

Lehmbähnli



Jahresrückblick 2012/2013

Vorwort

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Schon wieder ist ein Jahr vergangen und so verfasse ich auch diesen Mai einen Jahresrückblick über meine Erlebnisse auf der Feldbahn in der Landquarter Ziegelei. Am 13.Mai war es exakt zwei Jahre her seit ich zum ersten Mal auf das Gelände kam und die Bahn kennenlernte. Heute, zwei Jahre später, schrieb ich an diesem Tag die erste von vier schriftlichen Maturaprüfungen. Verbunden mit dem Ende meiner Gymnasiumszeit kommt auch die Veränderung meiner Feldbahntätigkeiten: Ab August werde ich ein einjähriges Praktikum absolvieren, welches zuerst in Interlaken, dann in Sulgen TG stattfinden wird. Folglich werde ich nur noch an Wochenenden in der Gegend sein, Besuche auf dem Lehmhähli werden seltener sein. Nach dem Praktikumsjahr ist jedoch geplant, in Chur zu studieren. Dies würde mein Comeback auf der Feldbahn bedeuten. Somit soll dieser Bericht gewissermassen auch einen vorläufigen Abschluss darstellen und die schöne Zeit, die ich verbracht habe, nochmals aufleben lassen.

Im Gegensatz zu letztem Jahr ist dieser Bericht nicht in Tagebuchform geschrieben, sondern nach Thema geordnet. Ich wünsche viel Vergnügen bei der Lektüre!

Landquart im Mai 2013

Riccardo Keller



Neue Werkslok im Gruobhof; 1980

Erinnerung an die alten Zeiten: Fotomontage 10.05.13

Materialbergung Schachen AR

Ich möchte an den letztjährigen Bericht anknüpfen und als erstes mit dem „Angefangenen“ aufräumen. Speziell zu erwähnen ist dabei unsere grosse Bergungsaktion in der Oertle-Sägerei in Schachen AR. 2012 fuhren wir im Juni noch einige Male dorthin und verluden weiterhin alles, was uns in Landquart als Ersatzteil nützen konnte. Schliesslich war alles daheim angekommen ausser zwei Truck-Wagen, der Schienen aus der Dampfkammer und den dazugehörigen, durchgerosteten Loren. Doch diese Sachen waren nicht mit dem VW-Bus und dem Anhänger zu transportieren, dazu war ein Lastwagen nötig.

Schliesslich war genau dieser Lastwagen der Grund, warum wir erst im April 2013 nach Schachen zurückkehrten. Remos Saurer 5D musste sich einer grösseren Aufarbeitung unterziehen lassen und war daher lange ausser Betrieb. Die Kotflügel und die Kupplungen stellten dabei die grössten Herausforderungen dar. Schlussendlich bestanden die Kupplungen nicht auf Antrieb beim Vorführtermin.

Nachdem es beim zweiten Mal glatt ging, holten wir den Lastwagen am 09. April in der Garage in Marbach SG ab und brachen ins Appenzeller Land auf. Beim Aufladen ging es oftmals um Zentimeter, doch schlussendlich passte alles auf die Ladefläche des Saurers. Die durchgerosteten Lorenrahmen sowie die schweren Schienenprofile aus der Dampfkammer wanderten ins Recycling, was uns noch einen ordentlichen Batzen in die Kriegskasse schwemmte. Damit ist Schachen für uns abgeschlossen und wir können uns anderen Sachen zuwenden.



Ausfall der Diema

Man schrieb den 18. August 2012 und bei knappen 35 Grad Celsius waren zwei Vögel zu beobachten, welche Streckenunterhalt betrieben. Es schien dann auch alles ordentlich vorwärts zu gehen, bis zu dem Moment als ich den Zündschlüssel der Lok drehte und sich nichts tat. Ich schüttelte den Kopf und drehte noch einmal: Wieder nichts. Ich rief Remo herbei und langsam machte sich Ratlosigkeit breit. Auch meine Idee, das Zündschloss zu überbrücken scheiterte. Genauso scheiterten alle anderen Massnahmen.

Was jetzt kam, graute uns schon beim Gedanken daran. Trotzdem war es unvermeidlich, zwei Stockwinden aufzutreiben und die Lok ins Depot zu drücken. Fast die ganze Streckenlänge notabene. Dazu kommt ausserdem, dass die Lok hydrostatisch betrieben wird. Das heisst, dass sie keine Gänge hat, welche man ein- oder auskuppelt sondern dass das Hydrauliköl unter Druck die Lok antreibt. Fahrtechnisch hat dies grosse Vorteile, da man sehr fein und vor allem stufenlos regulieren kann. In diesem Fall war diese Antriebsart ein Nachteil, denn wir pressten gegen den ganzen Öldruck. Die letzten Meter konnten wir mit der Seilwinde aus dem Depot machen, aber die Aktion kostete dennoch den ganzen Nachmittag und so ziemlich alle Nerven.

Der nächste Arbeitseinsatz stand somit unter dem Stern, sämtliche Wagen von Hand schieben zu dürfen. Umso grösser war die Überraschung als mir Remo den Tagesplan erklärte und dabei stets die Lok erwähnte, die ich zum Manöver nehmen sollte. Ich fragte mehr aus Spass, ob sie schon wieder laufe. In der Tat, sie lief wieder. Gemacht hatte man nichts. Ein wahres Wunder der Technik....

Aus Vorsicht stellten wir sie nicht allzu häufig ab. Schon gar nicht bei weiter Entfernung vom Depot. Man hätte schlussendlich aber annehmen können, dass die Lok wieder funktionierte.

Falsch kalkuliert! Ein paar Tage später gab die Lok wieder den Geist auf und da Remo an diesem Tag alleine war, musste die Lok draussen stehen bleiben. Endlich war auch die Ursache gefunden: Der Anlassermotor war definitiv ausgestiegen. So wurde ein neuer montiert, verdrahtet und die Lok lief seit da ohne Zwischenfälle wie am ersten Tag.



*Kurz vor dem Streckenende
verweigerte die Lok den Dienst*



Der Grund aller Dinge: der Anlassermotor

Weiterbildungen

-Gleisbau

Wer weiterkommen will im Leben, der muss sich neues Wissen aneignen. In unserem Fall war das in erster Linie das Know-how zum Gleisbau aber auch zu den Lokomotiven konnten wir noch einiges lernen.

Wo ist das Wissen einfacher zu finden als bei jenen, die das gleiche Hobby haben? So verdanken wir unserer Freundschaft zum Schweizerischen Verein der Feld- und Werkbahnen (FWF) in Otelfingen einen Grossteil unseres Wissens. In überraschend wenigen Stunden auf dem Otelfinger Gelände lernten Remo und ich die massgebenden Dinge, die Werkzeuge und deren Gebrauch für den Gleisbau kennen. Es braucht eigentlich nicht viel: Einen Wagen für den Schottertransport, eine Schottergabel fürs grobe Verteilen der Steine und einen Elektrostopfer. Damit werden die Schottersteine unter die Schwellen vibriert und alle Hohlräume so ausgestopft, dass sich das Gleis unter der Belastung des Zuges nicht bewegt. Trotz aller Vorteile, die dieses Gerät bringt, bleibt ein grosser Nachteil. Länger als zehn Minuten am Stück hält man es an diesem Schüttelbecher nicht aus. Danach muss man kurz Pause machen und die Gelenke wieder dehnen. Alles in allem lernten wir aber genau das, was wir für Landquart benötigen und noch ein bisschen mehr.



Vor...



...während...



...und nach dem Stopfen



-Lokomotivunterhalt

Auch den Umgang mit den Lokomotiven brachte man uns in Otelfingen näher. Anhand des Unterhalts, welchen wir beobachteten und auch dabei mitwirkten, machten wir wichtige Erfahrungen für unseren Lokunterhalt und die Aufarbeitungen. Die grösste Umstellung für mich war allerdings, dass es sehr alte und vor allem nur geschaltete Maschinen waren. Bislang arbeitete ich nur mit der Landquarter Diema mit Baujahr 1979 mit hydrostatischem Antrieb. Doch plötzlich stand ich vor einer Lok aus dem Jahre 1931 mit Gangschaltung. Aber schliesslich sind wir ja gekommen um zu lernen und genau das taten wir auch im grösseren Stil. Vom Auffüllen des Öls und der Schmierung über die korrekte und verschleissfreie Bedienung lernten wir alles bis hin zum Fahren. Oftmals setzte ich mich einfach dazu und schaute zu. War mir etwas unklar, so fragte ich nach. Dadurch denke ich, dass man sehr viel lernt.

Übrigens: Die Fahrkünste besserten sich schnell und werden am Zürichfest zum ersten Mal auf die harte Probe gestellt. Dann gilt es nämlich auch, Personen zu befördern.



Revision der grünen O&K-Lok

Mit Wissen gefüttert wagten wir uns endlich an die Revision unserer grünen Lok. Es handelt sich dabei um eine Lok vom Hersteller O&K Amsterdam, Typ MV1a, Baujahr 1955. Hermi Rüegg, der 33 Jahre in der Ziegelei gearbeitet hat und fast schon der Pflegevater der Bahn war, erinnerte sich daran, dass die Lok seinerzeit betriebsfähig abgestellt wurde. Startversuche misslangen jedoch in jedem Fall. Mit einiger Mühe transportierten wir die Lok im Oktober 2012 in eine nahegelegene Werkstatt und begannen dort nach der grossen Waschaktion schrittweise mit der Demontage.

Nachdem Führerhaus und Motorhaube demontiert waren, hob man die Einheit aus Motor und Getriebe aus dem Chassis. Der Versuch, den Motor durchzudrehen scheiterte und so machte sich eine böse Vorahnung über den wohl schlechten Zustand des Getriebes breit. Wir trennten noch den Motor vom Getriebe, doch auch so liess er sich nicht durchdrehen - folglich musste das Problem beim Motor liegen. Leider handelt es sich dabei nicht mehr um den originalen 1-Zylinder-O&K-Motor. Rechnungen belegen, dass der jetzige 2-Zylinder-Deutz-Motor 1969 in der Lok Platz nahm.

Das Getriebe per se war jedoch in einem erstaunlich guten Zustand. Einziges Manko: Die Abflussleitung für das Getriebeöl war leck und so lagen alle Wellen und Zahnräder trocken. Man kann somit von Glück reden, dass die Lok bei unseren Versuchen nicht ansprang. Allerdings stellten die Zahnräder ausserhalb des Getriebekastens ein Problem dar. Über diese Zahnräder wird die Antriebskette bewegt und dementsprechend hoch ist die Belastung auf den beiden Rädern. Leider ist auch der Zustand danach: Einige Zähne sind kurz vor dem Abbrechen, was uns dazu zwingt, neue Teile zu montieren. Zwischenstand ist momentan so, dass das Getriebe aufgearbeitet ist und wir auf die Antriebsritzel warten. Ein Kollege von Remo möchte sich des Motors annehmen, sodass er bald wieder tuckern sollte.

Allgemeines zur Lok vielleicht noch: An der gesamten unteren Hälfte der Lok klebte gut fingerdick ein Gemisch aus Lehm, Staub und Öl. Mit Spachteln bewaffnet benötigten wir insgesamt etwa einen halben Tag, um alles abzukratzen, was der Hochdruckreiniger nicht geschafft hatte. Ausserdem gilt es zu erwähnen, dass die Lok im Jahre 1969 einen schwerwiegenden Unfall hatte: Zwei Züge stiessen auf offener Strecke zusammen. Man nimmt an, dass diese Lok den beladenen Zug zog und so am meisten litt. Der Getriebekasten weist sowohl an den längs- als auch an den Stirnseiten wuchtige Schweissnähte auf. Dito das Chassis. Vermutlich kam auch bei dieser Gelegenheit der neue Motor eingebaut. Sie fragen sich nach der Unfallursache? Zwei Lokomotivführer, die beide nicht auf die Strecke schauten; Beide überlebten das Unglück jedoch unverletzt, da sie im letzten Moment absprangen.



Jahresrückblick 2012/2013



Streckenunterhalt

Neben den periodisch anfallenden Arbeiten wie Mähen, Bäume schneiden und im Winter das Schneeschaukeln erledigten wir im vergangenen Jahr auch einige mehr oder weniger spassige Arbeiten, die wir (hoffentlich) nur einmal machen müssen.

Die Ziegelei liess in den Wintermonaten einige Bäume entlang des Trasses fällen. Somit war die Bahn teilweise mit der An- und Abfuhr von Werkzeug und Material beschäftigt. Ausserdem mussten wir nach der Aktion das Gleis wieder von Sägemehl und sonstigem Unrat befreien. Zudem lagern momentan knapp zwei Kubikmeter Brennholz für Remos Ofen in einer Lore. Für andere Tätigkeiten war der Winter weitgehend unbrauchbar.

Als es jedoch wieder zu grünen begann, machten wir uns daran, das Steckenende fertig zu gestalten und gleich noch ein etwa 15 Meter langes Stück davor aufzuarbeiten. Zuerst mit einem kleinen 1.5-Tonnen-Bagger, dann mit einem grösseren 3.5-Tonnen-Bagger hoben wir das letzte Stück etwa 40 Zentimeter tief aus und verladen den Aushub umgehend auf Loren. Danach zerlegten wir das bislang letzte Gleisjoch und buddelten die Schwellen aus dem Boden. Oftmals waren sie Schwellen gar nicht mehr mit den Schienen verbunden. Als alle eisernen Teile abtransportiert waren, befinden wir uns beim Status Heute. Zurzeit baggern wir auch diese 15 Meter noch aus und verladen teilweise auf die Kipploren. Der Rest bleibt vorerst für die Landschaftsgestaltung vor Ort.

Auf den jetzigen Grund kommen dann 20 Zentimeter Schotter, darauf die Schwellen und zu guter Letzt noch die Schienen auf die Schwellen. So sollten sich die Schienen auf dem selber Niveau befinden wie die parallel verlaufende Mauer.

Die Hangabstützung gegen den Lidl hin soll mit Holzbohlen gebaut werden.

Doch wohin mit der restlichen Ware? Die Lösung liegt näher als man denkt: An einer Stelle, ist der Bahndamm stark in Mitleidenschaft gezogen worden und sehr dünn. Die Ziegelei erlaubte uns vor einiger Zeit, unseren natürlichen Unrat da abzukippen. Gesagt, getan. Mit Hilfe des Baggers kippten wir Lore um Lore an der Stelle wieder aus. So kommt das Material nur gerade 250 Meter weit transportiert.



Besuch des Albula-Bahn-Club

Als Remo vor geraumer Zeit auf dem Gelände von Schutz in Filisur einige Ersatzteile fand, entstand eine Freundschaft zwischen dem Inhaber Hansjakob Schutz und Remo. Dies hatte unter anderem zur Folge, dass Schutz um eine Besichtigung der Bahn anfragte. Dies wäre an und für sich nichts Spezielles. Aber er wollte mit dem Albula-Bahn-Club, welchem er vorsteht, vorbeikommen. Eine Besichtigung mit rund 20 Leuten also. Die erste Abklärung ging an die Betriebsleitung der Ziegelei, von der wir ein OK erhielten. So begann die Planung des Anlasses. Nachdem wir in etwa wussten, was wo stehen sollte, begannen wir mit den Vorbereitungen.

Viele Ersatzteile zügelten wir bei dieser Gelegenheit auf unseren externen Lagerplatz, danach räumten wir das Depot von A bis Z auf. Die Loks mussten geputzt und die Diema ausserdem aufgetankt werden. Der Bahnhof musste besucherfreundlich aufgestellt werden etc...

Sowohl Remo als auch ich machten so etwas zum ersten Mal, doch der Besuch lief glatt und war ein freudiges Ereignis für alle Beteiligten. Um etwa 10.00Uhr begrüßten wir die Gruppe am Werkseingang. Nach dem Spaziergang zum Umladeplatz folgten die Trassewanderung und die Fotofahrt. Im Bahnhof angekommen war Zeit für Gespräche, Fachsimpeleien und auch das Besichtigen der verschiedenen Wagen- und Loktypen. Ausserdem demonstrierten wir den Ablauf der Entladung im Depot selbst. Erfreulicherweise liess sich zu diesem Anlass auch Hermi Rüegg im Depot blicken, was die ganze Sache noch einmal wesentlich spannender machte. Die besten Geschichten erzählt man eben immer noch, wenn man den Bahnbetrieb noch live miterlebt hat. Nach einem Abstecher in die Kantine mussten unsere Besucher auch schon wieder aufbrechen.

Uns blieb nichts anderes mehr, als alles im Bahnhof wieder weitgehend zu normalisieren.



Dauerleihgabe O&K MV2a

Seit rund 15 Jahren lagern auf dem FWF-Gelände in Otelfingen zwei soweit komplette Lokomotiven in 75er-Spur. Gerettet hatte man diese seinerzeit aus dem Holcim-Werk in Brunnen SZ, als dieses neue, modernere Lokomotiven anschafften. Der FWF fährt jedoch auf 60er-Spur, was den Lokomotiven jede Aussicht auf Auslauf verbaute.

Schlussendlich einigten wir uns mit dem FWF auf eine Dauerleihgabe. Das „Objekt der Begierde“ ist die kleinere der beiden. Es handelt sich dabei um eine O&K, Typ MV2a mit Baujahr 1954. Das Betriebsgewicht beläuft sich auf knapp acht Tonnen.

Das Ziel des ganzen Projekts ist eine Aufarbeitung analog zur MV1a und ein nachfolgender Betrieb der Lok in Landquart. Der Vergleich der beiden Typenbezeichnungen sagt es schon aus: Die MV2a ist wesentlich schwerer und ebenso leistungsfähiger als die MV1a. Nichts desto trotz ist sind die Funktionsprinzipien und die Technik bei beiden Loks die gleichen.

Doch bevor wir sie haben konnten war viel Arbeit angesagt. In Otelfingen musste das halbe Gelände umgeräumt werden, damit die Lok zum Vorschein kam. Danach galt es, die Lok von ihrem Holzpodest hinunter auf Rollböcke zu stellen. Dies war nötig, da, wie bereits erwähnt, die Spurweite verschieden ist. Nachdem sie auf Rollen gelegt und somit rollfähig war, verschob man sie an den Rand des Geländes, wo sie die nächsten drei Tage stand.

Am 16. April 2013 war dann jener historische Moment, an dem wir mit dem Saurer in Otelfingen ankamen und die Firma Müller aus Dietikon mit einem grossen Lastwagenkran die Lok auf den Saurer hob. Mit unnatürlich scheinender Leichtigkeit schwebte die Lok über die Gleise hinweg auf die Ladebrücke, wo sie anschliessend gut verzurrt wurde. Die Fahrt nach Hause verlief prima, sämtliche Schwarzmalereien bewahrheiteten sich zum Glück nicht. Der Ablad fand nochmals einige Tage später auf unserem Lagerplatz statt.



Was es sonst noch zu sagen gibt:

-Dankeschön!

Zu solchen Erlebnissen und Erfahrungen sind immer viele Leute nötig. In erster Linie geht ein grosses Merci an die Ziegelei, da uns weiterhin fast völlig freie Hand gelassen wird. Mit dieser Voraussetzung ist es gewiss einfacher zu arbeiten.

Ein weiteres Dankeschön gilt dem FWF Otelfingen: Die Arbeitsstunden waren bislang immer lehrreich und unterhaltsam zugleich. So macht lernen richtig Spass. Ebenfalls ist es bemerkenswert, dass Projekte wie die Leihgabe zustande kommen. In der heutigen Zeit absolut keine Selbstverständlichkeit.

Last but not least geht noch ein Dank an Remo. Auch wenn wir uns manchmal über einander ärgern, haben wir trotzdem sehr spannende Stunden zusammen, was durch die vielen Sachen, die er mir beibringt, noch einmal aufgewertet wird. Grazie mille!

-Impressum

Dieses Dokument verfasse ich ausschliesslich, um Interessierten meine Erlebnisse näherzubringen und später einmal die alten Zeiten aufleben zu lassen! Die Bilder habe ich mit Ausnahme von einem Bild beim Lokunterhalt in Otelfingen selbst geschossen. Alle Rechte für Text und Bilder liegen beim Autor!

Riccardo Keller
Prättigauerstrasse 6
7302 Landquart
+41 78 862 15 45

