

Jahresbericht 2014 über die Feldbahn der Ziegelei Landquart

www.fzl.ch.vu



Das Bahn Team mit dem Tschumpali Bild: Hans Herlig

Hallo liebe Leserinnen und Leser

Danke dass Sie sich Zeit nehmen, unseren Bericht zu lesen. Wir waren wieder fleissig und können von vielen spannenden Erlebnissen berichten. Die Zahl der neuen Leserinnen und Leser steigt weiterhin an. Uns freut es, dass unser gemächliches Hobby, wie es einige nennen, immer noch das Interesse der Leute weckt. Wir Arbeiten weiterhin sehr gerne an unserer Perle, und versuchen sie Stück für Stück zu entstauben. Wir haben uns wieder mächtig ins Zeug gelegt um weiter zu kommen, und haben keine Mühe gescheut um die benötigten Ersatzteile aufzutreiben. Beim Arbeiten an der Bahn haben wir auch wieder vieles lernen können.

Zuerst möchte ich das Rätsel um die gesuchte Schwelle im Boden der Ziegelei lüften. Nach dem meine Arbeitskollegen Jöri und Beni zusammen nach der Schwelle im Bild gesucht und sie nicht gefunden haben hier ein Bild, auf dem die sichtbaren Teile eingezeichnet sind. Ich habe die Schwelle auch mehr durch Zufall gesehen. Auf der rechten Seite schaut sie etwas aus der Erde heraus, auf der Linken nur noch die Schraube mit Mutter. Es war schon nicht ganz einfach sie im Boden zu finden.



Die Schwelle im Boden wie wir sie gefunden haben Bild: Remo Hartmann

Im Januar waren wir wieder im Steinbruch Rüti mit der Bergung der Schienen beschäftigt. Genauer gesagt war ich mit Christian am Werk. Riccardo war in den 2,5 Monaten 1 Tag da. Dank einer Frist Verlängerung von Herr Dietsche von der IRR war es uns auch möglich, alle Joche (Schienen mit Schwellen) zu zerlegen und abzutransportieren. So wird es uns möglich sein, auch den Bahnhofbereich Bereich mit neuen Schwellen zu bestücken. Zurzeit sind dort nur ganz wenige richtige Schellen verbaut. Das meiste ist aus alten doppel -T- Träger gebaut. Hier zeigt sich wie einfach eine Feldbahn gebaut ist. Bis Ende Januar dauerte die Aktion Steinbruch. Zum Schluss haben wir uns einen Traktor und einen Tiefgänger gemietet und einen Fuhre in Originaler Länge nach Hause transportiert. Daraus wird unsere neue Strecke entstehen.

Danach war ich froh dass dieses Kapitel abgeschlossen war. 2,5 Monate war ich immer im Steinbruch oder bei der Arbeit. Frei habe ich in dieser Zeit nie gemacht. Nun war ich „Fix und Foxi“. Ich muss auch ehrlich gestehen, ich hatte genug Feldbahn für einige Zeit. Ich wollte auf dieses Erlebnis hin dieses Jahr etwas ruhiger nehmen als die Jahre davor.



Der gemietete Kranwagen und unser eigener Saurer im Steinbruch Bild: Remo Hartmann

Nach dem Steinbruch war es für 2 Monate ruhig auf der Bahn. Ich brauchte eine Pause.

Im Februar hat die Ziegelei den Eder Bagger verkauft. Dieser war noch ein Relikt aus Feldbahn Zeiten. Anfang 80er Jahre gekauft, diente er auch noch als Helfer in der Grube. Wir haben einige Bilder, die ihn noch im Einsatz zeigen. Nach dem er schon einige Jahre neben unserem Gleis herum stand, war seine Zeit nun abgelaufen.



Der Eder 815 verlässt die Ziegelei Bild: Remo Hartmann

Bereits im Februar bekamen wir den ersten Besuch auf der Feldbahn. Noch bevor die Saison richtig eröffnet war, wollte Fotograf Jürg Erbahr bei uns vorbei kommen. Jürg betreibt eine tolle Webseite über Eingestellte Bahnen in der Schweiz. Dort findet man jede noch so kleine Bahn, die es einmal in der Schweiz gegeben hatte, egal ob es eine für Personenbeförderung oder eine reine Güter Bahn war. Jürg hat sie alle mit Bildern aus der Betriebszeit. Hut ab Jürg, das hast du gut gemacht. Wir hatten schon vor längerem die Idee, das wir bei ihm anfragen, ob er nicht über unsere Bahn berichten möchte. So kam er bewusst bevor die Vegetation sich ausbreitet. Wir machten auch eine Trasse Wanderung, im Wald wäre den Sommer über nicht viel zu sehen gewesen.

Im März was es dann wieder so weit, wir haben den ersten gemeinsamen Bautag gemacht. Dabei habe ich Riccardo auch das Menzi Muck-Fahren beigebracht. Er hat es schnell begriffen, die Routine kommt mit der Zeit. Ende März hatte Michael Rupp, der Stapler Fahrer der LILA, nach 15 Jahren seinen letzten Tag in der Ziegelei. Oft hat er uns an Samstagen oder nach Feierabend gezeigt wie wir die Vegetation entlang dem Bahngleis zurückschneiden können. Auch beim Fällen von Bäumen war er immer zur Stelle. Dank seinen Tipps sieht es heute ordentlich aus. Wir hoffen dass es ihm bei seiner neuen Stelle gut gefällt. Michi wir danken dir für deine Hilfe.

Am Samstag, 5. April, hatten wir schon die 2te Besichtigung. Nach dem die Gemeindeverwaltung dies in die Wege geleitet, und die Ziegelei dies Bewilligt hatte, machte eine Regionalzeitung einen Bericht über unsere Bahn. Dieses Angebot haben wir natürlich sehr gerne angenommen. So galt es, den Bahn Bereich und die Abladehalle sauber herauszuputzen und alles für eine Ausstellung schön aufzustellen. Dieser Aufwand ist nicht zu unterschätzen. Wir mussten Gas geben um auf die Zeit bereit zu sein. Das Interview mit Frau Wyss machte uns grossen Spass, es gab vieles zu erzählen. Sie hörte gespannt zu was wir zu Berichten hatten. Von Frau Wyss wissen wir auch, dass die Ziegelei während des 2ten Weltkriegs in Fideris Torf abgebaut hat um damit den Ofen zu heizen. Die kleine Gemeinde Fideris im Prätigau ist etwas höher gelegen. So hat man in den Boden einen Graben gezogen und diesen mit Holz ausgekleidet. So hatte man eine Rutschbahn auf der die Torf Klumpen ins Tal befördert werden konnten.



Das Bahn Team mit den beiden Loren von Herr Mettler Bild: Heidi Wyss

Der Beitrag über die Feldbahn der Ziegelei kam passend zur Abstimmung über die Verlängerung der Abbaukonzession. Die Ziegelei darf nun weiterhin den Lehm in der Gemeinde ausbeuten. Wir freuen uns dass die Zukunft der Ziegelei gesichert ist.

Nach dem Besuch von Frau Wyss haben wir die Zeit genutzt um einige Arbeiten nach dem Winter zu machen. Wir haben die Weichen wieder von Unkraut und Erdreich befreit, einige Stellen am Gleis kontrolliert und die Vegetation wieder etwas zurück gedrängt. Dieses Jahr ist übrigens das erste, in dem wir nicht alle 2 Monate an die Vegetation ran mussten. Das hartnäckige Zurückschneiden hat sich gelohnt. Der Aufwand dafür wird langsam weniger. So werden wir mehr Zeit haben für das Rollmaterial und die Strecke.



Die einzige Kurve auf unserer Strecke gibt keine Ruhe

Im Herbst hatten wir hier noch Eisenbahnschwellen eingebaut. Nach unserer Idee hätte so der Zug leicht in die Kurve liegen sollen, doch nach dem Winter war schon wieder das Gegenteil der Fall. Der Untergrund hat wieder nachgegeben und nun sind die Schienen mit den Schwellen wieder tiefer. Auf

Dauer wird hier nur eine Stützmauer Ruhe geben. Zahlreiche in den Boden geschlagene Schienen zeugen davon, dass auch die Ziegelei früher ihre Probleme hatte.

Im Mai wurde der Bühler auf der Motorfahrzeugkontrolle auf Herz und Nieren geprüft. Natürlich hat er bestanden. So darf er wieder für 5 Jahre fahren. Er hat dieses Jahr viel zum Unterhalt auf der Bahn beigetragen.

Mitte Mai haben wir einen weiteren Schritt an unserem Streckenende gemacht. Das letzte Joch wurde ein Stück weit geschottert und gerichtet. 2,5 Meter haben uns danach noch gefehlt. Wieder ist ein Stück Gleis aufgearbeitet worden. Wir haben bei diesen Arbeiten auch immer wieder interessierte Zuschauer gehabt. Diese wollten dann wissen was wir hier tun. Wir danken für die Lobenden Worte.



Das frisch geschotterte Gleis Bild: Remo Hartmann

Wir freuen uns riesig, wenn wir ein Mail von Südafrika von einem Auslandschweizer erhalten, dass 10Km weg von uns noch Rollbahnreste zu holen sind. Rudolf Rotgans alias Spion, der in der Nähe wohnt, berichtet dass eine alte Sägerei abgebrochen wird, und es da noch Rollbahnreste hat. Wir sollen doch mal vorbei gehen und uns das anschauen. Keine Angst das haben wir schon bevor die

Sägerei den Besitzer gewechselt hat. Vom vorherigen Besitzer, Herr Lieta, der unseren Bericht auch liest, haben wir die beiden Sägewerksloren bekommen. Sie tun ihren Dienst schon 2 Jahre auf unserer Bahn.

Seit Mai arbeitet Peter an den neuen Ritzel (Zahnräder) für unsere in Revision befindliche Lok. Aus einem runden Stück Stahl hat er uns 2 neue, passgenaue Ersatzteile gefertigt. Peter ist neu bei uns auf der Bahn und besitzt das nötige Know-how für solche Arbeiten.



Ein Meister seines Faches bei der Arbeit Bild: Remo Hartmann

Peter hat hier in vielen Stunden nach Feierabend sein Können unter Beweis gestellt. Wir haben nie an ihm gezweifelt. Er gibt jeweils alles für die Produktion von Ersatzteilen. Dank Peter und seinem Chef Dani haben uns die dringend benötigten Ersatzteile noch einen Viertel vom eigentlichen Preis gekostet. Wir wissen es echt zu schätzen. Nur so können wir an der Lok weiterarbeiten. Es macht immer wieder Spaß, Peter über die Schultern zu schauen.

Ebenfalls im Mai waren wir zu Gast in der Zeitschrift von unserer Gemeinde „Forum“ auch diesen Bericht hat die Gemeindeverwaltung eingefädelt. Die Ziegelei bewilligte auch diesen Beitrag. Wir hatten sogar die Ehre, auf der Titelseite zu erscheinen. Wir danken Cornelius Räber für den tollen Beitrag über unsere Bahn. Leider ging es bei diesem Beitrag etwas drunter und drüber. Ich habe vergessen, dies auch Hermi mitzuteilen. Aus diesem Grund ist er auf diesem Beitrag nicht zu sehen. Lieber Hermi, es war sicher nicht böse gemeint. Wir schätzen deine Anwesenheit immer sehr.

Unserem geliehenen Generator vom Feldbahn Verein Otelfingen haben wir einen Service gemacht. Dann haben wir ihn ins Zylinder-Schleifwerk gegeben und er hat dort einen Auspuff erhalten. Der alte war schon lange weg gerostet, und der Motor durch die fehlende Schalldämmung sehr laut geworden. Wir danken dem Chef Erwin für einen Preisnachlass. Frisch überholt haben wir dann den Generator dem Besitzer zurückgegeben. Da für den Transport gerade kein Mietfahrzeug zur Verfügung stand, entschloss ich mich, die Fahrt mit dem Bühler zu machen. Landquart- Otelfingen-

Landquart (315) Km an einem Tag. Der alte Traktor hat diese Fahrt ohne Probleme gemeistert. Schon länger hatte ich diese Idee. Einmal mit dem Bühler nach Otelfingen und zurück. Ich wollte wissen ob es möglich ist in einem Tag.



Mittagspause in Otelfingen Bild: Remo Hartmann

Im Juni haben wir uns dann dem Saurer gewidmet. Der Saurer muss jedes Jahr zur MFK und dafür wollten wir ihn wieder etwas verbessern. Also sollten wir damit auch früh genug beginnen. Die Türe wurde geschliffen, an den rostigen Stellen geschweisst und gespachtelt und dann neu lackiert. Hier hatten wir Hilfe von Curdin und seiner Freundin. Dank den beiden sieht die Türe wieder viel besser aus. Peter hat uns dazu noch neue Scharnierbolzen gefertigt. Dank der Hilfe von aussen wurde der Saurer gerade noch auf den Termin Fertig. Denn das nächste grosse Ereignis stand schon vor der Tür.

Um die Geschichte unserer Bahn aufzuarbeiten suchen wir Zeitzeugen. Damit wir unser Anliegen unter die Leute bringen können machen wir einige Zeitungsinserate. Wir haben mit Herr Widmer vom Bezirks Amtsblatt Kontakt aufgenommen. Er hat uns einen guten Rabatt auf Inserate in Aussicht gestellt. Da wir dieses Jahr aber schon einige Medien bei uns hatten, warten wir noch ein wenig ab. Wir wissen dieses Angebot wirklich zu schätzen, und kommen gerne drauf zurück.

Kenne Sie die Feldbahn der Ziegelei noch aus Betriebszeit? Haben Sie Bilder oder Filme gemacht? Können Sie sich noch an Vorfälle mit der Bahn erinnern? Haben Sie die Bahn als Kind noch sabotiert?

Zögern Sie nicht, wir möchten Ihre Geschichte gerne hören und sie festhalten. Damit auch kommenden Generationen noch davon erzählt werden kann.



Unsere neue Diesel Tanksäule ist da Bild: Remo Hartmann

Wer kennt sie noch ? Die alten Tanksäulen aus dem 60er Jahren in denen früher Benzin für Motorsägen und Mofas verkauft wurde. Aus einer solchen Säule tanken wir nun unsere Loks. Schon länger haben wir Ausschau nach etwas passendem gehalten. Das Betanken aus Kanister geht nicht sehr gut da die Hauben der Loks recht breit sind. Nun haben wir auch etwas was vom Alter her gut passt.

Der Beitrag über unsere Bahn in der Forum Zeitung hat das Interesse von weiteren Medienschaffenden geweckt. Wir wurden vom Regionalen Fernsehsender TSO Angefragt ob wir nicht Lust haben unsere Bahn vorzustellen. Die Ziegelei gab das OK und meinte wir werden so langsam Stars. Na klar haben wir. Ich kam dafür sogar einen Tag früher vom grossen Bühler Treffen in der Zentralschweiz nach Hause. Dieses findet nur alle 5 Jahre statt. So ein Fernsehbericht ist sicher eine seltene Gelegenheit. Ob wir den schon ein Züglein haben das Fahren kann, wollen sie wissen. Das Fernsehen wollte uns natürlich bei der Arbeit filmen, und so machten wir uns Gedanken was wir den vor der Kamera machen wollten. Der Diema mal wieder einen Service machen, Gleisbau am Streckenende, Grünpflege auf der Trasse, und das ausrichten der S Kurve. Diese Arbeiten sollten für 3 Tage sicher ausreichen. Nach einem Treffen im Voraus mit den TSO Leuten waren die Arbeiten beschlossene Sache. Wir machten uns daran die Bahn mit allem was dazu gehört herauszuputzen und aufzuräumen. Wie oben erwähnt wurde der Saurer gerade noch so auf den Film fertig und hätte so auch gezeigt werden können. Es galt Div. Baumaterial, Werkzeug und Ersatzteile aus der Ziegelei zu entfernen, und anderes wieder zu holen. Unter anderem haben wir auch den Menzi Muck extra dafür in die Ziegelei gebracht



Wir machen den Service der Diema vor laufender Kamera Bild Tibert Keller

Der Bühler hat allein für die Film Vorbereitungen 500Km gemacht. Ich habe eine Woche Ferien genommen, um auf das Datum auch wirklich bereit zu sein. Der Aufwand war immens. Da so ein Ereignis selten sein wird, haben wir uns auch noch etwas einfallen lassen um die Dreharbeiten auf Bilder fest zu halten. Tibert Keller, der Onkel von Riccardo, ist Fotograf und hat sich bereit erklärt einen vollen Tag mit seiner Kamera vorbei zu kommen und Bilder zu machen. Dies hat uns ausserordentlich gefreut, da es nicht selbstverständlich ist. Wir haben so auch etwas für unsere Webseite erhalten.



Nach dem Service geht es auf die Strecke Bild: Tibert Keller

Nach dem Service der Lok haben wir natürlich auch Aufnahmen in voller Fahrt gemacht. Auch das letzte Stück Strecke wurde noch geschottert. Damit haben wir ein grosses Projekt das sich über mehrere Jahre hingezogen hat erfolgreich beenden können. Wir hoffen, dass das neue

Streckendende der Ziegelei gefällt, und danken für die Geduld. 2011 wurden wir gebeten, doch bitte etwas zu machen damit es besser aussieht. Doch zurück zum Film:



Unser Film Zug in Aktion Bild: Tibert Keller

Hermi kam einen halben Tag in die Ziegelei und erzählte Geschichten aus längst vergangenen Zeiten der Ziegelei. Wenn er zu erzählen beginnt, da hören alle gerne zu, auch wir. Seine Geschichten sind auch für uns immer wieder spannend zu hören. Leider verging die Zeit wie immer sehr schnell, und nach 2 Tagen hatte das Film Team genug Szenen im Kasten um einen Beitrag zu machen. Wir machten uns umgehend daran, den Normalzustand wieder herzustellen und haben noch einen Bautag gemacht. Leider muss ich auch sagen, dass uns die Aussage des TSO, den Link zu unserer Webseite nur gegen Bezahlung einzublenden, sehr befremdet hat. Wir arbeiten hier doch für unser Hobby, und hätten uns so etwas grössere Toleranzen gewünscht. Uns hat der Film mit den Vorbereitungen und Material Einkauf 1000Fr. gekostet. Es gab einige Spenden, doch nicht genug um die Kosten zu decken. Bekannt wurden wir sicherlich in einem Grössen Umkreis. Dies ist gut für uns. Wir haben uns auch sehr über die Lobenden Worte gefreut. Einige meinten mal jemand im Fernsehen, den man kennt. Oder: „bist du nicht der vom Gleis“ ? Sogar Movie Stars wurden wir genannt. Nun kennen uns die Leute auch auf der Strasse. Man merkt es gut bei einem Guten Tag der Leute auf der Strasse verbirgt sich noch die Aussage „aha, ein bekannte Gesicht“. Der Film und auch die Zeitungsbeiträge sind übrigens bereits auf unserer Webseite zu sehen. Es war uns eine Freude den Film machen zu dürfen. Das TSO Team hat eine sehr gute Arbeit abgeliefert. Wir sehen den Film immer noch sehr gerne.

Jeder hat sein eigenes Hobby, die einen Sammeln und Restaurieren Feldbahnen, andere befassen sich mit der Geschichte von Bühler- Industrie Traktoren wie unserer und erfassen diese mit Chassis Nr. und aktuellen Besitzer, wieder andere befassen sich mit alten Anhänger die einst zum Versand von Bier genutzt wurden. In diesem Zusammenhang bekam ich Kontakt mit Urs Berger von der WB. Wir kamen dabei auch auf die Bahn zu sprechen, ich erzählte ihm von der Ziegelei. Darauf fragte er mich, ob wir Bedarf an weiterem Rollmaterial haben. Angeboten wurde uns ein Chassis vom abgebrochenen Fahrleitungswagen und eine weitere Lore der Munitionsfabrik Thun. Dies war für uns

eine besondere Freude, wir dachten eigentlich, dass bei der Waldenburger Bahn keine Überlebt hat. Eine robuster Flachwagen war natürlich sehr willkommen und aus dem Chassis lässt sich sicherlich etwas Tolles machen. So sind wir am 19.8 mit unserem Saurer nach Waldenburg gefahren um die beiden abzuholen.



Unser Saurer in Waldenburg Bild: Remo Hartmann

Dieser Flachwagen ist gleichzeitig auch der erste mit Bremsen bei uns auf der Bahn. Da diese teurer im Ankauf waren, wurden nur wenige Wagen mit Bremsen gekauft. Hier sieht man auch wieder, wie sich die Zeit verändert hat. An der Sicherheit zu sparen, das wäre heute schlicht undenkbar. Unsere Bahn kam gar ganze 97 Jahre ohne gebremste Kipploren aus.



Auf Testfahrt in der Ziegelei Bild: Remo Hartmann

Die Diema schiebt die Nr. 17,18 und 30 vor sich hin. 4,5 Tonnen wiegen die Last. Fast gleich viel wie die Lok.

Im September machte sich Peter an den Motor der Grünen Lok. Das Getriebe wäre für den Einbau bereit, dazu muss es aber mit dem Motor verbunden werden. Diesen Revidieren wir gerade. Dank dem super Gespür für solche Arbeiten hat Peter bald gemerkt, dass der Motor nicht einwandfrei sein kann. So hat er ihn zerlegt.



Der Motor nach 40 Jahren in Betrieb Bild: Remo Hartmann

Die Kolbenringe sind gebrochen, und ein solches Bruchstück hat den Weg auf den Kolben gefunden. Dort wurde es in das weiche Alu hineingedrückt. Die Kolbenringe hindern die Luft am Entweichen wenn der Druck im Brennraum ansteigt. Fehlt nun ein Ring, entweicht ein Teil dieser Luft. Der Motor verliert dadurch an Leistung. Es kann auch sein, dass er so gar nicht mehr anlaufen kann. Wie eine alte Sim- Karte von einem Handy den Weg auf den Kolben gefunden hat, können wir uns nicht erklären. Damit der Motor wieder gut läuft und auch Kraft hat, haben wir uns entschlossen, 2 neue Kolben und Büchsen zu kaufen. Wir freuen uns schon sehr auf die „neue“ Lok.

Im Oktober hatten wir noch die Möglichkeit einige alte Baumschienen aus erster Hand zu übernehmen. Unser Baugeschäft, wie uns einige nannten, ist wieder etwas gewachsen. Da auch die Feldbahn zur Gattung Baumschienen gehört, dachten wir uns das passe doch gut zusammen. Die gekauften Maschinen werden auch helfen die Feldbahn zu unterhalten. Neu dazu kam ein Pneulader, ein kleiner Dumper und ein Betonmischer mit Benzin Motor. Die Maschinen waren früher auch hier in der Gemeinde im Einsatz. So hatten wir nicht weit für die Bergung, und manch einer wird sich noch an Einsätze der Maschinen erinnern können. Der kleine Dumper ist sogar ein Schweizer Fabrikat, Baumaschinen aus Schweizer Produktion gab es nur sehr wenige. Beim Pneulader haben wir zuerst überlegt, ob wir den abbrechen sollen, er besitzt den gleichen Motor wie die Grüne Lok. So hätten wir einen Motor gehabt der bereits läuft. Wir haben ihn dann aber leben lassen, da so etwas in der heutigen Zeit schon sehr selten geworden ist. Mit dem Lader haben wir Maschinen und Schienen geladen. Kaum zu uns überführt hatte der kleine Kerl wieder einiges zu tun. Wir sind nun alle sicher dass es richtig war ihn nicht abzubringen. Er wird uns noch einige gute Dienste tun.



Der Pneu Lader und der kleine Dumper Bild: Remo Hartmann



Mit dem Bührer werden die kleinen Maschinen überführt Bild: Remo Hartmann

Der Bührer hat diesen Sommer einen neuen Rekord an Km aufgestellt. Bis im Dezember hat er 4200 Km gemacht. Nicht nur für die Feldbahn, auch Privat war er unterwegs.

Bei Besichtigungen der Bahn wird oft auch die alte Trasse abgelaufen und gezeigt wo die Bahn einst durch gefahren ist. Dabei musste das Wald Stück oft neben die eigentliche Trasse abgelaufen werden, da es stark verwachsen war. Dank dem guten Draht zur Gemeinde haben wir eine Bewilligung bekommen den Einschnitt im Wald etwas aufzuforsten. Einen richtigen Spazierweg will Peter, der Chef vom Werkhof, nicht haben. Wir haben also nur das nötigste ausgeschnitten. Nun kann man aber wieder durchlaufen. Wir haben uns über diese Bewilligung sehr gefreut, und wissen das uns entgegengebrachte Vertrauen zu schätzen.



Der letzte Zug verschwindet im Wald Bild: Hermi Rüegg März 85



Die gleiche Stelle wie oben 2014 Bild: Remo Hartmann

Vieles ist wieder geschehen dieses Jahr, und ich wollte es doch ruhiger angehen. Hier im Bericht steht auch noch lange nicht alles, was wir erlebt haben dieses Jahr. Wir sind etwas überrascht wie viel doch wieder zusammen gekommen ist.

Der 22.11.14 war wieder ein Grosser Tag für uns, wir konnten wieder Original Rollmaterial von unserer Bahn in Empfang nehmen. Dieses Mal war es sogar eine Lok. Fahrer Hans Herlig brachte sie mit einem Saurer Lastwagen der letzten Generation



Welche eine Grosse Freude Bild: Riccardo Keller

Durch den Kauf der Baumaschinen in Landquart ergab sich auch die Möglichkeit, einen Feldbahn Zug zu kaufen. Dieser hat aber 60cm Spur. Die Lok aus den 20er Jahren hat aber einen Benzin Motor aus Österreich. Die falsche Spurweite, der Benzin Motor, und der Zustand der Lok waren für uns Argumente, die Lok weiter zu geben. So haben wir einen Tausch gegen die Ex Ziegelei Lok eingefädelt. Denn diese wollten wir schon zurück, seit wir sie letztes Jahr besucht haben. Gebraucht wurde sie schon länger nicht mehr. Sogar als Teilespender musste sie erhalten. Sie besitzt noch ihren Originalen 1 Zyl. O&K Motor. Nun halt leider nicht mehr komplett.

Die Lok aus dem Hause O&K tat bis 1986 als Betriebs Nr. 4 ihren Dienst in der Ziegelei. Wegen fehlender elektrischer Anlage und einem „nur“ 2 Gang Getriebe wurde die Lok liebevoll Tschumpali genannt. Sie diente in der Ziegelei zum Rangieren der Loren. Als Streckenlok wurde sie nur ausnahmsweise verwendet, wenn andere Loks kaputt waren. Im Sommer 1968 war dies für längere Zeit der Fall. Als bei einem Unfall 2 Züge zusammengestossen sind, und die Grüne O&K Lok dabei einen schweren Schaden erlitt. Nach dem Abbruch der Strecke 1985 hatte man mit den noch vorhandenen vier Loks immer noch mehr als genug und verkaufte als 2te Lok, das Tschumpali. Sie kam zu einem Sammler, der entfernte leider das Dach und spurte sie auf 60cm um. Nebenbei wurde sie auch noch neu Lackiert. Zu Betriebszeiten in Landquart war sie Gelb. Wir werden die Lok ebenfalls Revidieren und sie wieder bei uns einsetzen.

Bei unseren Arbeiten an der Strecke wurden wir von G. Ambühl AG, Landquart mit Motorsägen-Benzin, Öl und Zubehör unterstützt. Beim Service der Diema wurden wir vom Importeur der RUBAG AG Basel mit Informationen versorgt. Wenn wir etwas zum Reparieren haben, dürfen wir die Werkstatt von Andi Gabatuler benützen. Bei Andi Ackermann durften wir wieder Ersatzteile lagern.

Die Feldbahn in Zahlen:

Wir haben dieses Jahr 3800 Km gemacht, 838 Liter Treibstoff verbraucht. Der Menzi Muck hat 60 Betriebsstunden gemacht.

Zum Schluss möchten wir uns ganz Herzlich bei Herr Martini, Geschäftsleiter, Herr Herger Technischer Betriebsleiter, und Herr Ackermann, 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 das 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 folgende Firmen / Personen

- Internationale Rheinregulierung Herr Dietsche für die geschenkten Schienen und Schwellen
- Jürg Ehrbar für den Beitrag über unsere Bahn
- Christian Filly für die Hilfe in Rüti
- Der Gemeinde Igis für das einfädeln der Zeitungsberichte
- Frau Wyss, Zeitung P&H für den Beitrag
- Cornelius Räber für den Beitrag im Forum
- Romina Bortolon und Philip Caviezel vom TSO für den Film
- Peter Flütsch für sein beigesteuertes Fachwissen
- Dani Freund für den gewährten Rabat zur Produktion von Ersatzteilen
- FWF Otelfingen für das geliehene Gleisbau Werkzeug
- Urs Berger von der Waldenburger Bahn für die beiden Loren
- Andrea Gruber für einen Fairen Preis der gekauften Maschinen
- Markus Brunner für die Leihgabe der O&K Lok
- Peter und Monika Hartmann für eine Spende
- Andres und Annemarie Hartmann für eine Spende
- Peter Meng für eine Spende
- Urs Barfuss für eine Spende
- Röbi Bigger für eine Spende
- Armin Ambühl für gesponsertes Verbrauchsmaterial
- Fluri & Brigitte Niggli für eine Spende
- Reto Vils für vergünstigte Mieten auf Fahrzeuge
- Walter Röschmann für vergünstigte Mieten auf Maschinen
- Tibert Keller für die gemachten Bilder
- Andi Gabatuler für das benutzen der Infrastruktur auf dem Hof
- Bezirks Amtsblatt; Her Widmer für Vergünstigungen auf Inserate
- Hans Herlig für die Lieferung der Lok
- Hans Battli und seinem Spion für den Tipp in Grüşch
- Andi Ackermann für das Lager

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

Mit freundlichen Grüssen

Das Bahn Team: Remo Hartmann, Riccardo Keller, Hermi Rüegg, Peter Flütsch

Bilder: Hans Herlig, Riccardo Keller, Tibert Keller, Hermi Rüegg, Remo Hartmann