

# Lehmbähnli



## **Jahresrückblick 2013/2014**

## **Vorwort**

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser

Wieder einmal ist ein Jahr vergangen. Offenbar scheinen die Jahre immer schneller zu laufen und es ist dieses Mal bereits Juni und somit Zeit, einen Jahresrückblick über meine Erlebnisse auf der Feldbahn in der Landquarter Ziegelei zu schreiben.

Wie bereits im letztjährigen Bericht erwähnt, habe ich eine Praktikumsstelle als Maschinenbauer angenommen. Diese war wie vorhergesehen sehr zeitintensiv, zumal es zuerst während vier Monaten in Interlaken, danach in Sulgen stattfand. Daher habe ich nicht von vielen Erlebnissen auf der Feldbahn zu berichten. Folglich möchte ich das Hauptmerk auf zwei andere, dennoch interessante Punkte richten. Einerseits meine Tätigkeit als Buchhalter der Feldbahn Landquart und andererseits möchte ich auch meine Praktikumsstelle ein wenig beleuchten, da diese auch mit Eisenbahn zu tun hat.

Zu guter Letzt soll aber auch von den sporadischen Besuchen in Landquart oder den Einsätzen auswärts, die ich für die Feldbahn absolvierte, die Rede sein.

*Märwil im Juni 2014*

*Riccardo Keller*



## Buchhaltung

In den meisten Berichten ist gross die Rede von Bergungen, Revisionen und Gleisbaustellen. Doch dabei gibt es auch bei einer solch kleinen Bahn ein Leben hinter den Kulissen. Ein Gebiet, das von aussen unsichtbar abläuft, habe ich als mein Amt inne: Die Buchhaltung!

Angefangen hat alles damit, dass von Zeit zu Zeit Gespräche ins Laufen kamen, bei denen man gerne gewusst hätte, was ein bestimmtes Projekt gekostet hat oder was man damals für den abgebrochenen Schaufelstiel bezahlt hatte. Daher beschloss man, eine Art Buchhaltung ins Leben zu rufen, die zwar ohne jährlichen Abschluss mit Erfolgsrechnung und Bilanz auskommt, aber trotzdem schnell und einfach Auskunft über Investitionen und Einnahmen geben kann.

Das Verfahren ist einfach gehalten. Alle Kassenbons, die Einkäufe für die Feldbahn belegen, gelangen zu mir. Je nachdem mit Vermerk, wozu der Kauf dient. Ebenfalls kommen die Quittungen von Materialverkäufen oder mit dem Gewinn aus dem Alteisenhandel zu mir. Bei mir wird alles gesammelt und geordnet. Danach erhält jede Quittung eine Nummer und gelangt so ins System. Für jeden Monat habe ich dazu eine separate Tabelle erstellt, bei der Datum, Investitionszweck, Betrag und Belegnummer der Buchung ersichtlich ist. Zusätzlich habe ich Kategorien eingeführt. Beispiele hierfür sind Gleisbau, Lokomotiven, Handel und viele andere. Diese dienen dazu, später einmal zu sehen, was die verschiedenen Sparten an Geldmitteln verschlungen haben. Zuhinterst im Journal der Belege befinden sich ausserdem alle Belege über Kontobewegungen und Kontoübersichten.

Die einzelnen, nummerierten Quittungen werden auf saubere A4-Blätter geklebt und chronologisch eingeordnet. Monatlich entsteht eine kleine Abrechnung, bei der ersichtlich wird, ob es ein Verlust- oder ein Gewinnmonat war. Ausserdem sind so alle Investitionen einfach abrufbar und einsehbar. Beispiel hierfür war die Abrechnung der Bergungsaktion in Rüti SG (Abhandlung Rüti siehe weiter unten). Dank der sauberen Buchführung über Ausgaben und Einnahmen war es möglich, innerhalb weniger als einer Stunde den exakten Umsatz und Gewinn zu ermitteln.

Diese Tätigkeit mag manchmal eintönig sein, dennoch ist es eine angenehme Abwechslung und nicht zuletzt erhält man dadurch einen wertvollen Einblick in die Geldbewegungen einer solchen Feldbahn. Mit einem Wort würde ich die Buchhaltungs-Tätigkeit als „interessant“ beschreiben!

Betreff	Kategorie	Betrag	Belegnummer
Diesel für Traktorfahrten		35.70	16
Diesel für Lastwagenfahrten		13.25	18+19
Diesel für Kranbetrieb in Rüti		242.55	20
Benzinkosten		33.40	21
- Benzin für Autofahrten		97.45	28
- Benzin für C-		26.55	
enbetrieb			
und Curdin		36.20	
gänger			
Saldo:			

  

Subtotal:	-1081.40
Subtotal:	-223.95

## Meine Praktikumsstelle

Ich möchte ab September 2014 in Chur an der Hochschule für Technik und Wissenschaft (HTW) den Studiengang „Systemtechnik/Maschinenbau“ besuchen. Für die Zulassung ist allerdings ein absolviertes, einjähriges Praktikum auf dem entsprechenden Gebiet notwendig. Da es in der heutigen Zeit gewiss nicht einfach ist, eine solche Stelle zu erlangen, erzählte ich grossflächig von meinem „Problem“. Schnell tat sich auch eine Türe auf, denn der Verein Eurovapor Lokremise Sulgen war zu diesem Zeitpunkt schon seit vielen Jahren dabei, eine Dampflok von Grund auf zu restaurieren. Es handelt sich dabei um eine C 5/6 ehem. SBB; Loknummer 2969. Zu diesem Zeitpunkt im April 2013 stand die Lok grösstenteils demontiert und, soweit möglich, in Einzelteilen in Paletten eingelagert. Das Projekt war wegen seiner Grösse, des Personalproblems und mangelnder Geldmittel immer wieder eingefroren. Nun jedoch war ein Fortschritt absehbar, da ein grosser Sponsor auf die Bildfläche trat und ein pensionierter Dampflokspezialist aus Italien seine Mitarbeit anbot. Mich als Praktikanten einzusetzen schien daher eine naheliegende Lösung. Die Abklärungen mit der HTW verliefen rundum positiv und so war ich ab Mitte August per Vertrag Praktikant bei der Eurovapor Sulgen.

Am 19. August 2013 hatte ich meinen ersten Arbeitstag; vorerst noch in Sulgen. Ab September wohnte und arbeitete ich dann in Interlaken. Dort war das gesamte Fahrgestell bei der Ballenberg Dampfbahn eingemietet. Offiziell war es an den Ballenbergern, uns ein fixfertiges Fahrgestell abzuliefern. Allerdings war seit 11 Jahren kaum ein Fortschritt zu verzeichnen, sodass nun unsere eigenen Leute daran arbeiteten. Mitte Oktober war es dann auch schon soweit, dass wir den lackierten und vorbereiteten Rahmen auf seine Achsen stellten. Danach konnten diverse Teile der Steuerung montiert werden und man war soweit, die Heimführung nach Sulgen für Februar 2014 zu planen.

Durch diese Rechnung machte uns der 16. November 2013 einen Strich. An diesem Samstagmorgen brach in der Werkstätte ein Feuer aus, das sich bis zu seiner Entdeckung zu einem Grossbrand entwickelt hatte. Am Abend desselben Tages war von unserem Fortschritt nicht mehr viel übrig geblieben. Rückblicken kann man sagen, dass zwar dem Fahrgestell per sé nicht viel passiert ist und wir keine Substanz verloren haben. Allerdings sind einige wertvolle Kleinteile unwiederbringlich verschmolzen. Anfangs Dezember 2013 fand daher die grosse Bergungswoche statt. Mit eigenem Bergungszug, warmen Klamotten und viel Geduld haben wir Schaufel für Schaufel Schutt nach Teilen durchsucht und die allermeisten auch wieder gefunden. Mehr oder weniger brauchbar...Vor Weihnachten erreichte dann schliesslich auch das Fahrgestell Sulgen. Nachdem es am Vortag mit Hilfswagen-Equipment der Zentralbahn auf den Rollschemel der BOB gelangte (die Halle hatte nur einen Schmalspuranschluss), konnte es am 17. Dezember auf den Strassetieflader verladen und nach Sulgen gebracht werden.

Ab Neujahr behob man in erster Linie die Brandschäden am Fahrgestell. Parallel dazu kamen später noch die Revision des Führerhauses und kleinere Restaurationsarbeiten an Teilen, die seit längerem in Sulgen eingelagert waren. Ende April war das Fahrgestell, nach einem erneuten Aus- und wieder Einachsen, wieder instand gestellt. Mitte Mai gelangten wir gar soweit, dass der eines der Hauptbestandteile, der Dampfkessel, auf das Fahrwerk gelangte und das Führerhaus montiert wurde.

Neben allen Arbeiten an der Dampflokomotive bekam ich auch Einführungen ins Schweißen, Drehen und sonstigen mechanischen Arbeiten. Mein theoretisches Wissen hat sich ebenfalls massiv vergrößert und nicht zuletzt habe ich viel über die Bahntechnik gelernt. Dieses Feld erstreckt sich vom genauen Aufbau einer Druckluftbremse, über die Technik einer Elektrolokomotive bis hin zu den wichtigen Punkten bei der Konstruktion eines Bahnwagens. Ausserdem lernte ich, eine Dampflok einzuziehen und nahm an einer Aufgleisübung teil.

Das Praktikum dauert nun noch bis in den August und einen Monat danach beginnt das Studium in Chur. Doch bereits jetzt kann ich eine rundum positive Bilanz ablegen, das Praktikum war sehr interessant und niemals ermüdend oder gar langweilig. Ich kann es jedem, der noch auf der Suche nach einer solchen Stelle ist und ein wenig Italienisch spricht, wärmstens empfehlen.



## Feldbahn Landquart

Da ich teils sehr weit weg von der Feldbahn wohnte oder immer noch wohne, war es stets schwierig, sich an den Aktivitäten in Landquart zu beteiligen. Dies löste auch diverse happige Diskussionen und Streitereien aus, auf die ich an dieser Stelle aber nicht näher eingehen will. Sie waren allesamt unnötig und teilweise unter der Gürtellinie.

Eine grössere Arbeit, die ich mehrmals mitgemacht habe, war die Instandhaltung und der weitere Aufbau unseres Lagerplatzes. Dort gab es zwei neue Container, die es zu stellen galt. Ausserdem lernte ich bei dieser Gelegenheit den Umgang mit einem Schreitbagger, einem sogenannten Menzi Muck. Viel Material wurde umgeschichtet und einiges auch verkauft. Einiger Teile, die uns wirklich bloss im Wege waren, haben wir uns entledigt. Nun herrscht wesentlich mehr Ordnung und vor allem kommt langsam System in die ganze Sache hinein.

Zum ersten Mal konnten wir unsere Bahn auch an die breite Öffentlichkeit bringen. Zwei regionale Zeitungen nahmen sich unser an und beide brachten bemerkenswerte Texte zum Vorschein. Die Prättigauer&Herschäftler (P&H) war die erste Zeitung, die berichtete. Rund einen halben Tag führten wir die Reporterin Heidi Wyss herum und erzählten ihr tausend Sachen. Als zweiter kam Cornelius Räber auf den Plan, der für die Landquarter Forumszeitung berichtete. Auch er zeigte reges Interesse, offenbar wissen viele gar nicht mehr, was sich hinter den Mauern der Ziegelei noch verbirgt. Dieses Geheimnis ist wohl nun grossflächig gelüftet worden. Bereits meldeten sich verschiedene Leute, die sich für unser Treiben interessieren. Die Erzählungen, die diese Leute oftmals zu Tage bringen, decken weitere, interessante Mosaiksteine in der Geschichte der Feldbahn auf.

Leider blieb neben allem anderen wenig Zeit für die Feldbahn an sich. Dies soll sich aber während dem Studium (und dem damit verbundenen Rückzug nach Landquart) wieder „normalisieren“!



## **Was es sonst noch zu sagen gibt:**

### **-Dankeschön!**

Auch wenn ich wenig anwesend war, gilt ein grosses Dankeschön natürlich der Ziegelei, da uns weiterhin fast völlig freie Hand gelassen wird. Schön ist es zu sehen, dass die Zusammenarbeit auch nach drei Jahren einwandfrei funktioniert. Ein weiteres Dankeschön gilt Remo: Trotz dass wir uns des Öfteren gezankt haben, sind wir weiterhin ein Team. Das ist nicht selbstverständlich und auch fürs Durchhaltevermögen und den Willen zur Zusammenarbeit soll gedankt sein!

### **-„Das Letzte“**

Leider ist es vermehrt dazu gekommen, dass die Berichte (damit soll vor allem dieser Bericht angesprochen sein) nicht mehr frei geschrieben werden dürfen. Meiner Ansicht nach sollen diese Werke eine Möglichkeit sein, meinen Bekannten und Verwandten einen Einblick in mein respektive unser Tun zu geben. Da mir aber teilweise die Hände gebunden werden, macht es für mich nicht mehr ausreichend Sinn, Zeit und Herzblut in solche Texte zu investieren. Denn der Leser bekommt so ebenfalls nur die Hälfte mit. Ausserdem ist es stumpfsinnig, Texte in kurzer Zeit zusammen zu improvisieren, nur um etwas vorweisen zu können.

Damit bleibt nur ein Schluss zu ziehen: Dies wird (vorläufig?) der letzte Jahresrückblick gewesen sein. Selbstverständlich bleibe ich der Feldbahn erhalten und werde bestimmt auch mündlich von meinen Erlebnissen erzählen. Ich möchte mich bei der Leserschaft für die Treue bedanken und gleichzeitig um Entschuldigung aber auch um Verständnis für diesen Entschluss bitten.

### **-Impressum**

Dieses Dokument verfasse ich ausschliesslich, um Interessierten meine Erlebnisse näherzubringen und später einmal die alten Zeiten aufleben zu lassen! Die Fotos, auf denen ich zu sehen bin, habe ich natürlich nicht selber geschossen. Diese Bildrechte liegen bei den jeweiligen Autoren. Alle anderen Rechte natürlich bei mir.

Riccardo Keller  
Prättigauerstrasse 6  
7302 Landquart  
+41 78 922 80 82