

Rapporto annuale della ferrovia della fornace, Landquart



Un treno in direzione della fornace. Anno 1981. Foto: Tibert Keller

Cari lettori

Un'altra volta è passato un anno e diverse cose sono successe sulla ferrovia e così posso raccontare di tante esperienze.

Scrivo questo testo da solo, Riccardo farà un'altro in maggio quando lui potrà celebrare il suo secondo anniversario.

In gennaio siamo stati occupati facendo la riparazione della locomotiva Diema. Però già in febbraio siamo partiti per un recupero. Una segheria a Schachen AR stava per ridurre la sua ferrovia. Abbiamo salvato sette vagoncini fatti di legno e due vagoncini fatti di ferro. Qualche metro di binario e anche uno scambio. Per noi un gran successo. Quel materiale è importante per la nostra ferrovia perche oggi è sempre una grande difficoltà ricevere pezzi di ricambio.

Sempre il sabato siamo stati nella segheria e abbiamo preparato tutto per il trasporto. Pero con il consenso del proprietario non c'era nessun problema. Ringraziamo Albert per la sua fiducia. Così era sempre più facile.

Spesso siamo ritornati stanchi e sudici, ma sapevamo anche che abbiamo raggiunto qualcosa in più.

La specialità della ferrovia a Schachen era il suo scartamento, 65 cm. Così le traverse hanno la giusta larghezza anche per la nostra ferrovia. Purtroppo una cosa rara. Però con le traverse di Schachen possiamo continuare un buon pezzettino. Fino alla metà dell'estate abbiamo recuperato dei resti e l'abbiamo smontato per il trasporto.



Per caso, il 21° febbraio durante il lavoro, sono venuto alla cava di Felsberg GR. E cos'hanno visto i miei occhi? Due vagoncini, originali di Landquart. Quasi coperti dalla natura. Questa era una piccola sensazione, non ho mai sperato che abbiano sopravvissuto parti della nostra ferrovia fuori della fornace.

Riccardo durante lo smontaggio di un binario

Un po' più tardi sono ritornato per visitarli esattamente e controllare il loro stato. Per fortuna lo stato era accettabile ovunque siano stati trattati con tutte le intemperie. Il proprietario, signor Mettler, era trovato velocemente. Lui ha comprato i due nell'anno 1985 della fornace e l'ha posto a Felsberg. Da quel tempo hanno aspettato nuovi esercizi.

Dopo che gli avevo mandato il rapporto dell'anno passato, il signor Mettler ci ha regalato i due vagonetti. La direzione della fornace ci ha dato il suo accordo e così il ricupero era fisso. L'11° ottobre i due vagonetti sono ritornati ai loro binari nella fornace. Subito dopo abbiamo riparato qualche cosa e adesso sono pronti per i seguenti servizi.



Dopo l' assenza di 27 anni sono ritornati

Anche per caso ho trovato sulla vecchia traccia qualche pezzo di binario. Erano coperti durante ventisette anni nella terra. Ho portato a casa tutta la roba e adesso sono pronti per essere usati come pezzi di ricambio.

In marzo la locomotiva Diema ha fatto la sua 100° ora di servizio con noi. Sempre ha fatto tutto bene e senza problemi.

Il 13° maggio era esattamente un anno fa' che Riccardo è venuto la prima volta. Il 19° maggio abbiamo fatto il primo gran giorno di costruzione nell'anno 2012. Abbiamo messo in ordine i boschetti e gli alberi. Anche tutti i rifiuti li abbiamo portati per riciclare.

In futuro vorremo fare anche la costruzione dei binari. Per imparare tutte le cose importanti sono andato qualche volta a Otelfingen ZH. Qui è il FWF (Feld- und Werkbahnfreunde der Schweiz - www.feldbahn.ch) e qui abbiamo aiutato durante la loro costruzione. Uno specialista della SZU mi mostrò tutto con tanta pazienza. È un lavoro duro ma è importante per il nostro servizio. C'è qualche pezzo problematico sulla nostra linea. Ringraziamo il FWF per la collaborazione!

Il 21° luglio era il nostro primo giorno di costruzione a Otelfingen. Anche Riccardo c'era e anche lui ha imparato tutto sulla costruzione dei binari.

Quella macchina sulla foto in centro produce una vibrazione e in sequente la massicciata va riempita sotto le traverse. Così non ci sono vuoti e il binario non si muove sotto il peso del treno. Sembra facile ma ci vuole un po' di esperienza per farlo correttamente. E si deve sopportare tanto, la vibrazione si può sentire in ogni osso. Già dopo venti minuti. Adesso siamo preparati per fare la costruzione sulla nostra linea correttamente.



Prima...

...Riccardo durante il lavoro...

...Dopo

Durante l'estate avevamo sempre dei visitatori. Anche alcuni visitatori della Germania stavano per visitarci. Ringraziamo anche la direzione della fornace che tanta gente poteva visitarci.

All'inizio di settembre c'era la sessione della presidenza del FWF a Otelfingen. Anch'io ci sono stato perché hanno deciso, che la locomotiva O&K MV2A N° 25323 verrà a Landquart come un prestito. Già alcuni giorni prima ero nervoso perché quel tipo di locomotive è una cosa molto speciale. Come decideranno? Ci rinunciano troppo per darci la locomotiva?

Stava fuori servizio durante quindici anni perché ha uno scartamento differente. Il FWF ha 60 cm, ma quella locomotiva ha 75 cm. Esattamente lo stesso che noi abbiamo a Landquart.

Ma i colleghi del FWF hanno dato il loro accordo e così siamo contenti di poter dare il benvenuto a Landquart a questa locomotiva.



Vorremmo ringraziare il FWF per la sua fiducia e anche alla direzione della fornace di averci dato l'accordo per questa idea. È una vera rarità e nel futuro la locomotiva sarà restaurata. Dopo che l'aspetto fisico e la tecnica saranno restaurati, possiamo metterla in servizio.

Questa locomotiva con un peso di sette mila chili sarà la nostra più grande in futuro!

Durante tutto l'estate abbiamo fatto il servizio con una sola locomotiva. Chiaro, siamo stati fuori un bel tempo. L'educazione per il costruttore dei binari, recuperi ed altri sono stati sul programma. Per la restaurazione della linea era necessario avere una seconda locomotiva. Così abbiamo trasportato la verde O&K all'officina per fare il Service. Il trasporto era una difficoltà. Una locomotiva con un peso di 4000 chili non è facile da trasportare. Reto Vils AG da Vilters SG poteva farlo per un prezzo accettabile. Grazie a Reto per averci fatto una buona offerta.



Scaricando i vagonetti e caricando la locomotiva

L'11° ottobre c'era il camion e prima ha scaricato i due vagonetti e dopo ha caricato la locomotiva.

Purtroppo c'era anche un piccolo guasto. La locomotiva Diema ha tirato la O&K fino al posto di cambio e dopo avrebbe dovuto tirare i due vagonetti fino al deposito. Il traghetto fino al posto di cambio l'ha fatto ma quindi l'avviatore si era rotto. Così il treno era fuori servizio per quattro giorni finché abbiamo installato il nuovo avviatore.

La verde O&K ha fatto il trasporto dalla cava fino alla fornace per una lunga durata. Una fatica per una locomotiva che già dall'inizio aveva troppo poco peso. C'erano anche degli incidenti. Nell'anno 1969 c'era una collisione tra due treni con una velocità di circa venticinque chilometri orari. La locomotiva era danneggiata rilevantemente. Il tampone, l'ingranaggio e il fuso erano



Quasi tutto è malridotto dopo decenni di servizio

rotti. Nello stesso tempo la locomotiva ha ricevuto un nuovo motore. Crediamo che sia stato per ragioni dell'incidente. Relitti come saldature ci sono su tutta la locomotiva.

Adesso il motore è separato dall'ingranaggio. Sarà portato alla riparazione. L'ingranaggio adesso è smontato e sarà riparato da me. Ringrazio Oliver Weder della società "Rheinschauen" e Ueli Wenger della fornace Schumacher a Gisikon LU per averci aiutato spiegando tutto e mostrando cosa dobbiamo fare.

Per finire mi resta ringraziare il signor Martini, generante, il signor Herger, capo tecnico, il signor Disch, capo-officina e tutti gli altri impiegati della fornace per la loro fiducia. Il fatto che possiamo fare tutto quello sull' areale ci rallegra tanto!

Anche un ben ringraziamento ai seguenti:

- Sign. Mettler per i due vagonetti
- Segheria Oertle, Schachen per il materiale
- Reto Vils AG, Vilters per il trasporto della locomotiva
- Andreas Wildhaber, Mels per l'officina
- Hotag Zizers AG per il VW Bus
- Hans Heinrich Baier per l'infrastruttura sulla sua fattoria



Il nostro treno di servizio in autunno 2012

Landquart, gennaio 2013

Remo Hartmann
Schalmans 106
7302 Landquart
remohartmann@hotmail.com

Riccardo Keller
Prättigauerstrasse 6
7302 Landquart
riccardo.keller@bluewin.ch