

Das Lehm­bähnli aus dem Dornröschenschlaf wecken

«Wann immer ich mit Einheimischen auf die stillgelegte Lehm­bahn der Ziegelei zu sprechen komme, tauchen alte Geschichten und Erlebnisse auf», erzählt *Remo Hartmann*. «Es sind Geschichten von Sabotageakten und Überfällen auf die Bahn oder auch von Wagen, die auf offener Strecke verloren gingen und von kleineren und grösseren Unfällen», so Hartmann, der es sich zum Ziel gesetzt hat, die alte Feldbahn aus ihrem Dornröschenschlaf zu wecken.

Ein Kulturgut verschwindet

Lange ist es her, als das Lehm­bähnli noch zwischen dem Lehmabbau-

gebiet in Igis und der Ziegelei hin und her tuckerte – über Wiesen, Felder und durch Wälder. Vor bald 30 Jahren war aus wirtschaftlichen und sicherheitstechnischen Gründen Schluss mit der beschaulichen Transportbahn. LKWs übernahmen nach 1985 die Aufgabe, den Lehm von Igis nach Landquart ins Werk zu transportieren. «Leider habe ich die Bahn nie mit eigenen Augen fahren gesehen», bedauert Hartmann, der 1989 als Siebenjähriger nach Landquart kam und sich schon als Jugendlicher für Feldbahnen interessierte. «Auf meinen Velofahrten entlang der Landquart habe ich allerdings mitbekommen, dass die Bahn doch noch gelegentlich auf dem Werksgelände unterwegs war», erinnert sich der Lastwagenchauffeur. Aber auch mit den werksinternen Fahrten war 2003 Schluss und die letzten paar Hundert Meter Geleise wuchsen ein und Loks und Loren (Transportwagen) wurden auf dem Betriebsgelände eingemottet.

2011 – das Wendejahr

Im Januar 2011 wollte es Hartmann dann wissen und nahm Kontakt mit den

Verantwortlichen der Ziegelei auf, um sein Anliegen zu deponieren: Die kleine Bahn, die das Ortsbild von Landquart prägte, soll wiederbelebt und am Originalschauplatz erhalten bleiben. Ingeheim hoffte er, die Lokomotiven wieder zum Laufen zu bringen und eines Tages selbst einen Zug zu fahren. «Bei einem Treffen auf dem Areal wurden mir alle Anlagen und Fahrzeuge gezeigt», erinnert sich Hartmann. Aufgereiht wie die Kühe im Stall seien die 25 Loren im Freien abgestellt gewesen und die Geleise seien kaum mehr sichtbar gewesen. Weiter seien drei Loks total verstaubt im Innern der Ziegelfabrik gelagert worden. Die Ziegelei habe bei der Besichtigung auch bestätigt, dass für die Bahn kein Bedarf mehr bestehe, aber auch genügend Platz vorhanden sei, um diese auf dem Gelände der Ziegelei stehen zu lassen. So ist folgender Deal zustande gekommen, über den Hartmann sehr glücklich und auch dankbar ist: Alle Anlagen bleiben im Besitz der Ziegelei und nichts darf weiterverkauft werden. Im Gegenzug bekam er Gastrecht bei der Ziegelei sowie die Erlaubnis, die Anlagen auf eigene Kosten zu restaurieren.

Und so startete der heute 32-jährige umgehend und mit den Arbeiten. Bei eisigen Temperaturen habe er Schienen und Weichen ausgegraben und (vorerst) die eine von drei noch vorhandenen Loks in Betrieb genommen. Zudem liess er seine guten, im Internet geknüpften Kontakte zu anderen Bahnfans spielen und ging auf die Suche nach Ersatzmaterial und vergessenen Loks und Loren.

Bei seinen Bemühungen um ein Wiederbeleben der Bahn hat Hartmann auch Unterstützung von einem anderen begeisterten Bahnfan erhalten. Ziegeleiareal-Nachbar *Riccardo Keller*, ein junger Student aus einer Bähnlerfamilie, trat im Mai 2011 auf den Plan – und fing ebenfalls gleich Feuer für die alte Baumaschine. Denn Feldbahnen

INHALT

Turnplausch mit Gotta und Götti

5

Strom sparen heisst Kosten senken

7

Blue Box in neuem Gewand

11

Buch-Veröffentlichungen

14



gehörten zur Familie der Baumaschinen, weiss Hartmann.

Pläne für die Wiederbelebung

Zusammen arbeiten die beiden nun daran, die Bahnanlagen in Schwung zu halten und die Umgebung zu pflegen. Dabei haben sie schon etliche Stunden ihrer Freizeit, aber auch einige Tausend Franken in Anlagenteile oder Betriebsstoffe investiert. Sogar einen alten Lastwagen hat Hartmann gekauft, um das tonnenschwere Material besser bewegen zu können.

Als Highlights bezeichnen die zwei Bahnbegeisterten u.a. das Aufstöbern von zwei abgestellten Loren im Steinbruch von Felsberg, (die sie vom grosszügigen Eigentümer *Rudolf Mettler* geschenkt bekamen) oder die Dauerleihgabe einer nicht mehr gebrauchten Lokomotive der Cementwerke Brunnen. Diese Lok wartet nun an einem geheimen Ort auf eine gründliche Instandstellung. «Es bleibt noch viel zu tun», so Hartmann und Keller, die doch etwas stolz auf ihre bislang geleistete Arbeit sind.

Nun hoffen sie, bald eine günstige Lagerhalle und Werkstatt mit LKW-Anschluss zu finden, um die vielen Revisionsarbeiten an Loks und Loren ausführen zu können. Ebenfalls hoffen sie, in nicht mehr allzu ferner Zukunft «ihre» Bahn auf den letzten 300 Metern bis zum angrenzenden Lidl regelmässig zu betreiben. «Als dieser vor einigen Jahren gebaut wurde, sind leider rund 50 Meter des ursprünglichen Trassees unter der Aufschüttung verschwunden», erklärt Hartmann – das sei etwas, das ihn doch immer noch ziemlich ärgere.

Auf Anfrage sind die zwei umtriebigen Bahnfreake sehr gerne bereit, die wiederbelebte Bahnanlage anderen Interessierten zu zeigen. Weitere Informationen zum Lehmhähnli sind auf www.fzl.ch.vu zu finden.

Cornelius Raeber

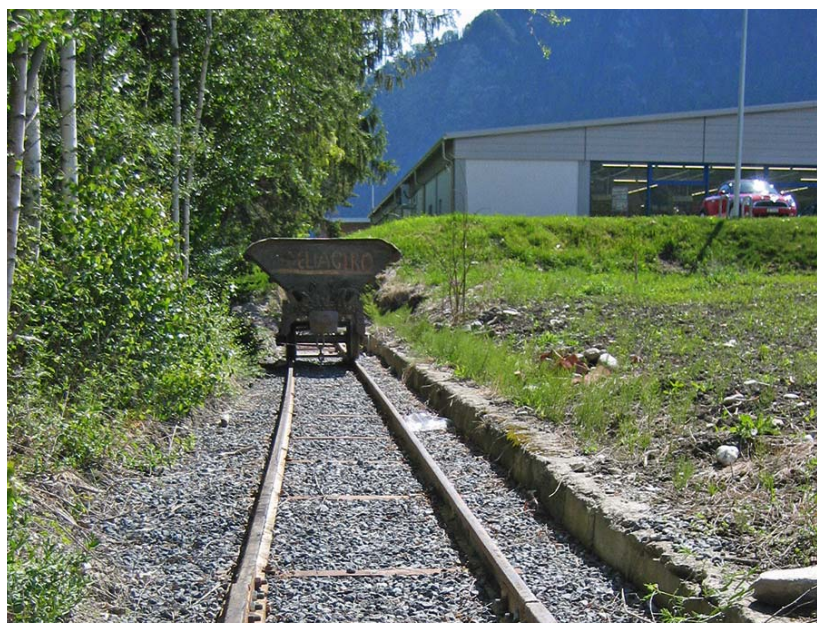


Riccardo Keller (links) und Remo Hartmann vor einer Diema-Lok.

Die Ziegelei und ihre Lehmbahn

Die Ziegelei Landquart wurde 1867 am heutigen Standort eröffnet. Die Tongruben befanden sich in Igis in den Gebieten Ziegelacker, Gruobhof und Lux. Nach 1890 wurde das Material mit einer auf der Landstrasse verlegten Rollbahn mit Pferdebetrieb zur Ziegelei befördert. 1928 konnte eine Akkulok in Betrieb genommen werden. 1955 musste der Betrieb über die Landstrasse eingestellt werden. Eine neue Strecke – zumeist auf eigenem Trasse – wurde weiter östlich erstellt. Zur selben Zeit wurde die Dieseltraktion eingeführt.

1983 plante die Ziegelei eine Verlängerung der Materialbahn in neue Abbaugebiete. Der Kanton Graubünden verlangte jedoch Nachrüstungen für den Bahnbetrieb. So sollte das gesamte Rollmaterial mit Druckluftbremsen ergänzt und alle Strassen- oder Wegübergänge mit Blinklichtern oder Barrieren ausgerüstet werden. Auch die Papierfabrik verweigerte die Verlängerung des Durchfahrtsrechts. Diese Auflagen verunmöglichten es, den Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten. Er wurde 1985 eingestellt. Lastwagen übernahmen den Tontransport, einzig im Werkareal fanden noch Materialtransporte statt. Die Reststrecke zur Grube wurde bereits 1985/1986 abgebrochen. Erhalten blieb ein grosser Teil des Rollmaterials.



Erste Zeichen des Wiederbelebens: neu gelegtes Bahngleis auf dem Areal der Ziegelei (rechts im Hintergrund Lidl).