

Lehmbähnli



Ein Jahresrückblick in Tagebuchform

13.Mai 2011 – Das erste Mal Lehm­bäh­nli

Als ich heute Abend im Garten verweilte erwählten meine Eltern plötzlich, dass die Bahn offenbar wieder fahre. Ich war sofort wie auf Nadeln, habe meine Kamera gepackt, hastig die Schuhe angezogen und bin ohne auf das Verbotsschild zu achten auf das Ziegeleigelände getrampt.

Dort war ein Mann anfangs dreissig damit beschäftigt Dinge auf eine Holz-Flachlore aufzuladen. Als er mich sah schien er sehr erstaunt, doch ich stellte mich vor und erwähnte auch wie ich von ihm erfahren habe. So lernte ich Remo kennen und wir kamen ins Gespräch, plauderten über die Lehm­bahn und sonst noch über Gott und die Welt. Zum Schluss sagte er grinsend: „Na, jetzt willst Du die Bahn sicher noch fahren sehen!“ Von da an war es vorbei mit mir. Ich nahm auf der Holzlore platz und schon ging die Fahrt in Richtung Depot los.

Dort angekommen zeigte Remo mir das ganze Depot und die dazu gehörige Infrastruktur. Ich war baff. Obwohl ich mich schon vorgängig häufig mit der Bahn befasst hatte, war mir offenbar das Beste entgangen, doch wie sagt man so schön: „Das Beste zum Schluss“

So lernte ich also auch noch das Herz der Bahn kennen und der Abend verging viel zu schnell. Als wir wieder nach vorne gewandert waren, habe ich Remo gefragt, ob ich wieder mal vorbeikommen dürfe. Die Antwort darauf war eher zögerlich, denn mit der Ziegelei galt die Konvention, dass eigentlich nur er hier arbeiten darf. Ich weiss zwar nicht mehr wie, doch irgendwie konnte es arrangiert werden und so war ich also offiziell zum Lehm­bahn-Arbeiter geworden.

Voller Eindrücke ging ich nach Hause und schon begann ich Pläne zu spinnen was man noch mit der Bahn anfangen könnte...



Mein erstes Foto von der Bahn im Betrieb

23.06.2011 – Ein Arbeitstag im Wasser

Heute morgen erwachte ich voller Freude, denn ich wusste, dass ein Arbeitstag auf der Bahn bevor stand. Die Ernüchterung kam sofort als ich die Vorhänge zurückzog, denn es goss wie aus Kübeln.

Ich musste noch einiges erledigen und ging sofort nach dem Mittagessen in die Ziegelei. Es goss nach wie vor und bald war mir die Nässe egal. Ich fand Remo am Lidl-seitigen Streckenende, wo er damit beschäftigt war Sträucher zurückzuschneiden und Wurzeln auszugraben. Ich schloss mich einfach an und es ging einigermassen zügig voran. Schliesslich wollten wir die einzelne Schiene welche beim Lidlbau verbogen wurde aus dem Dreck entfernen und auf die Holzlore laden. Wir hoben sie also an, aber das schwere Gewicht liess uns im feuchten Schlamm und Lehm einsinken, sodass wir strachelten und nicht richtig arbeiten konnten.

Schliesslich hatte ich die Idee in einem Schraubenloch der Schiene das Spannset zu montieren, das Ganze an der Lok anzukuppeln und es so auf den Wagen zu ziehen. Dies gelang bis zu dem Zeitpunkt als es den Wagen über den Hemmschuh hob und wir das Ganze wiederholen konnten. Doch schliesslich war die Schiene verladen und wir konnten sie zum Schrotthaufen fahren. Remo war sehr glücklich über meinen Einfall und auch sonst schien er meist zufrieden mit meinen Arbeiten. Das freute mich natürlich.

Die nächste Überraschung kam alsbald als wir losfahren wollte. Da sagte Remo nämlich: „Schau mal, ich habe dir jetzt immer auf die Finger geschaut, und gesehen dass du stets deine Überlegungen machst, bevor du etwas anpackst. Darum darfst du jetzt auch mal probieren die Lok zu fahren!“

Das war fast zuviel für mich. Ich war selig und setzte mich mit einem breiten Grinsen in den Führerstand. Dort gab es einen Crash-Kurs was die Bedienung anbelangte.

Schliesslich setzte ich den Zug in Bewegung, erst noch unsicher. Doch nach kurzer Zeit hatte ich das Vertrauen und gemächlich ging es erst zum Schrotthaufen und schliesslich ins Depot. Ich hatte meine erste Fahrt gemeistert und war insgeheim doch ein bisschen stolz.

Wir beschlossen dann, den Arbeitstag hiermit zu beenden und das abschliessende Manöver übergab ich dann doch wieder Remo. Doch schon in naher Zukunft waren Manöverfahrten ein Teil meiner Arbeiten...



Szenenbild im Depot

10.09.2011 – Rückbau Thusis

Schon lange ist nichts Nennenswertes mehr geschehen. Es liegen einige Bautage hinter uns und dann kommt Remo mit der Nachricht, dass es in Thusis eine Werksbahn gibt, welche rückgebaut werden soll. Nach einigen Abklärungen wurde das Gleis gekauft und von der Sägerei für uns bereitgestellt.

An diesem Samstag sind wir dann also nach Thusis aufgebrochen. Eingekeilt zwischen Fenster und Fahrersitz fuhr ich auf dem Beifahrersitz im Traktor nach Thusis. Immer gemächlich mit 30km/h erreichten wir schlussendlich Thusis und sahen schon bald das Häufchen Gleis am Boden liegen. Wir inspizierten noch das restliche Areal und fanden dabei noch mehr Gleis, das jedoch wild verwachsen war. Als der Sägereibesitzer sich zeigte, verhandelten wir über das Gleis, welches schlussendlich mitgekauft wurde

Jetzt wurde es interessant, denn die Abbruchfirma hat in ihrer Arbeitslust den Zugang zum anderen Gleis abgetragen sodass wir eine Brücke improvisieren mussten. Drüben angekommen begannen wir mit graben, schneiden, reissen und drücken. Es war geschätzte 30°Celsius heiss und wir arbeiteten an der prallen Sonne. Trotzdem arbeiteten wir weiter und wurden immer durch neues Gleis motiviert.



Aus diesem Dreck galt es das Gleis zu befreien (Bild: Remo)

Zum Mittagessen gab es Eingekeimte aus dem Tankstellenshop. Danach ging es weiter. Jedes Mal wenn wir wieder ein Gleisjoch freigelegt hatten, wurde es demontiert und die Einzelteile über die improvisierte Brücke getragen. Der Anhänger füllte sich nach und nach mit Schienen, Schwellen und Schrauben.

Der Abend rückte schnell näher und wir waren noch lange nicht fertig. Trotzdem begannen wir unsere sieben Sachen wieder aufzuladen und als alles an Bord war schälte ich mich ein weiteres Mal in meine Nische. So ging es auf die circa zwei Stunden lange Fahrt nach Landquart.

Hier angekommen haben wir alles noch abgeladen und versorgt.

Die Folge von diesem Tag war dass ich zwei Tage fiebrig im Bett lag. Ich hatte es wohl ein klein wenig übertrieben. Aber mir hat es gefallen, es ist immerhin ein Stück Lehmbahn-Karriere.

29.10.2011 – Fahrbetrieb

An diesem sonnigen Nachmittag war ein wenig Fahren angesagt. Wir probierten verschiedene Züge aus und Remo brachte mir noch einige Tricks an der Lok bei. Am meisten imponiert hat mir, als Remo die Gefahren und Auswirkungen im Ernstfall gezeigt hat. Unsere Feldbahn hat keine Bremsen auf den Wagen und daher ist der Bremsweg sehr lange. Ich habe die Problematik kennengelernt, und eben diese Gefahr war unter anderem ein Grund, warum die Bahn 1985 eingestellt wurde. Sehr eindrücklich!

Als Nächstes galt es die grüne O&K-Lok einmal ins Sonnenlicht zu bringen. Remo setzte sich also in die Diema und ich bestieg als Bremser die O&K. Ein ganz neues Fahrgefühl. Erst ging es ans Streckenende und danach an einen geeigneten Fotopunkt auf der Strecke.

Im letzten Sonnenlicht versorgten wir alles wieder an seinen Platz und verbrachten noch viel Zeit mit Plaudern über Gott und die Welt.



Der herbstliche Bahnhof aus der Vogelperspektive ↑



Eindrücke von der O&K – Fahrt →



12.11.2011 – Ein spezieller Transport und die Entgleisung

Ein allgemeiner Aufräumtag stand auf dem Programm. Um gleich anzufangen haben wir eine kaputte Holzlore verladen und sie zum Depot geschleppt. Der Lokomotivführer war einmal mehr minderjährig. Welch Glück dass wir nicht dem BAV unterliegen.

Im Depot angekommen, wurden die Achsen als einzige brauchbare Teile vom Rest abgetrennt und beiseite gelegt. Dann gingen wir zum Mittagessen über.

Nach dem Mittag wurde zuerst ein wenig „gefötzelt“. Wir haben einfach alle Abfälle, die uns der LIDL beschert zusammengelesen. Danach gingen wir zurück zum Depot um dort weiterzuarbeiten. Der verbleibende, kaputte Holzrahmen wurde wieder verladen und ich wurde angestellt diesen zum Umladeplatz zu schieben.

Remo wies mich noch darauf hin den Wagen von Hand aus dem Bahnhof zu schieben, da er mit der Lok allenfalls auf der Ausfahrweiche entgleisen könnte.

Gesagt, getan.

Entgleist bin ich auch so im Handbetrieb. Nach kurzen studieren hob ich die Lore mit etwas Mühe wieder in Gleis und setzte meinen Transport motorisiert fort.



Die entgleiste Lore beladen mit den Überresten der kaputten Holzlore

*Das gibt es nur bei uns: schwebende Loren
Die 60cm-Lore während dem Umlad LKW/Bahn →*

Als Nächstes ging es darum, die 60cm-Lore mit Hilfe des Saurer-LKW ans Gleis und dann mit der Lok zum Depot zu bringen. Die Aktion war recht spektakulär und hat trotzdem Spass gemacht. Lediglich dass die Lore dann von Manneskraft auf das 60cm-Gleis getragen werden musste war etwas ungemütlich.

Als auch dies geschafft war, ging Remo noch nach Ems um sich dort einen Traktor anzukucken. Ich verzichtete auf diesen Abstecher und ging nach Hause.



05.12.2011 – Service Diema

An diesem kalten Winterabend trafen wir uns nach dem Nachessen um am Service der Diema-Lok zu arbeiten. Nachdem wir ein paar Tage zuvor schon die Motorhaube abgehoben hatten, hatte Remo noch das Motorenöl ausgewechselt.

An diesem Abend nun versuchten wir uns erst am Licht der Lok. Da dies aber nicht zu lösen war an einem Abend suchten wir uns Alternativen. Davon gab es schliesslich genug. Ich wechselte erst den Keilriemen, danach wurde mir beigebracht wie man einen Öl-Filter wechselte.

Anschliessend gab es eine ausführliche Instruktion was einen Dieselmotor anbelangte. Ich lernte an diesen Abenden im Depot viel über die Lok und allgemein über Verbrennungsmotoren.

Zum jetzigen Zeitpunkt muss noch das Hydrauliköl gewechselt werden, das Licht in Betrieb genommen werden und alle Klappen und Deckel wieder montiert werden.



Lokservice im Schummerlicht des Depots. Die fehlende Haube lässt einen Blick auf dem Motorteil zu.

24.12.2011 – Schneeräumung

Man schrieb Heiligabend und pünktlich zu Weihnachten hatte es uns eine ordentliche Portion Schnee beschert. Diesen wollten wir wegräumen bevor es uns die ganze Ladung mit Regen verdünnte. Doch wir waren zu spät, es regnete schon seit dem frühen Morgen.

Eine Folge davon war auch, dass viele Sträucher und Bäume geknickt sind und uns zum Teil das Gleis und/oder die Fahrzeuge blockierten.



Trotz allem schnappten wir uns Schneeschaufeln, Sägen und Baumscheren und begannen von den beiden Enden aufeinander zuzuarbeiten. Kurz vor Mittag war dieses Unterfangen geschafft und die Strecke wieder befahrbar.

Wo jetzt ein halber Baum liegt, würde eigentlich das Bahntrasse durchführen.

Ich musste pünktlich zu Mittagessen erscheinen da wir Verwandtenbesuch hatten. Mit einem Polster von einer einzigen Minute kam ich bachnass zu Hause an.

Nach dem Mittagessen gingen mein Onkel Tibert Keller und ich wieder zur Bahn wo Remo uns schon erwartete. Nach einem kurzen Gespräch bestiegen Tibert und ich die Flachlore und Remo fuhr den Zug zum Depot. Dort wurden wiederum Neuigkeiten ausgetauscht, Anekdoten aus längst vergangenen Zeiten erzählt und über vieles gefachsimpelt.

Wir zeigten Tibert alle noch vorhandenen Fahrzeuge, demonstrierten die Seilwinde im Depot und funktionierten zum Schluss noch einen Dienstzug zur Fotofahrt um. Es entstanden dabei viele schöne Bilder, auch einmal mit Personal darauf. An dieser Stelle noch vielen Dank für die Fotos!



*Remo und ich beim Manöver
(Bild: Tibert Keller)*

28.01.2012 bis 25.02.2012 – Bergung Schachen AR

Durch meinen Onkel Johannes Gröbli haben wir erfahren dass in Schachen AR eine Streckenverlegung der SOB gebaut werden soll und somit die dortige Werksbahn weichen muss. Nach einigen Abklärungen bekamen wir einige Teile der Bahn geschenkt. Wir machten uns Ende Januar das erste Mal auf um die Bahn zu bergen. Wir arbeiteten den ganzen Tag bei klirrender Kälte und Schnee, und doch ging es ein schönes Stück voran. Nach dem ersten Tag brachten wir ca. 15 Gleisschwellen, 12 Achsen und die dazugehörigen Lager nach Hause.



Gleisdemontage



Die erste Fuhre nach dem Umlad auf die Bahn

Doch wir waren noch lange nicht zufrieden und fuhren am 11. Februar ein weiteres Mal ins Appenzellerland. Wie immer mit dem VW-Bus mit der Ladefläche fuhren wir bis Altstätten SG auf der Autobahn um von da aus auf Hauptstrassen via Stoss, Gais, Appenzell und Herisau nach Schachen zu gelangen.

Dieses Mal ging es darum, einige Geleise aus dem Boden zu bergen. Dies erwies sich als sehr schwer, denn der Boden war gefroren und sehr hart. Nach dem dritten Schlag hatte ich bereits den Stiel des Pickels zerbrochen. Wohl ein wenig zu viel Elan am Werk. Infolge der Bedingungen, es schneite auch wieder, ging es nicht so recht voran und wir hörten früh auf mit der Arbeit.

So zog es uns am 25. Februar ein weiteres Mal nach Schachen. Ein Grossteil des Schnees war geschmolzen, einige Geleise mehr kamen zum Vorschein. Wir zerlegten noch ein Gleisjoch mehr und bargen die einzige Weiche aus dem Dreck. Sie war vor Jahrzehnten an eine Wand gelehnt worden und seither nicht mehr weg bewegt worden. Sie war etwa 20cm tief im Boden eingesunken und ein Baum war hindurch gewachsen und hatte eine Schiene gerade mit eingewachsen. Da half nur die Säge und eine gesunde Portion Gewalt.



Ein Baum ist durch die Weiche gewachsen

Eigentlich wollten wir noch die beiden Metallloren zerlegen, die in der ehemaligen Dampfkammer standen. Doch der Dampf hatte ganze Arbeit geleistet und die Loren waren durchgerostet. Es gelang uns zwar den Rahmen mittig zu zerschneiden, doch es war nicht daran zu denken die Achsen aus den Lagern zu lösen.



Die erste Metalllore setzt sich der Trennscheibe zur Wehr...erfolglos: Game over

Wir waren nun einige Tage dort gewesen und trotzdem bleibt uns noch ein wenig Arbeit für die Zukunft. Vorallem müssen wir noch alle Schienen nach Hause bringen. Diese sind zu lang um sie auf dem VW-Bus zu transportieren.

17.03.2012 – Entgleisung

Heute war wieder einmal ein Aufräumtag angesagt. Im Depot befand sich noch eine Lore, die mit Lastwagenreifen beladen war. Diese hatte Remo nun jedoch verkauft und wir mussten die Lore zum Umladeplatz bringen.

Problem: Wir hätten sie in einem zeitintensiven Manöver aus der ganzen Fahrzeugreihe herausuchen müssen. So beschlossen wir halt den ganzen Zug mitzuschleppen. Es ergab sich dann folgende Formation:

←Diema-Lok – Kipplore – Flachlore – O&K-Lok Gelb (!) – Kipplore

So fuhren wir zum Umschlagplatz wo wir vor dem Mittagessen noch die Pneus umluden. Dann sagte Remo ich solle den Zug für die Mittagspause noch ins Depot bringen. Ich besteige die Lok und der Zug wurde wieder nach oben geschoben.

Einen kleinen Zwischenfall gab es ausgerechnet noch vor dem Essen. Ich schaute nach vorne, viel sah ich ja nicht, und doch fiel mir auf, dass eine Lore komisch schwankte und ziemlich weit seitenversetzt war. Ich bremste den Zug so schnell es ging und schaute nach. Die vorderste Lore war mit beiden Achsen aus den Schienen gesprungen.

Ich verschaffte mir Überblick über die Situation und da kam auch schon Remo. Wir beschlossen dann, die Aufräumarbeiten auf nach dem Mittagessen zu verschieben.

So trafen wir uns am Nachmittag wieder und begannen mit Stockwinden die Lore wieder einzugleisen. Die ganze Übung dauerte 20 Minuten.

Die Entgleisungsursache lag darin, dass an dieser Stelle ein starker Gefällsbruch liegt. Ich hatte meine Lektion daraus gelernt und mir diese Stelle gemerkt.

Danach räumten wir auf und brachten alles, was bei der Aufräumaktion angefallen war, an seinen Platz zurück.



Die entgleiste Lore. Auf dem rechten Bild wird der markante Seitenversatz deutlich.

Danksagung

Ich durfte bis zu heutigen Tag eine wunderbare Zeit auf der Feldbahn verbringen und habe sehr viel dabei gelernt.

Ich habe den Umgang mit Geräten wie einer grossen Trennscheibe gelernt und vieles über Verbrennungsmotoren erfahren. Nicht zuletzt lernte ich den Umgang und die Pflege einer Diesellokomotive kennen. Dafür danke ich Remo Hartmann ganz herzlich. Ohne seine Bemühungen und auch seine Geduld wäre das alles nicht möglich gewesen.

Danke Remo!

Zum Zweiten möchte ich der Ziegelei Landquart dafür danken, dass sie uns den Betrieb erlaubt. Wir sind stets bemüht, die Bahn in einem ordentlichen Zustand zu halten und die Fahrzeuge und das Gleis zu pflegen. Nur dank der Grosszügigkeit der Ziegelei durften wir so viele schöne Stunden durchleben.

Herzlichen Dank an die Ziegelei-Verwaltung!

Des Weiteren möchte ich Tibert Keller für seinen Einsatz danken: Er stellte uns sowohl historisches Bildmaterial als auch die Bilder, die bei unseren Einsätzen gemacht wurden, zur Verfügung. Stets hilft er auch wo möglich bei Auskünften über die Bahn weiter.

Danke dafür, Tibert!

Über mich

Als Sohn einer Bähnler-Familie wurde ich 1995 geboren und schon früh mit der Bahn vertraut gemacht. Damals war es die Rhätische Bahn. Als wir von Igis nach Landquart umsiedelten, bemerkte ich bald die Bahn, welche hier im Dornröschenschlaf lag. Ich startete viele Überlegungen wie man die Bahn betreiben könnte und einmal waren ich und ein paar Freunde sogar bei der Ziegelei-Leitung gewesen. Doch damals waren etwa zwölf Jahre alt und aus heutiger Sicht ist es einleuchtend, dass wir nicht auf der Bahn wirken durften. Danach versandete das Projekt weitgehend. Ich fuhr sporadisch mit dem Fahrrad an der Bahn vorbei und schaute hinauf, doch niemals hätte ich gedacht, dass ich schlussendlich doch noch darauf arbeiten würde.

In der Zwischenzeit beschäftigte ich mich weiterhin mit der Bahn, wobei diese eher RhB und SBB hiessen anstatt Feldbahn. Auch mein Berufswunsch zieht mich auf den Führerstand. So ist es ein faszinierendes Erlebnis, auch im kleinen Rahmen einen Zug zu führen. Ich bin sehr dankbar für alle Erfahrungen, welche ich hier schon sammeln kann, und das sind jetzt schon unzählige.



Mai 2012; Riccardo Keller