

Revision der Gelben MV1A



Die Ziegelei überlegt sich gegen Ende 50er Jahre eine weitere Lok zu kaufen. Leider wissen wir nicht ob unsere Gelbe MV1A als erste oder als zweite Diesellok in die Ziegelei kam Das Tschumpali ist etwas älter, sie wurde aber Occ. gekauft. Die damals in Betrieb stehende EFAG Akkulok aus der Schweiz muss nach 30 Jahren Betrieb ersetzt werden. Sie holt Offerten für neue und OCC. Loks vom Deutschen Hersteller Orenstein und Koppel ein. Die Schweizer Vertretung nennt sich MBA, und hat zu dieser Zeit den Firmensitz in Dübendorf. Nach der Auslese machen 2 Loks das Rennen. Die eine Occ. O&K Typ RL 1c. aus den 30er Jahren mit 18 PS. Und eben die Fabrikneue MV1A. In der Offerte vom 5 Mai 1959 wird die Fabrikneue Lok zum Spezialpreis von 15'500Fr. Offeriert. Der normalpreis für eine solche Maschine ist 17'500Fr. Am 26. Juni 1959 bestellt die Ziegelei die Fabrikneue Lok mit 4 Tonnen Dienstgewicht, Elektrischem Licht, Vorglüheinrichtung und einem Fahrerhaus. Für diese Nachrüstungen werden 1140Fr. Extra verlangt. Am 25.Juni. 1959 wird die Lok abgeliefert.

Die Lok ist mit 4 Tonnen Dienstgewicht und ihren 20 PS von Anfang an gefordert, ein Zug in Beladenem Zustand wiegt einiges mehr. Die Lok macht am Anfang den gesamten Zugbetrieb alleine. Erst ab dem 30 August 1964 hilft eine gleiche Schwesterlok mit. Ab 15 November 1966 sind es 3 Loks, die Ruston aus dem Gonzen Sargans ist in Landquart angekommen. Anfang der 70er Jahre wird die Lok nach etwas mehr als 10 Jahren Betrieb nach einem Defekt abgestellt und nicht mehr repariert. Zu dieser Zeit hat man 3 Streckenloks und eine Rangierlok in der Ziegelei im Einsatz. So kann es sich die Ziegelei leisten eine Lok defekt abzustellen. Davon zeugen auch unsere Bilder aus Betriebszeiten der Bahn. Wir besitzen kein einziges Bild das die Lok in Betrieb zeigt. Für einige Jahre steht sie sogar draussen gleislos auf der Betonplatte abgestellt. Das einzige Bild aus Betriebszeit der Bahn, auf dem die Lok zu sehen ist, zeigt sie draussen im Regen. Am gleichen Ort war 10 vorher die Akkulok abgestellt worden. Die MV1A entgeht aber ihrer Verschrottung. Nach dem der Bahnbetrieb eingestellt wird, holen die Mitarbeiter die Lok zurück auf die Schienen und stellen sie unter Dach ab. So konnte sie ihr Farbkleid teilweise halten, schade dass sie ihrer Fabrikschilder beraubt wurde! Dieses müssen nachproduziert werden.



1985 ist die Lok auf der Betonplatte Gleislos abgestellt Bild: Tibert Keller



Die Lok im Januar 2011 Bild: Remo Hartmann

Als wir 2011 in die Ziegelei kommen erzählt uns Hermi das die Lok einen Schaden am Motor hat. Er hat beim Zerlegen vom Motor festgestellt das der Zylinderkopf einen Riss hat, und das die Maschine deswegen nicht mehr repariert wurde. Zudem mussten wir erfahren dass ca. 6 Jahre zuvor das Feldbahn Ersatzteillager verschrottet wurde. Als wir dann noch Spuren von Dichtmasse am Kühler finden glauben wir Hermi sofort, und gehen auch davon aus dass der Motor fest ist. Lange Zeit überprüfen wir den Zustand nicht weiter. Erst nach 4 Jahren machen wir den Versuch beim Schleppen der Lok den Gang einzulegen, und siehe da der Motor dreht sich am 30. Juli 2015 das erste Mal seit fast 40 Jahren. Er hat auch gleich Kompression, sehr zu unserer Freude. Also kann der Motor nicht so kaputt sein wie angenommen. Wir haben darauf den Motor geöffnet, um ins Innere zu schauen. Alles war voll von klebrigem altem Motorenöl, aber keine Schäden sichtbar.



Die Einspritzpumpe nach dem Ausbauen Bild: Remo Hartmann

Die Einspritzpumpe war etwas verklebt beim Ausbauen, aber so konnte sie wenigstens nicht Rosten. Wir haben sie dann in der Werkstatt der Ziegelei aussen rum mit Teilereiniger gewaschen und wieder eingebaut. Nach kurzer Zeit förderte diese auch wieder Diesel. Es dauerte nicht lange und der Motor lief wieder aus eigener Kraft. Also war es bereits geschafft. Die Lok läuft ja doch! Zu dieser Zeit waren wir schon fast 3 Jahre an der Grünen MV1 dran. Nun hatte die Gelbe also die Grüne Lok schon überholt. Wir waren sehr überrascht, damit hätten wir nicht gerechnet! Der einzige Schaden war das Kühlwasser ins Motorenöl tropft, so konnte der Motor nur kurz gestartet werden. Es gibt verschiedene Stellen an denen das Wasser in den Schmierkreislauf gelangen kann. Kurzerhand wurde ein Budget für eine Instandsetzung der Lok gesprochen, um so feststellen zu können was genau das Problem war. Erneut war Peter zur Stelle und bot uns seine Hilfe an. Am 15. August 2015 haben Peter und ich als Lückenfüller begonnen den Motor zu zerlegen.



Der Motor ist soweit zerlegt Bild: Remo Hartmann

An einem Abend haben wir den Motor soweit zerlegt das wir die Defekten Teile vor uns hatten. Wir hatten bei dieser Lok wesentlich mehr Glück. Die ausgebauten Teile waren alle noch ganz, und konnten wieder verwendet werden. Auch der Zylinder Kopf wurde offensichtlich noch gewechselt. Denn dieser ist in gutem Zustand. Glück für uns. Nun kam die Ursache für den Wasserverlust zu Tage. Ein O Ring war defekt. Diesen haben wir von der Kohma AG Chur gratis bekommen. Der Kolben brachte Spuren einer Überhitzung vom Motor zu Tage. Diese war aber nur oberflächlich. Mit Schleifpapier konnten die Kratzer fast behoben werden, so darf er wieder eingebaut werden. Da zeigte sich eben gut dass der Motor nur etwas über 10 Jahre in Betrieb gewesen war. Also haben wir die nötigen Dichtungen zusammengesucht, und teilweise selber angefertigt. Am 25 und 26 August 2015 haben Peter und ich die Lok wieder zusammengebaut, und mit Wasser, und neuem Öl gefüllt. Am 29 August konnte die Lok nach einer 2 Wöchigen Revisionszeit wieder in Betrieb genommen werden. Damit war sie noch vor der Grünen MV1A wieder in Betrieb. Dies war bis jetzt die schnellste und kostengünstigste Lokrevision die wir hatten. Am 29. August war ein Bautag, auf dem Programm stand der Grünen Schwesterlok Motor und Getriebe ins Chassis einbauen. Somit konnten wir mit der Gelben Lok ihre Schwester auf die Strecke schicken, und sie gleich testen. Bis jetzt läuft sie zu unserer Zufriedenheit, und hilft so beim Unterhalt der Bahn mit



Erste Fahrten für den Unterhalt noch ohne Haube Bild: Remo Hartmann

Das Öl für die Schwesterlok wird angeliefert. Künftig werden wir etwas genauer hinschauen, und wohl mehr unsere eigenen Erfahrungen machen wollen. Aber wir wollen Hermi hier keinen Vorwurf machen, nach so langer Zeit kann man leicht etwas verwechseln oder vergessen.



Die Lok nach der Motorrevision im September 2015



Die Gelbe MV1A in Betrieb Bild Remo Hartmann

Wir danken bei diesem Projekt der Ziegelei Landquart AG für die Benutzung vom Stapler und
Werkstatt.

Peter für das Revidieren vom Motor, nur dank ihm war es uns möglich den Motor zu Revidieren.

Kohma AG Chur / Gérald Lüthi für den geschenkten O Ring