einsatz welche ich mir nun besorgen musste, zuvor habe ich einen Kurs besucht welcher mir nun auch erlaubt im Wald Holz zu fällen, und ich war gut Ausgerüstet mit Schnittschutzhose und extra gekauftem Helm am Werk.

Ende April konnte ich von einer Sägerei 2 alte Sägewerksloren haben die zufällig genau die gleiche Spur haben wie die Feldbahn der Ziegelei, dazu noch ein Holzrahmen einer gleichen Lore die aber keine Achsen mehr hat, ich habe mich bereits auf die Suche nach Achsen gemacht und habe welche gefunden, die ich bald montieren werde.

Ein Herzliches Dankeschön an die Leitung der Ziegelei welche den beiden Asyl gewährt hat, ich brauche sie inzwischen fast bei jedem Einsatz zum Transport der Notstromgruppe und anderem Werkzeug auf der Strecke.

Mit ihrer tiefen Ladeoberkannte und der Improvisierten Holzbrücke sind sie für solche Einsätze Ideal.



Die neuen Loren vom Sägewerk beim ersten Einsatz

Am 5.5 war es geschafft, nach 4 ½ Monate war die ganze 300 Meter lange Strecke wieder befahrbar hergerichtet, damit hat die Feldbahn (leider schon) ihre ganze Länge erreicht.



Geschafft, die Diema steht am heutigen Strecken Ende

Aber zu tun gab es auch so noch sehr viel das Gleis am Strecken Ende wurde beim Abriss beschädigt, man kann heute zwar darüber fahren aber ich muss die letzten 12 Meter abbrechen und neu machen. Auch sonst hat das Gleis noch viel Liebe und Zuneigung nötig bis es wieder I.O ist.

Im Mai bekam ich Besuch auf der Bahn, von einem Interessierten Jungen Mann und zeigte ihm nachdem die Ziegelei dies bewilligt hat, die Bahn und was ich so mache, seither kommt er sporadisch mal vorbei um mir zu helfen. Einen Herzlichen Dank an Riccardo für seine Hilfe, es macht Spaß mit dir zu Arbeiten.

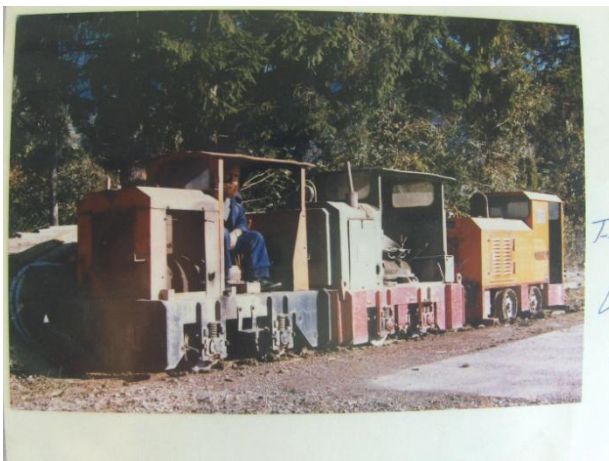
In zwischen habe ich mich natürlich schon auf die Suche nach Ersatzteilen für die Bahn gemacht, und für den Gleisbau Schrauben und Klemmplatten gefunden, so dass ich nächstes Jahr anfangen kann das erste Stück Strecke zu sanieren, auf diese Arbeit freue ich mich, es wird sehr Interessant werden.

Für die Gelbe O&K Lok suche in noch Ersatzteile für den O&K Motor, oder einen ganzen Motor als Teilesponder, leider ist der eingebaute kaputt.

Nach einiger Nachforschung ist es mir auch gelungen die beiden verkauften Ziegelei Loks wieder zu finden, es handelt sich um die O&K MV 0 und die Ruston Lok welche neu ins Bergwerk Gonzen verkauft wurde und 1985 nach der Betriebseinstellung wieder dorthin zurück ging.



Die Ruston 30 DL war von 1968 bis 85 in der Ziegelei als Streckenlok im Einsatz: Bild Hermi Rüg Sommer 85



Die O&K MV 0 war bis 1987 in der Ziegelei, sie besitzt noch ihren Original Motor und ist Betriebsfähig, Hermi auf dieser Lok, er hat auch das Bild gemacht.

Dies das derzeit einzige Bild von dieser Lok, ich hoffe das ich sie mal in ihrer jetzigen Heimat besuchen darf.

Ich habe mich auch daran gemacht die Vergangenheit der Bahn aufzuarbeiten, und habe ehemalige Angestellte der Ziegelei besucht und sie zur Bahn befragt.

Der Besuch bei Hermi Rüg war sehr Spannend, er ist das wandelnde Geschichtsbuch der Ziegelei, er konnte mir nicht nur von der Bahn viel erzählen, auch bei einem Rundgang durch die Werkshallen konnte er bei jedem Loch im Boden und bei jedem abgesägten Eisen genau sagen warum und wieso das so ist.



Der Letzte Zug auf der Fahrt Richtung Ziegelei, im Hintergrund Schloss Marschlins, aufgenommen von Hermi im Sommer 85

Hermi du konntest natürlich auch so einige Episoden aus dem Betrieb der Feldbahn beisteuern was immer sehr spannend ist. Du hast auch sehr viele tolle Bilder vom ganzen Betrieb und auch von der Bahn gemacht, so auch vom letzten Zug der ab Richtung Ziegelei gefahren ist, diese Bilder haben mich sehr bewegt

Deine vielen tollen Bilder haben mir sehr gefallen, sie sind ein echt tolles Zeitliches Dokument auch für die Gemeinde.

Hermi ich danke dir ganz Herzlich für deine vielen Tipps zum Unterhalt und zur Ersatzteilsuche auf dem Gelände der Ziegelei.

Auch der Besuch bei Herr Wildhaber war spannend, auch er konnte noch einige Geschichten der Bahn erzählen, vielen Dank an ihn und seine Frau für die Zeit die sie sich genommen haben.

Nachdem nun die Strecke wieder bis zum Ende befahren werden konnte, und die letzten 5 Meter Gleis abgebrochen werden mussten weil sie so stark verbogen waren konnte ich noch 3 Schwellen in der Erde bergen. Ich habe mich dann daran gemacht die verblieben 20 Schellen auf Reserve wieder in ihre alte Form zu biegen, Risse die entstanden sind wieder zu Verschweißen und die alten Schrauben abzuschneiden. So stehen sie für den Gleisbau im Nächsten Jahr zur Verfügung.



Beim Abbruch am Strecken Ende ging man leider nicht gerade zimperlich um, was mir noch einige Arbeiten zusätzlich einbringt

Nach den Schwellen machte ich einige Unterhaltsarbeiten, nach Rücksprache mit der Ziegelei habe ich auch alle Loren die Platz in der Entladehalle haben unter Dach abstellen können, dies ist mir auch ein großes Anliegen.

Auch hier ein Herzliches Dankeschön an die Angestellten der Ziegelei.

Ich habe auch einen Teil vom Holz auf der Brücke, im Bahnhofsbereich, ersetzt, das alte war schon wieder lebendig geworden und mir nicht mehr sicher genug, diese Arbeit konnte leider noch nicht abgeschlossen werden, da mir dafür noch einiges Werkzeug fehlt.

Auch das Gras wird immer wieder gemäht mit dem Trimmer damit das Gleis auch sichtbar bleibt.

Regelmäßig muss ich von den verbliebenen Wurzeln die neu ausgetriebenen Schosse wieder abschneiden damit das Gleis auch immer frei bleibt, diese Sträucher wachsen sehr schnell nach, alle 3-4 Wochen muss ich hier wieder ran.



Das alte Holz auf der Brücke macht keinen guten Eindruck

Ich informierte mich auch mal über den Gleisbau, auf was es so ankommt und was beachtet werden muss. Teilweise mache ich das übers Internet und auch durch Besuche von gleichgesinnten Vereinen, so war ich beim Verein Rheinschauen welche die Feldbahn der Rheinkorrektur an der Landesgrenze Schweiz Österreich betreibt und unterhält, und beim Verein Schweizerische Feld und Werkbahnfreunde in Otelfingen ZH. Beide waren sehr Interessiert daran was ich mache und freuen sich das ich die Bahn unterhalten kann, da sie eben noch eine Originale von früher ist. Ein Herzliches Dankeschön auch an die Mitglieder der beiden Vereine für ihr Interesse, ihre Tipps, die Gastfreundschaft und das Fachsimpeln mit ihnen.



Das neue Holz für die Brücke wird angeliefert

Meine Aktivitäten blieben natürlich auch sonst nicht unbemerkt, es hatte immer wieder Interessierte die zu sehen was ich machte und Fragen stellten. Und so kam ich auch zu weiteren Bilder der Feldbahn aus Betriebszeiten was mich immer sehr freut. So habe ich heute Div. Bilder zwischen 1979 und 2004 die die Bahn im Betrieb zeigen. Ein Herzliches Dankeschön an alle Fotografen welche mir ihre Bilder zur Verfügung gestellt haben, sie sind für mich sehr Wertvoll.

Im Moment mache ich an der einzigen Betriebsfähigen Lok einen Service, ich möchte die Bahn nicht auf Verschleiß fahren, und so habe ich ihr die Haube abgenommen um besser arbeiten zu können, das alte Getriebe- und Motorenöl habe ich abgelassen und neue Filter sind bereits montiert.

Ich habe mit der Lok bereits 85 Stunde gemacht. Nach einer gründlichen Reinigung der ganzen Lok gilt es nun noch einige kleine Ölverluste zu beheben und das Öl wieder einzufüllen, dann steht sie frisch Revidiert für neue Einsätze bereit



Die Lok ohne Haube bereit für den Service, der erste nach vielen Jahren

Hier wird es wohl erst nächstes Jahr richtig weiter gehen, aber ich freue mich bereits darauf mit ihr in Zukunft wieder fahren zu dürfen.

Ist diese Lok fertige gestellt wartet auch noch genug Arbeit um ohne Langeweile durch den Winter zu kommen, ich möchte gerne mit der Grünen O&K das gleiche machen, so dass ich ab nächstem Jahr 2 Loks für Einsätze zur Verfügung habe.



Die Grüne O&K soll bald wieder aus eigener Kraft fahren

Ist die O&K gemacht so habe ich noch die beiden Sägewerksloren die darauf warten das sie eine richtige Holzbrücke kriegen, das Holz ist bereits in der Ziegelei, ich hoffe das ich das diesen Winter auch noch hin bekomme. So kann ich in Zukunft das Werkzeug aufladen.



Diese Tanne ist auf dem Bahngleis am Streckenende gewachsen

2011 wurde die kleine Bahn sogar wieder für den Transport von Rohleitungen zum Bau der Gasleitung im Werk gebraucht, dies ist mir eine besondere Freude, so hat die Bahn nach langem auch wieder mal einen kleinen Nutzen für die Ziegelei gehabt

Zum Schluss bleibt mir noch mich ganz Herzlich bei Herr Martini Geschäftsleiter, Herr und Herger Technischer Betriebsleiter der Ziegelei und bei allen anderen Angestellten der Ziegelei für ihr Vertrauen zu bedanken.

Das ich dies auf einem Firmenareal machen darf ist nicht selbstverständlich, umso mehr freut es mich das ich Gast sein darf, ich arbeite immer noch sehr gerne an der Bahn und es macht Spaß daran zu arbeiten

Auch ein Herzliches Dankeschön geht an Herr Brauchli, der Besitzer der Ziegelei, dank ihm ist die Bahn überhaupt bis heute erhalten geblieben, auch das ist nicht selbstverständlich Herr Disch möchte ich an dieser Stelle ganz besonders danken, das Sie sich immer Zeit für mich nehmen, wenn ich ein Problem oder eine Frage habe, es dauert nie lange bis ich von ihnen eine Antwort auf Fragen erhalte obwohl Sie sich immer auch um den Betrieb kümmern müssen, und Sie nach dem auswechseln der Ofensteuerung und jetzt bei der Umstellung auf Gas eine strenge Zeit haben und oft in der Nacht oder am Sonntag auch noch arbeiten. Umso mehr schätze ich Sie dafür.

Auch durfte ich dank Ihnen am Grillabend im Sommer dabei sein, dieser hat mir sehr gut gefallen so konnte ich mich mal mit allen Angestellten unterhalten was sonst nicht möglich ist, dieser Abend hat mir sehr gut gefallen, ich habe ihn nicht vergessen.



Ein Foto Zug auf der Strecke am 1.10.11

Für Ordnung und Einhaltung der Sicherheit bin ich stets bemüht, und halte keine Angestellten vor ihrer Arbeit ab.

Mit freundlichem Gruß Remo Hartmann