

In dit nummer

Onze visie

De Verein Furka Bergstrecke sectie Nederland zet zich in voor de wederopbouw en het onderhoud van het stoomtreintraject Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Zwitserland.

De vereniging

De VFB sectie Nederland is onderdeel van de internationale vereniging VFB.

De VFB biedt haar leden op allerlei manieren de gelegenheid om zich actief in te zetten binnen de vereniging en informeert hen via het Nederlandse blad "De Tandstaaf", en het Zwitserse blad "Dampf an der Furka" en via het internet.

Uw mening

Reacties op dit nummer:
Redactie De Tandstaaf,
Brederostraat 71,
5251 LL Vlijmen.
Tel. 073 5184433
e-mail: mailks@planet.nl
of bij het bestuur.

VFB / Internet

www.furka.nl

en

www.furka-bergstrecke.ch

Van de redactie

2

Van de voorzitter

3

Wisselende locatie voor bijeenkomst

4

Interview

Treinen, treinen en nog eens treinen

5

Een lezer schrijft . . .

Zwitserland is uniek deel III

9



JAARVERGADERING
ZATERDAG 23 MAART 2002
(zie bijlage)

De Tandstaaf: voor en door(!) de leden

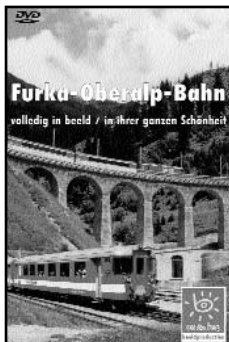
Zo, dit is dan de eerste Tandstaaf van 2002. Hopelijk wordt het een jaar van gezondheid en voorspoed. Ik wens het u toe. Deze Tandstaaf is wat dunner dan u gewend bent maar dat wordt in aantal pagina's (gewicht!) gecompenseerd door de "losse" bijlage betreffende de komende jaarvergadering waarvoor u van harte wordt uitgenodigd. In de Tandstaaf ook deze keer uiteraard een "van de voorzitter" en het vervolg van de serie "Zwitserland is uniek" van Jacob v.d. Woude. Daarnaast een interview met onze penningmeester Paul Olijslagers die hierdoor

nog eens extra in het zonnetje wordt gezet. Ook een kort verslag van de bijeenkomst in Amsterdam die door alle aanwezigen als een leuke belevens werd gezien. In verband met de kop boven dit stukje bij deze ook nog eens de vraag aan de leden; heeft u een verhaal en/of foto's die u in de Tandstaaf wilt plaatsen, schroom niet en bel of schrijf naar de redactie dan kunnen we kijken wat we er mee doen. Verder hoop ik u allen te zien op de komende jaarvergadering zodat we met z'n allen plannen kunnen maken voor het komende jaar. Kees

Nieuw verschenen DVD

Furka-Oberalpbahn

De bezoekers van de najaarsbijeenkomst hadden van Kees van den Burg al een klein voorproefje gekregen van de toen nog ruwe versie van deze DVD.



Deze DVD is nu uit en het is duidelijk waarom de DVD-recorder momenteel zo'n grote vlucht neemt! Een prachtige beeld- en geluidskwaliteit, waarbij men via

verschillende onderwerpen kan kiezen, zoals nieuwe recente opnamen in zomer en winter, het 75-jarig bestaan van de FO (vooral een DFB feestje!) diverse specta-

culaire Führerstand-mitfahrten over o.a. de Schöllenen en Oberalppas, het gehele FO-locomotieven park en vele oude historische opnamen van b.v. de mooie blauwcrème loc's uit de begintijd van de Schöllenen Bahn en een uitgebreide kijk in de nieuwe FO werkplaats te Brig. Maar bovenal komt de DFB op vele momenten goed getimed door Kees weer uitgebreid in beeld met vele nieuwe opnames! Mocht u al een DVD speler in bezit hebben of de aanschaf binnenkort overwegen dan is deze DVD een absolute aanrader!

Deze DVD is op de komende ledenvergadering te zien en te kopen en als u hem al eerder in bezit wenst te hebben, bel Kees dan even, zijn telefoonnummer staat in zijn advertentie.

Nieuwe uitdagingen

De jaarwisseling ligt net achter ons als we binnen het bestuur al reeds begonnen zijn met onze jaarlijkse algemene ledenvergadering voor te bereiden. Een moment dat we nog eenmaal terug kijken als we het jaarverslag 2001 schrijven en de financiële resultaten over het afgelopen jaar opstellen. Voor onze penningmeester Paul Olijslagers voor de laatste maal, aangezien hij te kennen heeft gegeven na 6 jaar zijn functie te willen beëindigen, een besluit dat we respecteren maar ook betreuren. We zullen op de komende ledenvergadering afscheid van hem nemen, maar als lid zal hij verder als "Bauleiter" van week 34 actief blijven! Verder komt Paul in deze Tandstaaf nog verder uitgebreid in beeld, maar bij deze vast: "Paul bedankt!" Een jaar waar we binnen de sectie Nederland tevreden op terug kunnen zien. Veel nieuwe en vooral direct actieve leden die snel hun plaats in de vereniging wisten te vinden, meer dan genoeg bemanning voor onze nog verder verfraaide stand, vele individuele froni's en wederom de succesvolle bouwweken 34 en 35 en een fraai uitgevoerd verenigingsblad. Het is helaas jammer te moeten constateren dat op centraal niveau, de terechte en noodzakelijke aanpassingen van de statuten op grote problemen gestuit zijn. Dit vooral veroorzaakt door een klein aantal Zwitserse secties. Deze bleken helaas te weinig oog te hebben voor ons gezamenlijke doel, namelijk het bereiken van Oberwald en de daaruit voortvloeiende verbeterde financiële positie. We dienen ons allen te realiseren dat we steeds meer een écht treinbedrijf zijn met alle daaruit voortvloeiende financiële en zakelijke verplichtingen. Gelukkig behoren

deze bestuurlijke problemen nu tot het verleden en is het nieuwe hoofdbestuur eind 2001 voortvarend aan het werk gegaan. Ook in Nederland zullen wij naast al onze bekende activiteiten, waaronder dit jaar voor het eerst met 7 man onze bijdrage aan de sneeuwruiming in mei, meer aandacht aan het structureel verkopen van reizen dienen te gaan besteden. Op de komende ledenvergadering zullen wij u hierover verder informeren. Een eerste succes is hierbij al te melden, NS-Travel heeft in hun Glacier-Express arrangement een tweedaags bezoek aan "onze" Strecke opgenomen! U ziet, een nieuw jaar waarin weer veel nieuwe uitdagingen wachten en waarbij wij U namens het gehele bestuur een voorspoedig maar bovenal gezond 2002 toewensen!

Rob Janzen



Wisselende locatie voor bijeenkomst

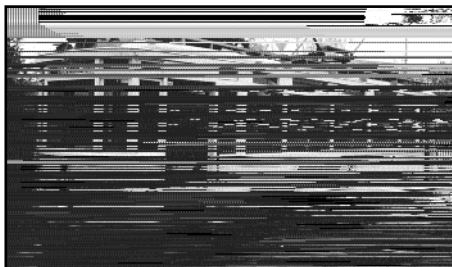
Zaterdag 24 november j.l. was de najaars-bijeenkomst van onze vereniging. Deze keer was er in plaats van het kerkgebouw in Bilthoven gekozen voor een ruimte in het museum van de Amsterdamse Museum Tram dat gevestigd is in het oude Haarlemmermeerstation. We zijn daar allerhartelijkst ontvangen door ons lid Arnold Koestal die ook lid is van de Vereniging Rijdend Tram Museum te Amsterdam. Zoals de agenda voor de bijeenkomst in de vorige Tandstaaf al aangaf was er gelegenheid om een broodje en koffie/thee/limonade enz. te nuttigen. Tot 1 uur hebben we gekeken naar een presentatie van de nieuwe DVD /Video over 75 jaar FO van Kees van de Burg die binnenkort uitkomt.

Tramrit

Om 1 uur stond er een (oude) tram klaar waarmee we naar Bovenkerk zijn gereden. Bestuurd werd de tram door . . . Arnold, in uniform met pet als een echte trambestuurder (of zeg je hier ook machinist?). De rit ging o.a. langs het Amsterdamse Bos en Station Amstelveen tot Bovenkerk waar een soort "Kehrschleife" lag die nog gerepareerd moest worden. Op de terugweg zijn we gestopt bij de loodsen van de vereniging waar een groot aantal oude wagens wachten op hun restauratie. Er staan daar o.a. rijtuigen uit Bonn, Graz, Rotterdam en uiteraard uit Amsterdam. Verschillende mensen van de vereniging waren met restauratiewerkzaamheden bezig.



Aansluitend zijn we terug gereden naar het stationsgebouw alwaar de bijeenkomst werd voortgezet met enkele mededelingen van de voorzitter en hebben we gekeken naar dia's van Peter Westmijze en een video van Hans Croes. Ook werd er nog een Tand(?)staaf van chocolade (Toble-



rone) van een meter aangesneden door Cor Leenders en verdeeld onder de aanwezigen. Tot slot had Peter Witkop een video van de BVZ met beelden van het traject Brig - Zermatt dat een aantal keren is beschadigd door lawines en hoe dat in zeer korte tijd is gerepareerd.

Locatie

Na het bekijken van de foto's/dia's/video's was er nog overleg waar de volgende bijeenkomst zou moeten worden gehouden. De aanwezigen waren het unaniem eens met het voorstel om steeds op een andere locatie bijeen te komen, zoals deze keer in Amsterdam. Of dat elke keer lukt moet nog worden gezien maar er zijn voldoende museums(banen) in Nederland zodat we voorlopig nog wel onderdak kunnen vinden. Al met al was het weer een gezellige dag die, zeker ook voor die leden die er nu niet waren, de moeite waard is om een keer mee te maken.

foto's: KeeS

Paul Olijslagers:

Treinen, treinen en nog eens treinen

Voor het interview ben ik deze keer afgeleid naar Veldhoven. Het interview-estafettestukje was door Peter Muyres doorgegeven aan Paul Olijslagers, onze penningmeester. De ontvangst is op z'n Brabants; eerst koffie, anders kun je niet praten. Als we aan tafel zitten gaat het gesprek eerst nog even over het wel en wee van de vereniging maar als snel komen we op het wanneer, waar, waarom de VFB oftewel Paul z'n vrijetijds invulling "Treinen, treinen en nog eens treinen".

Van jongs af aan

Het begon eigenlijk al thuis bij z'n ouders met modelbouw. Daar was de kamer rondom voorzien van een systeem waardoor je snel een baan op kon bouwen door het plaatsen van modules op aan de wand hangende planken. In die tijd, Paul was toen tien jaar, ging hij met z'n ouders op vakantie naar Duitsland en Oostenrijk en later ook naar Zwitserland waar hij de eerste banen bezocht. Op de camping in Thusis kwam regelmatig de Albula Expresse voorbij, een speciale trein voor Zwitserse kinderen die de vakantie in kampen doorbrachten. Toen was hij dus helemaal verkocht! Er zijn daarna vele vakanties in Zwitserland gevolgd o.a. skivakanties in Wengen (WAB - Wengernalpbahn).

Wie is Paul?

Eerst even tussendoor: Wie is Paul? Na het bekende rijtje scholen met als afsluiting de HTS - elektro is hij begonnen bij Nolte in Eindhoven dat later is gefuseerd



Paul als railbus-bestuurder

met Stork installatie-techniek. Hij is daar werkzaam als KAM-coördinator (Kwaliteit-Arbo-Milieu) en houdt zich daar bezig met het controleren van procedures en werkt zowel op kantoor als op locatie.

Tip

Terug naar de treinen. Ongeveer acht jaar geleden kreeg hij een tip van z'n vader over de Furka-Bergstrecke. Na het inwinnen van informatie is hij lid geworden van de sectie Nederland en is aansluitend eens gaan kijken in Realp wat daar allemaal te doen was. Op dat moment werd er net een commercial opgenomen voor de COOP. Er werden figuranten gezocht als passagier welke gratis mee konden rijden naar Tiefenbach en voor het natje en droogje werd ook gezorgd. Dus dacht Paul; instap-



Paul in zijn element.

pen en meerijden. De DFB 1 was gepoetst en tijdens de rit werd er door modellen allerlei kleding getoond en waarbij hij later op de uiteindelijke film een paar seconden te zien is geweest.

Fronarbeit

Terug in Nederland heeft hij voor het toenmalige verenigingsblad een stukje daarover geschreven en (mede daardoor?) was hij al snel betrokken bij de bestuurlijke zaken van de vereniging. Er werd in die tijd net een nieuw bestuur gevormd met Gerard Koster, Rob Janzen en Marcel Schuring en Paul werd tot penningmeeste gebombardeerd. En als je dan zo geïnteresseerd bent in het DFB/VFB gebeuren, dan is een volgende stap natuurlijk Fronarbeit. Zijn eerste keer was nog pionieren. De eerste overnachtingen na aankomst waren vaak in Hotel "Zum Post" en later kwam er plaats vrij in de barakken. In Realp was er een grote groep van allerlei secties door elkaar waarbij de omgang met elkaar soms redelijke stug verliep. Er werd 's morgens om 6.30 uur opgestaan en onze Nederlandse Fronarbeiters liepen

om die tijd(?) al te zingen en een simpel ontbijt werd gemaakt door een Zwitserse kok. De avonden werden meestal doorgebracht in stamkroeg Zum Post in Realp. Het verschil met Gletsch en Realp is dat er meer beweging is in Realp. Vooral 's morgens als de locomotieven onder stoom gebracht, en er treinen samengesteld moeten worden geeft dat toch wat meer leven dan de eerste keer in Gletsch waar toen nog geen trein kwam en het hotel er stil en verlaten bij lag. Paul heeft vijf jaar achter elkaar met dezelfde groep gewerkt in

week 35. Deze groep was bijna een familiebedrijfje met veel kennis van zaken op allerlei gebied. Later is hij opgeschoven naar week 34 met een leuke groep die veel van kampvuren houdt en die de (gezonde) rivaliteit tussen de groepen Holland I en II in leven houdt.

Eerste werk

Terug naar Realp. Het eerste werk waar Paul bij betrokken werd, was het opnieuw opbouwen van de Siedelenbachbrücke. Er werd toen gewerkt onder leiding van "der Manni" (Manfred Steiner). Men ging met de draisinne naar boven en daar moest dan het nodige graafwerk en betonstorten plaatsvinden hetgeen doorging ondanks slecht/koud/nat weer. Eten werd aangevoerd zodat men snel weer door kon gaan met het werk. Terug naar Realp was het weleens wachten op de draisinne zodat men dan maar vast ging lopen, de draisinne tegemoet en dat was volgens Paul, opgeteld bij een dag werken, best wel afzien. Hij heeft ook nog eens met Rob Janzen en vier Joegoslaven rails gelegd in Realp. De communicatie tussen al die buitenlanders ging met handen en voeten en in een beetje Duits en/of Engels. Dat er

wel eens problemen waren met wie wat moest doen werd bevestigd door het feit dat er gezegd werd "daar staat de machine, daar hangt de sleutel, zoek het maar uit". Maar ook dat hoort bij het pionieren.

ZLSM

Paul's tweede liefde (of is dat zijn eerste - na z'n vrouw?) is de ZLSM. Op 'n beurs waar de VFB present was en Paul bij de standbemanning hoorde kreeg hij een folder in handen met alle museumbanen in Nederland en daarin zag hij dat er ook een was in Simpelveld. Tijdens een bezoek aan Limburg met z'n camper heeft hij daar rondgekeken en zich opgegeven als



Paul bij het plaatsen van een ontsporingsblok.

donateur en vrijwilliger. De baan in Simpelveld is zo uniek omdat daar nog het originele seinsysteem, met draden langs de spoorlijn en seinhuizen, volledig functioneert. Paul had een leuk binnen-

komertje voor de ZLSM in de vorm van materiaal dat bij Stork overbodig was geworden maar bij de spoorlijn goed van pas kwam. Al snel kreeg hij een opleiding AR (algemene reglementering) i.v.m. veiligheid. Aansluitend werd hij opgeleid voor seinhuiswachter, maar wie Paul kent weet dat zo'n baantje iets te rustig voor hem is. Dus verder gestudeerd en papieren gehaald voor de besturing van de railbus en machinist op de rangeerloek van de ZLSM. Voor wat betreft de besturing van de railbus komt er nogal wat kijken want als je met zo'n voertuig op het station van de NS komt ben je zomaar niet klaar, daarvoor is een speciale procedure ontwikkeld die gevolgd moet worden. Een maal per maand is Paul een dag in Limburg om een aantal ritten te maken tussen Simpelveld-Kerkrade/Schin op Geul/Vetschau (D). Tussendoor wordt er ook verwacht dat je onderhoud pleegt aan de voertuigen. Vooral 's winters is het best moeilijk om zo'n diesel aan de gang te krijgen en een voorverwarming van ± 1 uur is dan heel gewoon. Naast dit alles is Paul ook nog locatiebeheerder en dus verantwoordelijk voor het onderhoud van terrein en gebouwen, voor de planning en alles daarom heen. Als voorzitter evenementencommissie heeft hij o.a. ook nog de verantwoording voor het organiseren van de jaarlijkse stoomdagen. Al met al veel werkzaamheden die allemaal te maken hebben met z'n hobby: TREINEN.

Wie volgt

De laatste vraag die, zoals afgesproken, gesteld wordt is, wie krijgt het interview-estafettestokje aangerijkt. Het antwoord kwam na even nadenken: Herman Westmijze. Een man die al jaren meegaat als Fronarbeiter en de laatste jaren verantwoordelijk is voor het profileren van de VFB op beurzen in Nederland en dus best wel wat te vertellen zal hebben over onze "VFB".

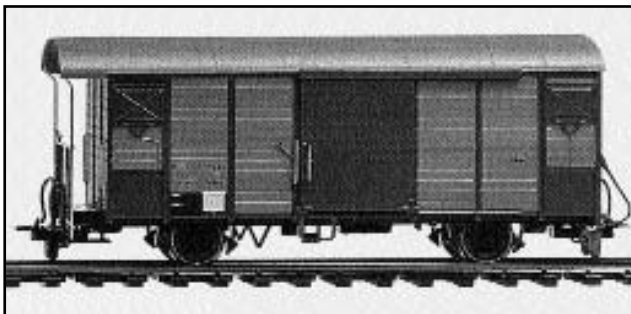
Gesloten goederenwagon Gbk 2646 van de VFB

Exclusief voor de Verein Furka-Bergstrecke sectie Gotthard is door Bemo Modell-eisenbahnen de "Gedeckter Güterwagen Gbk 2646" gemaakt in een gelimiteerde oplage van 200 stuks. In werkelijkheid dient de wagon als opslag voor onderdelen van de afdeling ZF van de DFB. Hij werd in 1890 aan de RhB geleverd, in 1950 omgebouwd en in 1996 aan de DFB verkocht.

De wagon kost Sfr. 65,-/€ 43,50 exclusief de verzendkosten van Sfr. 10,-/€ 6,50.
Te bestellen bij:

VFB
Sektion Gotthard
Postfach 9198
CH-6491 Realp
of bij:

Till Puetz
Postfach 2107
D-76009 Karlsruhe



Zie ook op internet op www.vfb.gotthard.ch

DOX Support

PROJECTBUREAU VOOR DOCUMENTAIRE
ONDERSTEUNING EN CONSULTANCY

Uw Document Adviseur

**Zet alles weer
op een rijtje**

U kunt ons inschakelen voor:

- * Advies over
- * informatievoorziening
- * Archiefbewerking
- * Informatiebeleid
- * Interimmanagement
- * Training en begeleiding

Chroomstraat 26, 2718 RR Zoetermeer
Tel.: 079 - 362 87 02 Fax: 079 - 362 87 05

Internet: <http://www.doxsupport.nl>
E-mail: info@doxsupport.nl

Zwitserland is uniek

deel III

Het moet in januari van het jaar 1978 geweest zijn, dat wij met de paasvakantie naar Zwitserland wilden. Wij konden een appartement huren in Spiez. U weet wel, een plaats met een druk spoorwegknooppunt. Het station ligt hoog boven de Thunersee en het appartement in de Weidlistrasse gaf ons nog net zicht op het spoor. Het was alle dagen prachtig weer en dat begon al met het vertrek uit de provincie Groningen. Om 2 uur 's-nachts vertrokken wij naar Düsseldorf Hbf, want onze Autoreisezug vertrok om half zes naar Lörrach bij Basel en wij moesten een uur van te voren aanwezig zijn om de auto op de wagon te rijden. In Düsseldorf begon het langzaam te schemeren toen onze papieren werden gecontroleerd en ik mocht oprijden. Auto in de vrijloop, maar wel op de handrem zetten natuurlijk. Twee spoorwegmensen zetten de wielklemmen aan de auto en ik mocht de wagon al bukkend verlaten, want ik stond onderop. Wij hadden instructie gekregen om alleen het hoogstnodige mee te nemen in onze coupé, maar wij hadden nog wat behoefte aan leesvoer. Echter de kiosking te laat open en wij konden geen krant e.d. meer kopen. Exact om 2 minuten voor het vertrek klonk het signaal:

TÜREN SCHLIESSEN UND WIR WÜNSCHEN IHNEN EINE GUTE FAHRT.

Eerste keer

Het was onze eerste keer met de Autoreisezug en wij vielen nogal gauw in een klein slaapuurtje. In Keulen-Deutz hadden wij onze tussenstop en hier werden nogmaals wagons met auto's aan onze trein gekoppeld en vanaf nu werd de reis

interessant wij gingen langs de linkerkant van de drukbevaren rivier de Rijn. Het was een prachtig gezicht met al die schepen en toeristenboten langs ons op de rivier. Steden als Bonn, Koblenz en Boppard vlogen aan ons voorbij. Om 8.00 uur meldde de bemanning van de Speisewagon, dat de Frühstück klaar stond. Wij hadden daarvan als nieuwelingen geen weet en wij hadden intussen ons broodje al genuttigd. Maar om 10.00 uur gingen wij er heen en bestelden een potje koffie met iets lekkers erbij. Er werd ons meteen gevraagd of wij ook van de Mittagstisch gebruik wilden maken en omdat men vertelde uit welke menu's wij konden kiezen reserveerden wij voor het tijdstip van half twaalf. Terug in onze coupé keken wij op de Loreley en verder op flitsten wij aan de Mauseturm voorbij. Zo'n reis naar Zwitserland met de autotrein vanuit Düsseldorf is naar verhouding niet duur omdat men met Pauschallprijzen werkt. Men geniet van de omgeving en rust in de trein en het kost geen benzine of dieselolie. Het bespaart een overnachting en de vervanging van de autobanden en een 10.000 km controlebeurt komt daardoor ook later. Na Bingen en Mainz verlieten wij de Rijn en gingen linea-recta naar Ludwigshafen en op de Rijnbrug naar Karlsruhe zaten wij aan een bordje soep. Wij stopten in Karlsruhe-Durlach waar enkele wagons met auto's werden afgekoppeld en vervolgden onze reis naar Lörrach. Tegen half twee moesten wij onze auto van de wagon rijden en nu was het nog ca. 150 km naar Spiez. Wij hadden de route Rheinfelden-Bern-Thun-Spiez gekozen en dat bleek een goede keuze te zijn, want in verband met de

Paasdrukke stond in Basel bij de grens een enorme file.

Bijzondere reis

Geheel niet vermoeid kwamen wij in Spiez bij ons appartement en installeerden ons met de door ons meegenomen kledij etc. De Zwitserse treinen reden aan en af, dus dat was genieten met volle teugen.

SBB-BLS-SEZ wagons reden aan ons voorbij en regelmatig allerlei andere nationaliteiten. SPIEZ-BAHNHOF was inderdaad een komen en gaan van treinen van diverse pluimage. Al gauw besloten wij een bijzondere reis te ondernemen, want wij lazen in het stationsgebouw van de Super-Panoramic-Express van Zweisimmen naar Montreux. De 1 m. brede spoorlijn is

van de MOB (Montreux-Oberland-Bernois) en is aangelegd tussen 1901 en 1905. Het werd aangelegd vanuit Montreux in de richting van Zweisimmen en werd op 6 juli 1905 voltooid. Deze Panoramatrein wordt ook wel

HET ZWITSERS JUWEEL

genoemd, prachtige wagons met ruime plaatsen en mooi uitzicht. Reservering bleek noodzakelijk, omdat voor deze trein, die alleen in het weekend en met feestdagen rijdt, grote internationale belangstelling was. De reis ging van de Thunersee naar de Genfersee of te wel op goed Nederlands van het Thunermeer naar het Meer van Genève. Wij gingen om 8.00 uur de deur uit en reisden met de SEZ naar Zweisimmen (Spiez-Erlenbach-Zweisimmen). Deze lijn heeft normale spoorbreedte. Het station van Zweisimmen is een knooppunt van drie spoorweg-

lijnen. De smalsporen naar Lenk en Montreux en de lijn met normale breedte naar Spiez. Het bleek al gauw erg druk op het perron en de conducteur van de Super-Panoramic-Express was nogal nerveus en dat is voor een Zwitserse spoorwegman abnormaal. Wij dachten dat er te veel kaartjes waren verkocht, maar dat bleek achteraf niet zo te zijn. Het vertrekschema



MOB-lok Ge 4/4 (foto KeeS 2000)

bleek vertraging te hebben en dat kon nog wel eens consequenties voor de reisduur van de trein hebben, waardoor de aansluiting in Montreux voor de buitenlandse passagiers met de internationale treinen zou mislukken. Wij vertrokken iets te laat uit Zweisimmen maar onze schitterende trein had genoeg power om de tijdschade in te halen. Wij bereikten bij Saanenmoser het hoogste punt van de lijn, 1274 m boven Zwitsers 0-punt. Eigenlijk zou de lijn direct doorlopen naar Saanen maar de industrie van Gstaad kreeg het voor elkaar, dat de aanleg van de spoorlijn een omweg ging maken. Wij hadden op dat moment al twee grote keertunnels achter ons. Wij hoorden, dat aan deze lijn in totaal 31 stations zijn gebouwd en wat de aanlegprijs zo duur gemaakt heeft is de

bouw van 62 bruggen en 19 tunnels. De totale aanlegkosten van de lijn waren in 1905 13 miljoen Zwitserse Franken, voor die tijd een enorm bedrag. Wij gingen al gauw na Saanenmoser door de sneeuw en vonden dit een prachtige aanblik. Gstaad lag er fantastisch bij en het beroemde Hotel Palace kon je van uit de verte hoog boven de plaats zien. Wij waren intussen ook langs een van de 11 stroom-omvormers gekomen. Deze zorgen er voor, dat de wisselstroom wordt omgezet naar 850 V gelijkstroom, hetgeen nodig is voor de zeer krachtige Electriche Locomotieven. Er werd nog druk geskied tussen Gstaad en Saanen en we merkten, dat onze conducteur steeds rustiger werd. Hij sprak ons tot Saanen in het Duits aan en kondigde ook in het Duits de stations aan, waar de trein een korte stop maakte. Echter toen wij door de Vanel-tunnel gingen overschreden wij de grens tussen Kanton Bern en het Kanton Waadt (Vaud) en vanaf dat moment sprak onze zelfde conducteur alleen nog Frans. Voor ons als Nederlanders kwam dat eerst vreemd over, maar dit bleek al van het begin van de spoorlijn een afspraak te zijn. Wij pas-

serden Rougement met een schitterende kerk gewijd aan de Heilige Nicolaas. Ook passeerden wij Chateau-d'Oex bekend door zijn Zwitserse kaas voor het kaasfonduen en maakten een stop in Montbovon. Dit station is niet van de MOB maar van de GFM (Gruyère-Fribourg-Murten Bahn). De trein naar Fribourg (1 meter spoorbreedte) stond nog te wachten en wij gingen direct verder naar Les Avant en al snel na deze plaats kwam in de verte het Meer van Genève in zicht en de sneeuw werd steeds minder dik en dat betekende, dat wij gingen dalen. De zon scheen over het blauwe water en dat was fascinerend. Wij passeerden een 29 meter hoog beton viaduct en daalden met 7,3 %, via een aantal keerlussen. De heuvels met wijnstokken passeerden wij dan weer links en daarna weer rechts en zo ging dat door.

BFD 3 (HG 3/4)

Bij Chamby werd nog even gestopt, omdat juist de Museum Stoomtrein gereed stond om naar Blonay te gaan. Het was er een drukte van belang met toeristen, maar ook met de echte stoomtreinliefhebbers. Het Spoorweg-Museum onderhoudt de oude spoorlijn Chamby-Blonay en bezit zeer veel oude locomotieven voor smalspoor,

zowel electrisch als stoom. Onder andere Locomotief 3 (SLM) heeft vroeger op de lijn Disentis-Brig gelopen en is in 1970 aan het museum geschonken. Hierna vertrokken wij naar ons einddoel Montreux. De afdaling van 7% is om van te genieten en omdat het helder weer was, keek je naar de overkant en zag je de bekende

*Reklamebord op station Montreux
(foto KeeS 2000)*



Franse stad EVIAN liggen. Dagelijks vertrekken er schepen uit Montreux met Zwitsers, die willen gokken in het bekende Casino van Evian, omdat het in eigen land eigenlijk verboden is. Na ongeveer twee uur reizen stonden wij op het perron in Montreux en besloten het meer op te zoeken en eventueel een pizza te nemen. Wij kwamen op de Seepromenade en besloten om eerst een wandeling langs het meer te maken. Het was ongeveer 24 graden celsius en geen wind aan het meer en dus heerlijk om de benen even soepel te maken. Montreux is een prachtige oude stad met vele gerenomeerde hotels en bezienswaardigheden.

Het station van Montreux is een prachtig exemplaar vooral door zijn voorgevel. Hier passeren de treinen naar Brig/Domodossola (It) en naar Genève en Frankrijk. Maar hier is ook de spoorlijn met een breedte van 800 mm van de CEV naar Rochers-de-Naye. Toen wij terug reisden hadden wij alle tijd om dit stationsgebouw te bekijken. Als u in de buurt komt van Montreux of Zweisimmen maak dan eens gebruik van deze unieke spoorlijn met de Super-Panoramic-Express, het is inderdaad een

ZWITSERS JUWEEL.

Naschrift.

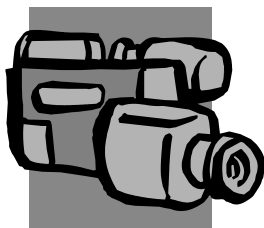
Reactie op het artikel deel II.

Van ons medelid uit Bergschenhoek, Erik van der Hoeven, kreeg ik het verzoek om iets te vertellen over de geschiedenis 1940-1945 van de spoorlijn Westerbork-Groningen-Zuidbroek-Nieuweschans-Leer-Oldenburg-Bremen. Ik wil graag aan dit verzoek voldoen, maar wij hebben een spontaan ontstaan voorstel aan onze vereniging te doen en wel deze:

Laten wij volgend jaar onze jaarvergadering houden bij het Stoom-Museumbedrijf STAR te Stadskanaal. Wij kunnen dan een bezoek brengen aan het gerestaureerde hoofdstation in Groningen en daarna de vergadering houden in Stadskanaal. In Zuidbroek kunnen wij het monument bekijken en overstappen op de museum-trein en reizen dan via Veendam naar Stadskanaal waar wij in het station van de NOLS kunnen vergaderen. Ik ben dan bereid om de geschiedenis te behandelen en heb dan genoeg tijd om dit verhaal goed voor te bereiden. Bovendien vergt het ook wel enige tijd voor de organisatie met de NS en de STAR.

Let wel het is een **voorstel!**

J.D.v.d.W.



Voor videoband
of boek over
(stoom)treinen
en/of Zwitserland
zit u goed bij

van den Burg beeldproducties
Rietschans 72a
NL - 2352 BB Leiderdorp
Tel. 071-5818181 Fax 071-5818180
e-mail: info@beeldproducties.nl



beeldproducties