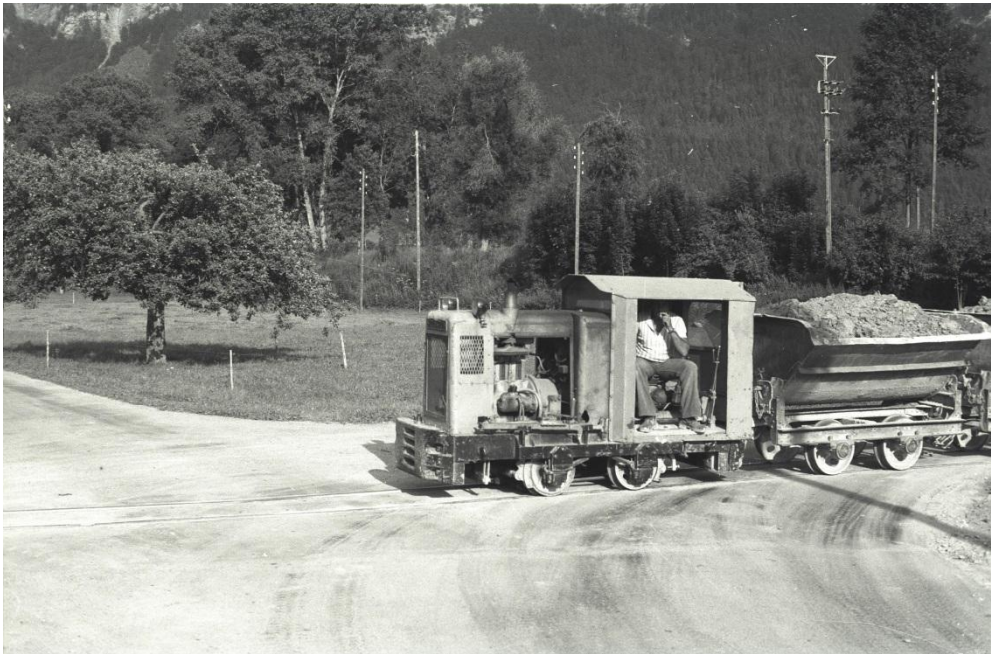


Jahresbericht 2013 über die Feldbahn der Ziegelei Landquart



Die Ruston auf dem Bahnübergang gleich nach dem Nadelöhr bei der Papierfabrik Bild: Sèbastien Jarne 1979

Hallo liebe Leserinnen und Leser

Danke, dass Sie sich Zeit nehmen, unseren Bericht zu lesen. Wir waren wieder fleissig am Werk und nun kann ich wieder von vielen tollen Sachen berichten. Zu meiner Überraschung steigt die Zahl der Leserinnen und Leser recht schnell an. So liest nun unter anderem der Gemeindepräsident Herr Nigg und der Gemeindeschreiber Herr Niggli, aber auch die Frau eines ehemaligen Lokführers der Bahn, ehemalige Anwohner der Bahn, deren Garten gleich an die Trasse grenzt. Aber auch die Internationale Rheinregulierung, die Geschäftsleitung der RUBAG AG Basel, die einst die Diema Lok verkauft hat, Die Knappen vom Gonzenbergwerk Sargans, mein Hausarzt und der Albula Bahn Club Bergün, um nur einige davon zu nennen, mit. Sie alle dürfen wir hier herzlich willkommen heissen. Meinen Bericht sende ich aber auch nach Deutschland, Österreich, Holland und sogar nach Südafrika, an einen Ausland Schweizer, der sich für unser Tun interessiert. Ich muss sagen, dass ich von der Entwicklung doch überrascht bin, ich hatte doch den ersten Bericht verfasst um der Ziegelei, den Eltern und einigen Kollegen zu zeigen, was ich so mache. Als ich 2011 angefangen habe, dachte ich eigentlich, das ganze würde mein Hobby im stillen Kämmerlein bleiben, aber ich darf sagen, darüber sind wir schon längst hinaus. Nun sind wir ja schon 3 Jahre in der Ziegelei und es sind viele neue Leser dazugekommen, was mir zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Der kleine Zug, wie er von

Zaungästen, genannt wurde macht uns immer noch sehr viel Freude und wir arbeiten mit viel Herzblut weiter. Auch Kälte und Dunkelheit im Winter können uns nicht von der Ziegelei fern halten.

Dieses Jahr wurden auch 2 Runde Geburtstage gefeiert: Hermi Rüegg wurde 70 Jahre alt und die Ziegelei 150. Beiden wünschen wir weiterhin alles Gute für die Zukunft. Dir. Lieber Hermi, das du uns noch lange erhalten bleibst. Der Ziegelei als 2 älteste Firma in der Gemeinde auch weiterhin gute Geschäfte für die nächsten 150 Jahre.

Im Januar stand unter anderem Sträucher zurück schneiden auf dem Programm, damit die Bahn wieder mehr Platz zur Seite hat und nichts am Zug streift. Für diese Arbeit waren die beiden Felsberger Loren von Herr Mettler im Einsatz. Parallel dazu waren wir auch weiterhin an unserer Lokrevision beschäftigt, wir haben Motor und Getriebe als Einheit ausgebaut und den Motor später vom Getriebe getrennt. Das Getriebe haben wir später geöffnet um zu sehen, wie es im Innern aussieht. Wir haben uns dann entschlossen, das Getriebe auseinander zu nehmen um auch gleich die Kupplungen zu kontrollieren. Vielen Dank an Oliver Weder, der dafür einen Nachmittag zu uns in die Werkstatt gekommen ist, ohne deine Hilfe hätte ich mich das nicht getraut.



Die Getriebewelle mit den 3 Kupplungen in der Werkstatt Bild: Remo Hartmann

Mit der ausgebauten Welle samt Kupplungen bin ich zu Ueli Wenger nach Zürich gefahren, um die Kupplungen zu überprüfen: Sie wurden jedoch kurz vor der Stilllegung der Lok gewechselt. Uns sind solche Überprüfungen sehr wichtig. Wenn das Getriebe ja schon ausgebaut und offen ist, ist der Aufwand so klein, das man daran nicht sparen sollte, auch wenn die Lok bei uns keine schweren Züge ziehen muss. Auch wenn da einige Leute anderer Meinung sind, die ganze Aktion war sehr wohl nötig, viele Schrauben waren schon lose und konnten teilweise sogar schon ohne Werkzeug einfach herausgedreht werden. Hätten wir darauf verzichtet wären beim Betrieb die Schrauben losgegangen und in die Zahnräder gefallen. Unser Ziel ist es eine solche Arbeit möglichst nur einmal zu machen, auch wenn es so etwas länger dauert und teurer wird. Neue Dichtungen haben wir gekauft, alle Gewinde nachgeschnitten und die Wellen an den Dichtungsstellen neu Poliert. So war das Getriebe bereit für den Zusammenbau. Nun gingen wir auf die Suche nach neuen Kettenrädern für die Antriebskette auf die Achsen. Leider zwangen uns da verschiedene Leerläufe mit der Produktivität in die Knie. So ist seit März nichts mehr an der Lok geschehen. Nun konnten wir uns noch mit Bernd

Dietrich aus Österreich zusammen tun und er konnte eine Firma finden, die solche Zahnräder nachproduzieren kann. Vielen Dank lieber Bernd für deine Mühe, wir wissen es wirklich zu schätzen.

Ein Herzliches Dankeschön an dieser Stelle an Hermi Rüegg der uns beim Zusammenbau vom Getriebe auch noch gezeigt hat, wie man das Spiel im Differenzial einstellt. Die Lösung war so einfach, das ich einfach viel zu weit gesucht habe. Nebenbei zu erwähnen ist noch das am gereinigten Getriebegehäuse Grosse Schweissnähte zum Vorschein gekommen sind. Ende 60er Jahre ist die Lok auf dem Weg ins Werk mit einem entgegenkommenden Zug zusammengestossen, dabei wurde sie schwer beschädigt, das Getriebe wurde beinahe halbiert, der hintere Puffer und die Achsen sind gebrochen und der Originale Motor ist leider auch kaputt gegangen. Dies belegen auch zahlreiche Rechnungen aus dieser Zeit, die sich erhalten haben. Wie durch ein Wunder ist niemand verletzt worden, die Lokführer haben den Zusammenstoss in letzter Sekunde noch bemerkt und sind abgesprungen.



Das Revidierte Getriebe nach dem Zusammenbau Bild: Remo Hartmann

Ebenfalls im Januar wurde auf Wunsch der Ziegelei wieder Bäume gefällt, eine Tanne und eine Akazie mussten dran glauben. Vielen Dank an die Ziegelei, das ich einen Teil vom Holz behalten durfte. Auch ein Herzliches Dankeschön an Michi und Nicklaus von der Ziegelei, die die Tanne und die Akazie gefällt und zersägt haben. Während ich diesen Bericht schreibe brennt im Ofen bereits das dürre Holz der Tanne und schafft eine Heimelige Atmosphäre. Die Tanne war schon lange abgestorben und so war das Holz schon Tipp top trocken und kann Breits verheizt werden.

Den ganzen Winter war ich immer wieder in der LKW Garage von der ich meinen Saurer gekauft habe, um an ihm zu schrauben und ihn für den kommenden Sommer auf der Feldbahn bereit zu stellen. Er musste die MFK bestehen und dafür waren einige Reparaturen zu machen. Als er dann eingelöst war, sind Riccardo und ich im April vorbei und haben ihn abgeholt. Wir sind gleich in der Nähe zu einer Sägerei um wieder einen Restposten Feldbahnmaterial abzuholen. Von dieser Bergung in Schachen habe ich im letzten Jahresbericht schon berichtet. Mit dem Kran konnten nun auch noch die letzten Loren und Schienen abgeholt werden, für uns ist der Fall Schachen abgeschlossen bis Albert seine Bahn allenfalls weiter reduziert. Ein Herzliches Dankeschön an Albert Örtle Holzbau in Schachen das er uns ca. 3,5 Tonnen Material überlassen hat, das ist auch nicht selbstverständlich. So konnten wir mit unserem Saurer bereits auf dem Heimweg einen Transport ausführen. Ein Herzliches Dankeschön an die Garage Kobelt in Marbach, das ich den Saurer dort teilweise selber reparieren durfte um Kosten zu sparen.



Der Kran vom Saurer erspart uns einiges Bild: Riccardo Keller

Nachdem wir ja letztes Jahr unsere MV2 vom FWF Otelfingen als Dauerleihgabe erhalten haben, sind wir am Samstag, 13 April nach Otelfingen, um die Lok für den Transport bereit zu stellen. Sie stand ganz hinten in einer Ecke auf faulen Holzschwellen und wir mussten 2 Gleise leeren um an der Lok arbeiten zu können. Drei Leute vom FWF einen Tag Arbeit, vielen Dank Jungs für die Hilfe. Die Lok hat, wie wir, 75cm Spurweite und der FWF 60cm: Also mussten wir sie zu 2. Schrittweise anhaben, bis wir mit kleinen Rollböcken, sogenannte Dipplory, unter das Lockchassis fahren konnten, um diese darauf abzulassen. So konnten wir die Lok nach vorne rollen wo sie 4 Tage Später von einem Lastwagen auf unseren Saurer verladen wurde. Dies war auch gleich die erste grosse Fahrt vom Saurer für uns und ich war extrem angespannt deswegen. Ich konnte ihn vorher nur kurz Testen und nicht mit Sicherheit sagen, ob er diese Fahrt auch aushalten wird. Eine Panne auf der Autobahn wollte ich auf keinen Fall haben, aber der alte LKW ist zuverlässig gefahren, denn Sommer über hat er nun ca. 1500Km ohne eine Panne gemacht. Nun weiss ich, er ist ein zuverlässiges Fahrzeug.



Die Lok wird vorbereitet Bild: Riccardo Keller

Kaum war die Lok auf dem Saurer zu uns gekommen, galt es diese abzuladen damit der Saurer für weitere Transporte genutzt werden kann. Dies hat uns die Firma Jul Peter Sargans gemacht, vielen Dank an den Fahrer vom Pneu Kran und Hugo Peter für den Ablad. Da Riccardo leider nicht kommen konnte, gibt es davon auch keine Bilder.



Die Besucher des Albula Bahn Clubs Bergün in der Ziegelei Bild: Riccardo Keller

Auf der Suche nach Ersatzteilen für unsere Bahn kam ich eines Tages nach Filisur zu einer Schreinerei. Ich erzählte dem Chef, was ich mache und er war sehr Interessiert. Nach dem ich ihm einen Jahresbericht zugeschickt habe, fragte er mich, ob er mit dem Verein Albula Bahn Club Bergün auf der Vereinsreise zu Besuch kommen könne. 30 Leute wollten kommen, da musste ich zuerst Anfragen ob wir eine solche Besichtigung durchführen dürfen. Ich war mir da gar nicht sicher. Aber die Ziegelei hat die Bewilligung erteilt und uns sogar die Kantine zur Verfügung gestellt, sodass wir noch einen Kaffee trinken konnten. Und so war für uns vorbereiten und herausputzen angesagt, natürlich habe ich das auch mit Riccardo besprochen und er war auch dafür. Wir wollten die Bahn sauber und aufgeräumt zeigen und haben einen Plan für den Besuch ausgearbeitet, wie wir was zeigen wollen. Ich habe dafür 3 Tage frei gemacht. Wir haben den ganzen Rasen gemäht, die Sträucher frisch zurückgeschnitten, die Loks geputzt, die Abladehalle sauber aufgeräumt, verschiedene Züge zusammengestellt und und und. In der Vorbereitungszeit hat unsere Diema Lok ganze 2 Betriebsstunden nur im Bahnhof gemacht, so was gab es bisher noch nie!

Vielen Herzlichen Dank an die Ziegelei, das wir diesen Besuch an einem Samstag durchführen konnten. Wir schätzen das uns entgegengebrachte Vertrauen sehr. Auch ein Herzliches Dankeschön an die Mitglieder vom Verein Albula Bahn Club Bergün für ihr Interesse an unserem Tun und eine Spende von 130 Fr. Für die Bahn. Es ist die erste Spende für unsere Bahn. Die Zeit mit euch war sehr spannend. Auch Hermi Rüegg, der ehemalige Seilbagger Fahrer und Mechaniker der Ziegelei, liess sich durch den hohen Besuch in die Ziegelei locken, Hermi konnte den Besuchern wieder einige Episoden aus dem Betrieb der Bahn erzählen. Lieber Hermi, auch dir vielen Dank, das du dir Zeit genommen hast, es ist immer sehr interessant, Geschichten aus deinem Leben zu hören. Samstag 11 Mai: Da der Verein für 2 Stunden in der Ziegelei zu Gast war, machten wir aus dem Samstag einen

Bautag und waren dann gleich am Streckenende beschäftigt. Die letzten 20 Meter Gleis mussten weg, da sie beschädigt waren, so haben wir fürs Wochenende einen Bagger von der Reto Vils AG gemietet um damit den Aushub auf Loren verladen zu können.



Abbruch der letzten 20 Meter Strecke Bild: Remo Hartmann

Seit 2009 ist das der erste Rückbau der Bahn, für einmal aber endlich mit Produktivem Hintergrund für die Bahn. Seit 1985 wurde die Strecke nur immer kürzer und kürzer. Beim Abbruch der Strecke zeigte sich auch der schlechte Zustand, die Schwellen waren teilweise schon Jahre nicht mehr an den Schienen befestigt gewesen und sind abgesoffen, nur durch Zufall haben wir sie noch in der Erde gefunden. Insgesamt kamen so noch 5 Schwellen zu Tage und eine Lasche (die dient dazu die Schienen zusammen zu schrauben)



Ja hier versteckt sich eine Schwelle Bild: Remo Hartmann

Wer findet sie auf dem Bild ??

Nach dem die Schienen zur Seite gelegt wurden, haben wir dieses Stück ebenfalls 20cm X 1,5 Breit ausgegraben, um die neue Trasse zu bauen. Doch dazu brauchten wir einen Grösseren Bagger, diesen haben wir bei Walter Röschmann gefunden. Vielen Dank, lieber Walter, für den Rabatt, den du uns gewährt hast. Da der Bagger pro Betriebsstunde gemietet werden konnte, haben wir viel Geld gespart. Nachdem der Aushub gemacht war, wäre das Gelände nun bereit für den Neubau, doch wir mussten noch Schwellen richten um sie wieder verwenden zu können. Dazu haben wir von der Ziegelei die Bewilligung erhalten, die Betriebseigene Werkstatt zu benützen. Ein Herzliches Dankeschön an die Ziegelei für das Vertrauen. Wir waren insgesamt 2 Tage da.



Die Schwellen nach 40 Jahren in der Erde Bild: Remo Hartmann

In der Betriebseigenen Schlosserei fanden wir alles Werkzeug, das wir zum Richten brauchen und so konnten die Schwellen auch wieder Revidiert werden



Riccardo beim Richten einer Schwelle Bild: Remo Hartmann

Um die Schwellen richten zu können, mussten wir sie erwärmen, viele mussten auch geschweisst werden. Die Ziegelei hat eine wundervolle Werkstatt aus den 50er Jahren, die mit ihrem Werkzeug aus der Gleichen Zeit einen Eigenen Charme erzeugt. Ich bitte darum, dies nicht falsch zu verstehen, heute, wo alle immer Modern sein wollen, aber für unsere alte Technik passt es halt einfach viel

besser als ein Neues Gebäude mit Inhalt. Ich habe mich schon beim ersten betreten der Werkstatt vor 3 Jahren sehr wohl gefühlt. In dieser Art würde ich mir eine Werkstatt für die Bahn wünschen.

Im Juni haben wir einen Restposten in Thusis geholt, am gleichen Ort waren wir schon 2011 um Schienen abholen. Nun haben wir noch den Rest abgeholt, vielen Dank an das IIZ Mittelbünden für die Schienen.

Von Privat wurde uns dann noch 6 Loren geboten; vier Stück Ex.- IRR Holzkastenkipper und 2 Ex.- Eidgenössische Munitionsfabrik Thun. Diese haben wir im Juni mit dem Saurer abgeholt, da sie recht schwer sind. Vielen Dank an Christian Filli für seine Hilfe beim Aufladen.



**Voll bepackt mit tollen Sachen die das Leben schöner machen hinein ins Weekend Feeling Bild:
Remo Hartmann**

Wer erinnert sich noch an diesen Werbeslogan eines Französischen Jogurt Herstellers ? Bilder Belegen, dass auf der Feldbahn in Landquart in den 50er Jahren auf der alten Strecke solche Holzkastenkipper verkehrten. Deshalb wollten wir uns diese Exemplare sichern. Die beiden schweren Thuner Loren der Labi Bahn, wie sie genannt wurde, wollten wir auch, da wir immer noch keine Flachloren besitzen, die tragkräftig sind. Für den weiteren Gleisbau benötigten wir genau eine solche Lore. Vielen Dank an Markus Brunner für dein Vertrauen in uns. Aus der 2ten Labi Lore wird ein Personenwagen werden.

Um unseren umfangreichen Maschinenpark entsprechend unterhalten zu können wäre eine eigene Werkstatt sehr praktisch. Wir könnten so die Maschinen stehen lassen bis sie Revidiert sind. Wenn jemand etwas hört oder sieht wären wir froh wen er uns Bescheid gibt.

Im Tausch gegen einen alten Kompressor, den ich im Glarnerland von einem Schrottplatz geholt habe, haben wir vom Verein Rheinschauen einige Gleisbau Schrauben bekommen. Sie haben eine Lok, die den gleichen Motor besitzt und wollten den Kompressor für Ersatzteile haben.



Der alte Jenbach Kompressor auf dem Abbruch Bild: Remo Hartmann

Vielen Dank an den Verein Rheinschauen für den Tausch, nur dadurch waren wir in der Lage, die 30 Meter am Streckenende wieder neu aufzubauen. Nun war aber alles Bereit und wir konnten am Streckenende weiterarbeiten. Zwei Jahre, nach dem uns die Ziegelei gebeten hat, doch bitte das Streckenende zu verschönern, sieht man davon langsam auch etwas. Wir danken der Ziegelei ganz herzlich für die Geduld. Vor dem einschottern haben wir noch dem geliehenen Generator vom FWF einen Service gemacht, damit dieser dann auch läuft. Vielen Dank an den FWF, das wir den Generator als Leihgabe haben können. Er tut uns immer noch sehr gute Dienste.



Unser Gleisbauzug auf der neu gebauten Strecke Bild: Remo Hartmann

Ende Juni kam auch gleich die eine Thuner Lore als Schotterwagen zum Einsatz, zusammen mit einer Kipplore ohne Achsen von der Ziegelei. Vielen Dank an die Angestellten der Ziegelei, das sie solche Dinge jeweils ausleihen, ohne dies geht es nicht. Mit dem Saurer sind wir 30 Km zu einem Kieswerk gefahren, das gebrochenes Kies anbietet, und haben es in die Ziegelei gebracht und dann mit dem Kran und dem Greifer auf die Lore umgeladen. Wir verbauen nun Kies mit Körnung 16-32 also mit Steinen von 16 bis 32 Millimeter Grösse und die Steine sind kantig, damit sie dann im Gleis ruhig liegen bleiben. Mit unserer ersten Spende vom Albula Bahn Club Bergün haben wir Schotter gekauft, dieser ist nun bereits eingebaut und kann so bei Besichtigungen gezeigt werden.

Anfang Juli war in der Stadt Zürich das Stadtfest und da stellt der Verein Feld und Werkbahnfreunde Otelfingen kurz FWF, jeweils eine Mobile Anlage auf und bietet eine Fahrt auf dem Zug an. Da sind wir beide als Mitglieder natürlich auch helfen gegangen. Die Strecke wurde auf den Strassen der Stadt Zürich und durch einen Park verlegt und war ca. 800 Meter lang. Somit hatten die Stadt Zürcher mal die Gelegenheit, mit einer Feldbahn zu fahren. Wir hatten ein tolles Wochenende gehabt und es war mal was anderes, so fahren zu können.



**ÖV in der Stadt Zürich für einmal auf 60cm Spurweite und selten schneller als 10 Km/h Bild:
Riccardo Keller**

Nach dem Züri Fest ging es in der Ziegelei weiter mit Gleisbau, für die 2te Etappe wurde schon mal die Schienen aus dem Schienenhafen herausgesucht, es werden noch 9 Meter Strecke dazu kommen, danach hat die Bahn leider ihre ganze Länge erreicht. Ende Juli haben wir noch unsere S Kurve begradigt, da der Damm auf einer Seite zu wenig breit ist, war das Gleis nie im Winkel und die Züge immer seitlich geneigt, dieses Problem wollen wir nun beheben. Dazu haben wir mit der Stockwinde die tiefere Schiene angehoben bis sie auf gleicher Höhe wie die andere ist, anschliessend haben wir den Untergrund etwas abgegraben, um Holzschwellen der Länge nach unter die Schiene legen zu können, wir haben absichtlich etwas zu wenig abgegraben, so dass etwas Kurvenüberhöhung entsteht. (Der Zug liegt leicht in die Kurve) So ist nach der Reparatur wieder ein sicheres befahren möglich geworden.

Ende Juli mussten wir nach 2 Monaten schon wieder Sträucher zurückschneiden und entsorgen. Vielen Dank an Röbi Bigger von der Axpo Kompo Gas AG Landquart, das wir jeden Sommer ca. vier Tonnen Grünabfall gratis entsorgen dürfen, wir schätzen dies sehr.



Riccardo hebt die äussere Schiene an Bild: Remo Hartmann

Ende Juli ging der Werkmeister, Herr Disch, in die verdiente Pension. Seit wir auf der Bahn sind haben wir immer wieder mit ihm zu tun gehabt, und wir haben ihn geschätzt. Lieber Herr Disch, wir danken Ihnen, dass sie uns von Anfang an mit Vertrauen und Verständnis für unser Tun unterstützt haben, und sich immer Zeit genommen haben, wenn wir ein Anliegen hatten. Wir wünschen Ihnen auf dem weiteren Weg alles Gute und gute Gesundheit.

Irgendwann im Lauf des Jahres habe ich erfahren dass der Gemeinbeschreiber unseren Bericht auch liest und es dauerte nicht lange bis er sich bei mir gemeldet hat und fragte, ob ich Interesse hätte, einen Bericht über die Bahn zu schreiben, der dann in der Forumszeitung in der Gemeinde veröffentlicht wird. Ich war sehr erfreut über die Anfrage, 2011 war ich bereits bei der Gemeinde zu Besuch um nach Bildern der Bahn zu suchen, da war man noch zurückhaltend mit der Herausgabe von Bildern. Schön, dass ich hier das Vertrauen der Gemeinde gewinnen konnte, dort gibt es einige gute Bilder von der Bahn in Betrieb.

In diesem Zusammenhang möchte ich alle, die von der Bahn Bilder oder Filme besitzen oder sie noch in Betrieb erlebt haben, bitten, uns diese zeitlichen Dokumente doch einmal zur Verfügung zu stellen. Schreiben sie ihre Geschichten auf einen Zettel, oder erzählen Sie sie uns, wir sammeln diese um das Wissen über die Bahn am Leben zu erhalten und an die nächste Generation weitergeben zu können. Haben Sie selber auch noch dem Zug Lehm auf die Schienen gestrichen ? (ein beliebter Sport bei der Jugend in der Umgebung) Oder gesehen, wie der Zug mitten auf der Strecke die letzten 3 Wagen verloren hat ? Auch Unfälle gab es einige. Auf Viel Post freuen wir uns. Selbst wenn die Bahn nur im Hintergrund zu sehen ist, kann das oft sehr Hilfreich sein für uns. Willy, der in den 80er Jahren mit der Super-8-Kamera die Bahn noch in Betrieb gefilmt hat, könnte noch sehr viel Licht ins Dunkle bringen. Lieber Willy, bitte nimm dir die Zeit, und such den Film heraus. Er wäre für uns in vielerlei Hinsicht sehr wichtig !

Im August hat Riccardo ein Praktikum angefangen und darf nun eine alte SBB Dampflokomotive wieder zusammenbauen. Einst war sie auf dem Gotthard unterwegs mit Güterzügen. Riccardo hat hier eine sehr seltene Gelegenheit bekommen, ein Wissen aufzubauen, das heute fast niemand mehr besitzt. Den für den Unterhalt einer Dampflokomotive muss man ein enormes Fachwissen vorweisen können, damit

die Lok auch die Zulassung für den Betrieb erhält. Seither ist es etwas ruhiger geworden auf der Bahn. Auch im August konnten wir eine ehemalige Ziegelei-Lok nach langem endlich Besuchen, sie wurde 1986 (leider) verkauft und ist heute abgestellt in einem Stall in der Schweiz vorhanden. Schade, dass sie sogar als Teilespenderin erhalten musste ! Der heute so selten gewordene Motor ist fest und nicht mehr komplett. Gegangen war sie als betriebsfähige Lok ! Auf lange Sicht wünschen wir uns, dass die Lok zu uns zurückkommen darf, da sie ja Original aus Betriebszeit ist.



Die MVO Ex Ziegelei Landquart Bild: Remo Hartmann

Wir nehmen an, dass sie als Rangierlok ihren Dienst gemacht hat, den Fachleuten fällt auf, dass die Puffer fehlen, so mussten die Loren nur geschoben werden ohne einhängen der Ketten. Ihre Puffer sind hier bei uns an der Diema. Ein Herzliches Dankeschön an Markus Brunner, dass wir die Lok besichtigen durften.

Mitte August haben wir noch den Tag der offenen Tür beim Verein Pro Gonzen Bergwerk genutzt und unsere 2te Ex-Betriebslok besichtigt. Es ist die Ruston, die in diesem Jahr den Bericht auf der Titelseite schmückt. Sie ist nach der Betriebseinstellung 1985 wieder zurück in den Gonzen gegangen, wo sie heute noch ihren Dienst tut. Stolze 9000 Stunden hat sie schon auf dem Zähler, den sie sicher erst bei der Ziegelei erhalten hat. Sie läuft aber immer noch tip-top. Die Ruston war übrigens auch die schnellste Lok der Ziegelei. Das hat mir Hermi schon erzählt, und es stimmt ich bin noch nie so schnell mit einer Feldbahn unterwegs gewesen.



Die Ruston 30DL, die schnellste Lok in der Ziegelei Bild: Riccardo Keller

Ein Kompliment gehört dem Verein Pro Gonzen Bergwerk zum Unterhalt der Lok, sie hat nach der Ziegelei das bessere Los gezogen als die MV0. Die Ruston war in der Ziegelei als Streckenlok eingesetzt worden, dies belegen auch einige Bilder von ihr im Einsatz. Die Lok war ab November 1966 bis zur Einstellung der Bahn im Einsatz. Zeitzeugen berichten uns, dass kurz vor der Betriebseinstellung noch der Motor ausgewechselt werden musste, da der alte leider kaputt gegangen war. Beim Unfall ende 60er Jahre bei dem 2 Züge zusammengestoßen sind, war die Ruston die 2te Lok. Sie hat es aber offensichtlich nicht so schlimm erwischt wie die MV1A. Zumindest konnten wir beim Besuch keine Schäden feststellen.

Im September war es dann soweit und der Bühler konnte wieder eingelöst werden, er hat einen Service und neue Pneu bekommen und stet nun wieder zur Verfügung. Er wird den Saurer entlasten und künftig für mittlere und kleine Transporte eingesetzt.



Unsere Fahrzeuge für Transporte auf der Strasse Bild: Remo Hartmann

Schon länger zeichnet sich ab, dass unser Streckengleis nicht mehr Jahrelang so bleiben kann wie es ist, die alten RhB Schienen, die nun teilweise über 100 Jahre alt sind, sind ausgefahren, die Schwellen halten meist nicht mehr recht an den Schienen und unter den Schwellen bilden sich Hohlräume. Also sahen wir uns schon länger nach brauchbarem Ersatz für unsere Strecke um. Es war klar, dass wir bei der Internationalen Rheinregulierung mal fragen da diese die gleiche Spurweite hat wie wir. Und so wurde ich am 13.9 in den Steinbruch Rüti SG eingeladen um mein Anliegen Herr Köppel vorzutragen. Nach dem ich ihm unsere Situation bei uns geschildert hatte, gab er uns einen Teil von dem im Steinbruch gelagerten Gleis ab, da es so oder so hätte Verschrottet werden sollen.



Was wir abtransportieren können gehört uns Bild: Remo Hartmann

Wir danken Herr Köppel und Herr Anrig von der Rheinregulierung ganz herzlich, dass Sie sich Zeit genommen haben für unser Anliegen und uns das Gleis geschenkt haben. Sie haben so auf den Alteisenpreis von 80 Fr. Pro Joch (Schienen mit Schwellen à 9 Meter) verzichtet, den diesen hätten wir nicht bezahlen können. Nun mussten wir noch einen Lagerplatz dafür finden, der mit einem LKW erreichbar war, dann konnten die Schienen auch gleich geliefert werden. Dies war dann wieder eine Sache für sich den in unser Lager kann ein LKW in dieser Länge nicht hin fahren. Ich bekam 3 Wochen Zeit, etwas zu finden und ging nach unserem Treffen im Steinbruch nach Hause und machte in einer Nachtschicht einen Kurzbericht mit der bitte um einen Lagerplatz für unser Gleis. Da es sehr eilig war haben ihn nicht alle Leser erhalten. Bitte entschuldigt mich deswegen. Am 16.9 Mein Geburtstag, war ich damit beschäftigt, die Berichte zu Drucken und zu verteilen undeiterhin Augen und Ohren offen zu halten für allfällige weitere Plätze. Darauf haben sich die Gemeinde und die Ziegelei gemeldet, dass wir bei beiden Asyl kriegen werden, wir bedanken uns bei Ernst Herger und Michi Rupp von der Ziegelei, und bei Flury Niggli und Peter Kunz von der Gemeinde für eine schnelle Antwort. Wir schätzen es auch, dass wir den Platz Gratis bekommen haben, dies ist auf keinen Fall selbstverständlich für uns. Ihr habt eine Wertvolle Hilfe für das Überleben unserer Bahn geleistet. Alleine hätten wir das nicht geschafft. Aber es zeigt wieder einmal, wer sich richtig rein Kniet um etwas zu erreichen, dem wird auch geholfen.

Mitte Oktober habe ich dann einen Menzi Muck gekauft, er dient uns als Bagger und auch als Gleisbaukran im Bahnunterhalt, da ich viel alleine bin, muss halt auch noch ein Bagger her der mir einige Arbeiten abnimmt. Der eigene Bagger müssen wir nun nicht immer abholen und zurückgeben, und es ist auch egal wie viele Stunden er am Tag macht. Ein gleicher Bagger bei einer Mietfirma kostet ca. 250 Fr. am Tag. Da wird unser Menz schnell amortisiert sein.



Arbeit für den Bühler, den Menzi Muck im Toggenbrug abholen Bild: Remo Hartmann

Mit dem Menzi Muck zusammen habe ich auch noch einen kleinen Kipper für den Bühler gekauft, um für kleine Transporte bereit zu sein. Der Kipper ist in super gutem Zustand für sein Alter und ebenfalls ein Schweizer Fahrzeug von Neuhaus Jg. 1954. Seither ist er immer wieder in Aktion für Aushub, Alteisen oder für Transporte von Werkzeug, er ist bereits zur Hälfte Amortisiert worden.



Der Bühler kippt Aushub in der Grube Bild: Remo Hartmann

Hier wird gerade der Aushub vom Streckenabbruch im Mai abgeladen, einige Fahrten waren dafür nötig. Im Oktober habe ich mich nebst den Vorbereitungen für die Ankunft der IRR Schienen noch am das Streckenende weiter gemacht, und so ist unsere Bahn zum ersten Mal seit langem wieder etwas

gewachsen, zehn Meter Strecke sind dazu gekommen. Nun hat sie ihre maximal mögliche Länge leider erreicht. Durch die Bergung der neuen Schienen für die Strecke ist hier nichts mehr geschehen.

Ende Oktober bekam ich von der IRR das OK für die Bergungsarbeiten im Steinbruch, das ich im November anfangen darf, die Joche in transportable Grösse zu zerlegen. Also war ich nun jeden Tag, an dem ich Frei hatte, im Steinbruch, um Material für unsere Bahn zu Bergen. 500 Meter in Joche (Schienen mit Schwellen) und weiteres Gleis ohne Schwellen lagern hier schon seit einiger Zeit.



Mittagspause im Steinbruch, hier lagern wichtige Ersatzteile für unsere Bahn Bild: Remo Hartmann

Vielen Dank an die Helfer Christian und Curdin, die mir beim Zerlegen, aufladen und Transportieren von Schienen und Schwellen geholfen haben, ohne euch wäre es nicht so einfach geworden, die Sachen aus dem Steinbruch zu Transportieren. Auch ein Herzliches Dankeschön an die IRR, die ihre Beziehungen für unseren Zweck spielen lassen hat, um eine günstige Offerte von einem Transporteur zu kriegen. Leider ist auch das tu viel für uns. Auf's Jahresende hin können wir leider nicht so viel Geld ausgeben um die Schienen Transportieren zu lassen, so bleibt nur alles auf 4 Meter zuzuschneiden und mit dem Saurer nach Hause zu holen. Die Arbeiten sind immer noch im Gang und werden es wohl auch bis ins neue Jahr hinein sein.

Zum Schluss bleibt mir noch, mich ganz herzlich bei Herr Martini, Geschäftsleiter, Herr Herger, Technischer Betriebsleiter, und Herr Disch, Werkmeister der Ziegelei, und bei allen anderen Angestellten der Ziegelei für ihr Vertrauen zu bedanken. Das wir dies auf einem Firmenareal machen dürfen ist nicht selbstverständlich, umso mehr freut es uns, dass wir Gast sein dürfen, wir arbeiten immer noch sehr gerne an der Bahn und es macht Spaß daran zu arbeiten.

Auch ein Herzliches Dankeschön geht an alle Firmen und Privatleute die uns wieder geholfen haben, ohne eure Hilfe wäre es nicht möglich die Bahn so zu unterhalten. Die Bahn ist heute nur noch ein Schatten ihrer selbst, aber ihr helft uns alle mit, dass sie eines Tages wieder aus ihrem Schatten hervortreten kann. Ich danke es jedes Mal in Gedanken, wen ich im Steinbruch mit einer Ladung Schienen los fahre, Grün gut zur Axpo bringe oder hinter mir in der Ziegelei das Tor zu mache.

Seit diesem Jahr haben wir auch ein eigenes Konto bei der Raiffeisenbank für den Bahnunterhalt eingerichtet. Neu gibt es auch eine Webseite über die Bahn, auf www.fzl.ch.vu können immer die

neusten Arbeiten auf der Bahn mitverfolgt werden. Nach und nach wird auch die Geschichte aufgearbeitet werden und hier zu lesen sein. Anfragen zur Besichtigung können nun auch darüber abgewickelt werden.

Auch ein Herzliches Dankeschön geht an folgende Firmen / Personen

- Albula Bahn Club Bergün für die Spende von 130 Fr.
- Holzwerke Schutz Filisur für die geschenkten Schwellen
- Ziegelei Landquart AG für eine Spende von 60 Fr.
- Reto Vils AG für den Bagger und Jeep mit Anhänger
- Der Gemeindeverwaltung von Igis für das zu Verfügung stellen vom Lagerplatz
- Walter Röschmann für den Gemieteten Bagger und den Schneidbrenner
- Verein Rheinschauen für die getauschten Ersatzteile
- FWF Otelfingen für das helfen beim Lokverlad
- Ueli Wenger für das Überprüfen der Kupplungen
- Internationale Rheinregulierung Herr Anrig, Herr Dietsche und Herr Köppel für die geschenkten Schienen und Schwellen
- Albert Oertle Holzbau Schachen für die Geschenkten Loren, Achsen und Schienen
- Hans Heiri Baier für die Infrastruktur auf seinem Hof
- Axpo Kompo Gas AG Röbi Bigger für das angenommene Grün gut
- Andi Ackermann für den Lagerplatz
- Hitsch Kobelt Marbach für die Reparatur am Saurer



Die Diema mit Loren Zug auf der Strecke Bild: Remo Hartmann

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

Mit freundlichem Gruß Remo Hartmann

Text und Gestaltung

Remo Hartmann
Schalmans 106
7302 Landquart
079 769 73 85

Riccardo Keller
Gandastrasse 6
7302 Landquart

remohartmann@hotmail.com

www.fzl.ch.vu

Raiffeisenbank Bündner Rheintal 7001 Chur

Konto Nr: CH81 8104 5000 0038 2867 5

Bilder: Remo Hartmann, Sèbastien Jarne Riccardo Keller FWF Otelfingen