

# In dit nummer

## Giften en FGW

Giften voor de sectie Nederland en voor het Fonds Grote Werken zijn altijd welkom op gironummer 6240212 ten name van Verein Furka-Bergstrecke sectie Nederland te Wekerom.

## FGW

Het geld dat door u overgemaakt wordt voor het FGW, wordt jaarlijks aan de vereniging in Zwitserland afgedragen en bestemd voor het doel dat in de ledenvergadering bepaald wordt.

## De Tandstaaf

wordt 4 x per jaar (febr./mei/okt./dec.) uitgegeven door de Verein Furka-Bergstrecke sectie Nederland.

## 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-bergstrecke.ch](http://www.furka-bergstrecke.ch)  
[www.dieselcrew.ch](http://www.dieselcrew.ch)

<u>Van de redactie</u>	2
<i>Het was (te?) warm</i>	
<u>Van de voorzitter</u>	3
<i>“Schone schijn bedriegt”</i>	
<u>Verslag werkweek 34</u>	4
<i>Slappe koffie en zware stenen</i>	
<u>Verslag werkweek 35</u>	8
<i>”Gunitieren” is een kunst</i>	
<u>Najaarsbijeenkomst</u>	12
<u>Wie is wie . . .</u>	13
<i>Wie de jeugd heeft . . .</i>	
<u>Opgave Fronarbeit en DFB Modellen</u>	16
<u>Verslag</u>	17
<i>Ook dichtbij stoomt het . . .</i>	
<u>De foto's van . . .</u>	20
<i>Brand langs de Strecke</i>	

Foto voorpagina:

Hans Kes Werkweek 35 2003

## ***Het was (te?) warm***

Zo, dat was de vakantie! De meeste mensen vonden het eigenlijk wel wat te warm, terwijl anderen hebben genoten van de hoge temperaturen. Wat een geluk dat de meeste treinen in Zwitserland zijn uitgerust met airco. Als je dan 's morgens bijtijds opstapt en een mooie rit maakt en je komt terug in je huisje dat op respectabele hoogte staat heb je weinig last van de hitte.

Nu gaan we dan weer denken aan de volgende (deze) Tandstaaf. Wat voor tekst wordt er aangeboden door het bestuur en andere auteurs. In deze uitgave een verhaal van Jeroen Wolff in de rubriek "Wie

is wie". Een verslag van ondergetekende van twee stoomevenementen. Uiteraard mededelingen van het bestuur, en natuurlijk de verslagen van de werkweken 34 en 35. Het laatste deel van de boekbespreking door Ruerd Halbertsma en het vervolg van het verhaal van Jacob v.d. Woude worden even opgeschoven naar de volgende uitgave.

Ik wens u in ieder geval veel leesgenoege en hoop u te zien in Ouddorp waar we, hoop ik, veel beelden in de vorm van foto's, video's en dia's te zien krijgen van geslaagde vakanties in Zwitserland en andere landen.

KeeS



The screenshot shows a web browser window with the title "De website van . . . .". The address bar contains "http://www.furka.nl". The main content area is titled "Internet-adressen" and lists several URLs with their corresponding locations in parentheses:

- <http://www.mthb.com>
- <http://www.stoomtrein.org/nl/> (Veluwe)
- <http://www.zlsm.nl> (Zuid-Limburg)
- <http://www.blonay-chamby.ch>

At the bottom, it says "Mocht u ook een leuke site weten, geef het even door op [mailks@planet.nl](mailto:mailks@planet.nl)". The browser's status bar at the bottom shows "gereed" and "Internet-zone".

# “Schone schijn bedriegt”

Om te beginnen vernam ik deze week dat onze VFB voorzitter, Georg Schaefer, door een medicijn vergiftiging een zestal weken ernstig ziek is geweest. Hij is gelukkig weer aan de beterende hand, maar we wensen hem vanaf deze plaats een verder voorspoedig herstel toe!

Als deze Tandstaaf bij u op de deurmat valt is het rijseizoen alweer bijna ten einde en zit er ook dit jaar weer heel wat werk op. In de weken 34 en 35 hebben onze Nederlandse Froni's weer veel, hogerlijk gewaardeerd, werk verzet. Waaronder een zelf ontworpen combinatie van een tweetal wagons, waarmee spuitstuckbeton in de tunnels aangebracht kan worden. Een activiteit waarmee alleen de Nederlandse- en een tweetal Zwitserse secties volgend jaar onder leiding van ons aller Toni Stamm mee door mogen gaan.

## Problemen

Ook de bouw van het nieuwe onderkomen in Realp verloopt voorspoedig en nagenoeg alle ritten zaten dit seizoen meer dan vol. Mooi toch zult u denken, echter deze glimmende zijde heeft ook zijn schaduw zijde. Zonder in mineur met elkaar te geraken dienen we wel op te merken dat er meer dan serieuze problemen zijn. En het draait zoals altijd om geld, veel geld. Bijvoorbeeld toen ik in mei bij de sneeuwruiming aanwezig was, moest een aantal dagen het eten voor deze Froni's door een aantal bestuursleden uit eigen zak betaald worden en was er niet voldoende geld om het op een vrijdag te leveren beton te betalen. Dit terwijl de bekisting voor de muren al enkele dagen gereed was. Het is daarom ook verklaarbaar, dat na vele jaren van zeer hard werken, Josef

Albisser zich dit voorjaar om gezondheidsredenen terug getrokken heeft. De druk met name op het financiële vlak is bijzonder hoog en we zijn Josef dan ook bijzonder veel dank verschuldigd voor zijn inzet de afgelopen jaren.

## Oproep

Toch dient er een uitweg te worden gevonden, want zoals ik al eens eerder schreef dient er een vicieuze cirkel doorbroken te worden. We hebben al een keer in de ogen van de buitenwereld het “onmogelijke” waargemaakt en ik denk dat het tijd wordt om dit huzarenstuk opnieuw te doen. Meer inkomsten kunnen gerealiseerd worden door meer reizigers te vervoeren, hiervoor zijn echter meer materiaal (vooral locomotieven) nodig en uiteraard de aansluiting naar Oberwald. Maar dat kost echter weer geld, geld dat er niet is. Nu is onze sectie gering in omvang ten opzichte van vele andere secties, maar onze Nederlandse handelsgeest en creativiteit ongeëvenaard groot. Het is daarom dat ik, namens het bestuur, een oproep doe aan alle leden, om na te denken en met voorstellen te komen die ik dan mee kan nemen op de Präsidentsitzung op 8 november a.s. te Nürnberg. Onze adressen en telefoonnummers staan voorin.

Onze najaarsbijeenkomst op 25 oktober a.s. is ook een prima mogelijkheid om met voorstellen te komen. Ik hoop namens het bestuur velen van u op deze mooie locatie in Ouddorp te mogen begroeten en van gedachten te wisselen over de verdere toekomst van de Furka Bergstrecke. Tot dan!

Rob Janzen

Werkweek 34

## ***Slappe koffie en zware stenen***

Voor leden van de Nederlandse sectie van de Verein Furka Bergstrecke (de vereniging, zie ook Railhobby 2003-5/6) bestaat de mogelijkheid als vrijwilliger een week werkzaam te zijn bij de Dampfbahn Furka Bergstrecke (de werkmatschappij). Al enige jaren zijn dit de weken 34 en 35. Van maandag tot en met vrijdag dienen de meest uiteenlopende werkzaamheden aan en om het spoor te worden uitgevoerd.

Zelf arriveer ik zondag rond lunchtijd in Gletsch, onze uitvalsbasis voor de rest van de week, tenminste, dat was de planning. De meesten zijn dan al aanwezig. Vijf minuten na aankomst zit ik achter een door collega-Fronarbeitsers vervaardigde lunch, en dan blijkt tevens dat onze pleisterplaats nog Realp zou kunnen worden. We spreken af dat we zelf de mogelijke slaappleats in Realp gaan checken, alvorens we onze geliefde stek in de lokloods van Gletsch opgeven. Als we 's middags in Realp aankomen is het niet duidelijk waar de sleutel van ons potentiële onderkomen te verkrijgen is, en dus keuren we Realp direct af.

### **Opdracht**

Bij terugkomst in Gletsch zitten we net aan de broodmaaltijd, als onze Bauleiter Toni Stamm ten tonele verschijnt. Na uitwisseling van de gebruikelijke verhalen komt Toni meteen met een opdracht voor die zondagavond. Vlak onder station Furka is de Draisine ontspoord, omdat de rails van elkaar zijn geweken, en dit dient nog voor morgen te worden hersteld. Toni denkt aan een ploeg van een man of acht. We vertrekken met zijn twaalfen. Om half

acht dienen we ons te melden bij Muttbach. Daarvandaan brengt de diesellok ons door de Furka-tunnel, en kort achter station Furka is de Unfallsstelle. Deze diesellok is gestationeerd in Muttbach om de naar Realp terugkerende stoomtreinen in de tunnel op te duwen. Vanuit Realp is dan al een stoomloc onderweg met twee platte wagens, alsmede het benodigde gereedschap. Dat laatste is maar gedeeltelijk waar. Er zijn weliswaar twee sleutels om de bouten waarmee de rails aan de bielzen geklemd zitten te verwijderen en weer aan te brengen, maar er blijkt er slechts één te passen. Dat belemmert de voortgang nogal, aangezien van één spoorstaaf over een lengte van zo'n dertig meter alle bouten moeten worden losgemaakt, waarna de over de hele lengte ontbrekende vulplaatjes moeten worden aangebracht, en de moeren weer kunnen worden bevestigd. Als het halverwege dan ook nog gaat motregen worden de werkomstandigheden er niet beter op. Inmiddels hebben we de werkplek verlicht met een aantal bouwlampen, die worden gevoed middels een eveneens aangevoerde aggregaat. Rond kwart over tien is de klus geklaard. We nemen vervolgens even onze intrek in de stationsrestaurant van Furka, alwaar één van de Zwitsers een grote pan met een zeer *slappe bak koffie* heeft vervaardigd. De sterkte wordt echter op pijl gebracht met de nodige alcohol, behalve voor de chauffeurs. Moe maar voldaan vertrekken we met de diesel weer door de Furkatunnel. Aan de andere kant aangekomen stappen we in de auto's en rijden terug naar Gletsch. Toni bedankt ons voor onze Einsatz tijdens deze Sonntag-sonde-

reinsatz en heeft nog een laatste opmerking. Maandag-ochtend staat hij om kwart voor zeven klaar met de bus om naar Oberwald te rijden en met de autotrein via de Furka-basistunnel van de FO naar Realp te gaan. Gezien de activiteiten van zoëven heeft hij begrip als het wat later mocht zijn. Toni vertrekt naar het station waar hij vanaf nu overnacht. Dit tot grote opluchting van degenen die afgelopen nacht mochten genieten van het gesnurk van Toni in de locloods.

## Maandag

Maandag om kwart voor zes gaat de wekker in onze slaapzaal. De ernaastliggende zaal wordt gewekt middels de stationsbel die een enorme herrie voortbrengt, zodat het ontwaken niet door iedereen op prijs wordt gesteld. De ruime tijd tussen opstaan en vertrek is hoofdzakelijk nodig omdat er slechts één douche is voor het hele gezelschap dat in de locloods is gehuisvest. Degenen die in het stationnetje van Gletsch slapen hebben een eigen douche. Om kwart voor zeven is Toni present en splitst de groep zich. Het grootste deel gaat met Toni mee. De rest gaat bij Hans in de auto de pas over. Bijna gelijktijdig arriveren we bij de kantine van de DFB in Realp. Daar wacht het ontbijt. Omdat er alleen koffie is zetten we zelf even thee. Na de inwendige mens te hebben versterkt worden we verdeeld over diverse activiteiten. Voor het nieuw



*Kantine in aanbouw*

*foto: Michael Croes 2003*

gebouwde verblijfsgebouw moet nog behoorlijk wat werk worden verzet. Henk en Rob gaan samen met een Zwitserse loodgieter de keldervloer waterdicht maken. In de loop van de week is deze dan tevens voorzien van 2-laagse isolatie als voorbereiding op het leggen van leidingen ten behoeve van vloerverwarming en een cementdekvloer van 5 cm. Hans, Bas, Sven, Jeroen, Astrid, Michael, Joost, Bart, Peter Deuss en Erik formeren een groenploeg. Over een groot deel van het traject vanaf Realp is sprake van veel snoeiwerk om het spoor groenvrij te houden. Met snoeischaars en houtzagen wordt de berm te lijf gegaan. Zelf gaan Rembrandt en ik met vier Zwitsers (Paul, Peter, Margit en Werner) met een werktrein een stuk omhoog. Deze bestaat uit de diesellocc en een platte wagen, met daarop een minigraver en één kuub beton. Net voorbij de brug over de Furkareuss wordt het beton gelost. Hier komt een fundering van een nieuwe muur die moet voorkomen dat de berg-

wand langzaam op de rails schuift. Omdat de bergwand uit zacht materiaal bestaat is dit hard nodig. Zodra het beton is gelost gaat de werktrein terug naar Realp, omdat de twee personentreinen die naar Gletsch gaan moeten passeren. Rond half twaalf komt de werktrein opnieuw met een nieuwe lading beton. Na het lossen gaan we met de trein terug naar Realp voor de lunch. 's Middags beginnen we met het maken van de bekisting voor de muur. De hoogte moet 2 m worden. De bekisting wordt schuin aangebracht onder een hoek van 1 op 5.

## Dinsdag

Ger en Ber assisteren de Zwitser Traugott met het aanbrengen van de dakisolatie. De groenploeg is nu weliswaar met minder mensen, maar de productiviteit lijdt daar niet onder, integendeel zelfs. We starten met het aanbrengen van de muur. Met grote stukken natuursteen wordt rij voor rij voor de bekisting een muur gebouwd, en de ruimte tussen bekisting en natuurstenen wordt opgevuld met beton, dat weer in etappes wordt aangevoerd met de werktrein. De minigraver ontbreekt vanaf nu, dus moeten we het beton zelf van de platte wagen scheppen. 's Middags worden we aangenaam verrast door het niveau van het middageten. De nieuwe kok heeft zijn uiterste best gedaan, en er verschijnt zelfs een heus dessert.

Rembrandt heeft werkverplichtingen in Duitsland en vertrekt na de lunch.

## Woensdag

We bouwen een steiger voor de muur zodat de rijen natuursteen vanaf 1,5 m hoogte kunnen worden aangebracht, want stenen die tussen de 20 en 40 kilo wegen zijn zo al moeilijk genoeg te hanteren. De groenploeg gaat stug door met snoeiwerk, het lijkt wel een snoeimachine die langs de spoorberm dendert. 's Middags heeft de kok buiten de tafels gedekt en genieten we gezeten in het zonnetje wederom van een uitstekende maaltijd.

## Donderdag

De waterafvoer bij de overweg tussen Muttbach en Gletsch wordt onder handen genomen door Peter Deuss, Erik, Sven en Paul. 's Middags gaan Michael en Jeroen Ger en Ber assisteren met het aanbrengen van isolatie in de nieuwbouw. De groen-

*Aanbrengen van isolatie*

*foto: Michael Croes 2003*



ploeg rondt het snoeien af tot aan de Steffenbachbrücke en heeft daarmee de weektarget gerealiseerd. De laatste stenenrij van de muur wordt 's ochtends afgerond.

Omdat de Zwitserse Paul elders wordt ingezet mag ik nu de natuurstenen uitzoeken zodra Zwitserse Peter de lengtemaat heeft geroepen. Dat valt niet mee, want het gros is ofwel te dun of te dik, of nauwelijks in de gevraagde lengtemaat beschikbaar. 's Middags beginnen we met het bouwen van een stelling bestaande uit steigerpijpen. Omdat de komende week de tunnelwand van de Furkatunnel met beton zal worden "geplaveid" moet een reservoir worden gebouwd ten behoeve van betonaanvoer.

## Vrijdag

De groenploeg gaat verder met snoei- en kapwerkzaamheden langs de baan vanaf de Steffenbachbrücke. Het resultaat mag er zijn. Aan het eind van de week groeten de stugge Zwitserse Lokführer en Heizer uit zichzelf alle baanwerkers, en dat is voor een niet onbelangrijk deel te danken aan de groenploeg.

Joost en ik gaan met de Zwitsers weer naar "onze" muur. De Zwitsers hebben de bekisting al verwijderd. Wij gaan een

nieuwe bekisting bouwen achter de gebouwde muur zodat de aldus ontstane ruimte kan worden volgestort met beton. Ook moet bewapening worden aangebracht. 's Middags nemen we onder het genot van een biertje op het terras bij de draaischijf in Realp afscheid van de Zwitsers die ons hebben geholpen.

## Raclette

Aan het eind van de dag is er een bijzondere afsluiting. Er moet nog een aantal goederenwagons naar station Furka worden gebracht in verband met de betonwerkzaamheden in de tunnel. Gezien het gewicht van de trein is een stoomlok nodig voor de aandrijving. Toni stelt voor dat hij met de bus over de pas rijdt, zodat alle liefhebbers kunnen genieten van een tocht op de platte wagons met de stoomlok. Dat laten we ons geen twee keer zeggen. We genieten enorm van de rit en hebben een voldaan gevoel van de afgelopen week.

's Avonds trakteert Toni ons hoogstpersoonlijk op Zwitserse Raclette en we doen onze uiterste best om hem zo lang mogelijk achter het Raclette-apparaat bezig te houden. Er wordt besloten van deze afsluiting een traditie te maken.



[www.mixmediastore.com](http://www.mixmediastore.com)

Kijk eens op onze internetpagina voor uw favoriete spoorwegprogramma's en abonneer u kosteloos op de digitale nieuwsbrief.



Van den Burg  
beeldproducties

van den Burg beeldproducties  
Rietschans 72a  
NL - 2352 BB Leiderdorp  
Tel. 071-5818181 / Fax 071-5818180  
e-mail: [info@mixmediastore.com](mailto:info@mixmediastore.com)

Werkweek 35

## **"Gunitieren" is een kunst**

Na de vaststelling dat er helaas door verschillende oorzaken, nog maar 10 personen zouden afreizen voor week 35, bleek na enig GSM verkeer dat vrijwel iedereen van onze groep reeds op zaterdagavond zou arriveren in Gletsch. De leden van de groep waren: Remco Oosterwijk met dochter Elke, Thom Smink, Gerard Geist, Kees Kolff, Arnold Koestal, Hans Kes, Herman en Peter Westmijze, en ondergetekende.

Na onze nachtlogies te hebben geregeld in het depot-gebouw, met de aanwezigen afgesproken op zondag iets leuks te gaan doen. Na de lange reis gaat iedereen vroeg onder de wol.

### **Zondag**

Een tocht met de kabelbaan in Andermatt naar de Gemsstock en dan via de wandelroute weer terug naar Andermatt. Zowel op het bovenste uitzichtspunt als onderweg, heb je dan een fraai uitzicht op het alpenlandschap. Beneden aangekomen even uitblazen met een drankje bij een van de vele restaurantjes. Zittend op het terras, zien we daar een zeldzame bolide met NL kenteken wegrijden, welke alleen maar van een van onze teamleden kan zijn.

Na bezoek aan het depotgebouw in Realp afgesproken, dat de info door Walter Willi en Toni om 19.00 uur in Gletsch zal plaatsvinden. Na afloop van de info, bij Hotel Glacier du Rhône afgesproken om 's avonds om 20.00 uur met het gehele team

te komen dineren (incl. Toni). Hierna even napraten in het depot over de verdeling van de taken voor de komende week, en naar bed. De nachtrust is zeer welkom, de werkweek zal de volgende morgen zijn begin nemen.

### **Maandag**

Wekker gaat, vroeg!! Na het ontbijt verdwijnt het 'keukenteam', bestaande uit Elke en Thom, naar Brig voor de noodzakelijke inkopen, om de week (vanuit voedings-oogpunt gezien) door te komen. De meerderheid van het team maakt zich gereed voor de werkzaamheden, welke zullen bestaan uit het samenstellen en gereedmaken/opbouwen van een 'Gunitierzug' (waarover straks meer), een bouwtrein nodig voor het dringend noodzakelijke onderhoud van de 'Scheiteltun-

*Zwaar werk aan de steunmuur*

*Foto: Hans Kes 2003*



nel', (de Scheiteltunnel bevindt zich tussen de stations Furka en Muttbach). Twee leden van het team zullen de komende dagen in de omgeving van Realp werk-



*Zand scheppen op de Gunitiertrein*

*Foto: Hans Kes 2003*

zaam zijn, bij het herstel van een steunmuur even na de Wilerbrücke. Bij aankomst in Muttbach blijkt, dat de 'Bauzug' al ten dele is samengesteld, maar er nog het een en ander veranderd en aangepast dient te worden. Het blijkt dat de 'Gunitpumpe' nog niet onder de menginstallatie past, dus met enig maat- en slijpwerk wordt deze passend gemaakt. Verlichting voor het werken in de tunnel wordt aangebracht, compressor en licht-aggregaat gecontroleerd en met vele lucht-, electra- en waterleidingen aangesloten, gereedgemaakt en getest.

Wij vernemen van Toni dat Herbert Nowak, een expert op het gebied van 'Gunitieren', komt, om uitleg, instructie en demonstratie te geven. Na aankomst legt deze uit hoe een en ander aangesloten dient te worden, en spreekt af voor de volgende dag. 's Avonds een goed verzorgde

maaltijd door het keukenteam. Een van de teamleden moet helaas onverwacht naar huis.

## Dinsdag

Twee teamleden naar Realp. De trein wordt verder opgebouwd met de nodige zakken cement en extra zakken met 'Sigunit' een (snel) hardingsmiddel. De beton-expert Herbert is inmiddels ook gearriveerd, en geeft uitleg over het proces van het 'Gunitieren' en de werking van de pomp. Het blijkt dat de pomp niet goed werkt, en dus uit elkaar genomen dient te worden. Het na afloop van de werkzaamheden secuur reinigen en invetten van de pomp, blijkt uiterst belangrijk te zijn.

Maar nu eerst even uitleg over het hoe en waarom van 'Gunitieren'. Dit is een proces, waarbij in een (beton)mixer grofkorrelig zand in een bepaalde verhouding met de cement droog wordt vermengd. Pas nadat dit mengsel door de 'Gunitpumpe', d.m.v. perslucht op een bepaalde druk is gebracht, wordt dit door een 15 centimeter dikke slang geleid waarvan zich aan het einde een sproeimond bevindt, waar het water al naar behoefte wordt bijgemengd. Gunitieren (het aanbrengen met spuitbeton) wordt toegepast om b.v. loszittend gesteente te fixeren. In de tunnel worden de slechste stukken (met name het plafond) bekleed met wapeningsmatten en ingebed in een dikke Gunit-laag. Op een normale manier beton storten, is nog afgezien van de wateroverlast op sommige van deze plaatsen vrijwel onmogelijk. Na een droge test (alleen zand) die goed verloopt, rijden wij de tunnel in. De diverse wagons worden verdeeld over het arbeidsterrein, de slangen uitgerold en aangesloten, iedereen neemt zijn positie in, het spel kan beginnen. Nu begint het (leer)proces van op elkaar inspelen, het op het juiste moment aanvoeren van zand/cement, het net lang genoeg mixen,

Sigunit toevoegen, aanvoeren naar de pomp, druk op de slang afregelen en als het dan goed gaat, heeft de spuitgast (Gunitier Herbert) na het afregelen van het water het goede mengsel. In de praktijk blijkt dat het maken van het goede mengsel de grootste kunst is. In een tunnel komen verschillende omstandigheden voor, nl. van droog tot op watervallen gelijkende plaatsen. Dit betekent dat het mengsel hiervoor aangepast dient te worden. We slagen er in ieder geval in om enkele wapeningsmatten geheel op te vullen. Na deze toch wel drukke dag, slaagt ons keukenteam er weer in om ons met spaghetti en macaroni in diverse varianten en een dessert weer op te monteren.

Overigens eten Toni en twee Zwitserse Fronis, Werner en Margrit die logeren in het stationsgebouw, ook elke dag mee.

## Woensdag

Zelfde ritueel, het is op de dinsdag echter gebleken dat het bedachte principe van de storkoker met transportband in de praktijk niet functioneert, de transportband blijft achter in Muttbach, de storkoker wordt gedemonteerd. Het aanvoeren van zand en cement gaat nu stukken beter, we hebben een 'nieuwe Gunitier' Toni, ook voor hem is het een leerproces. Toch sla-

gen we er deze dag weer in enige plaatsen te herstellen. Tussen de middag gebruiken we in Muttbach de lunch in de open lucht onder een voortreffelijk zonnetje. Het keukenteam is ook bij de lunch, en serveert ons 's avonds een heerlijke Rösti ovenshotel.

## Donderdag

Versterking van het tunnel-team door de Realp-gangers. Na weer de voorraad zand en cement te hebben aangevuld verder met de werkzaamheden, iedereen is op elkaar ingespeeld. Ook na de lunch gaat het in de tunnel absoluut perfect, totdat een (naar later blijkt van het plafond afgevallen) steen ons parten speelt. Deze is in de Gunit-pomp terecht gekomen, en heeft de slang verstopt, we staan stil. Alleen met gepast geweld blijkt deze te verwijderen, waardoor de sproeimond sneuvelt. Dus met de loc naar de Werkstattwagen, sproeimond repareren en weer terug. Het geplande karwei wordt toch nog geklaard. De tunnel weer uit, ditmaal met alle wagons, want op vrijdag rijdt er weer een stoomtrein. De Bauzug wordt voorzover vandaag mogelijk gedemonteerd. De als vanouds befaamde Indische maaltijd van Herman en Peter staat te wachten, en smaakt zoals te verwachten meer dan voortreffelijk.



## Muziek voor liefhebbers

van (piano)blues, boogie woogie,  
Rock & Roll, R & B, jazzfunk

Voor de muzikale opluistering van uw bedrijfsfeest, sportevenement of familiefeestje

### (duo) **Down the Road**

voor (piano)blues, boogie woogie, Rock & Roll

Henk Huisman: piano, bluesharp

Herman Kuipers: slagwerk/gitaar en zang

5-mans/vrouw formatie

### **Simply Blues**

voor Blues, Rithme & Blues, jazzfunk

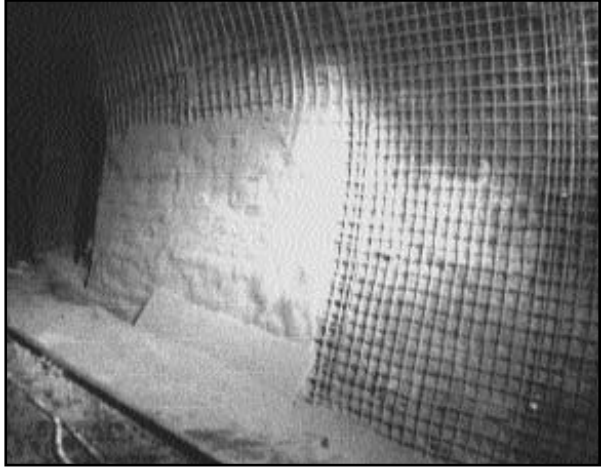
Voor informatie en demo-CD's: Henk Huisman, 0318 - 463029 of 06 - 51561079, e-mail: ht.huisman@bnn.nl

## Vrijdag

Ondergetekende verdwijnt op verzoek van Toni met Werner en Margrit (zeer vroeg) richting Realp, en krijgt van ons onvolprezen keukenteam een overlevings-pakketje mee. De rest van het team houdt zich bezig met het verder demonteren en reinigen van de werktrein en het opruimen van de Werkstattwagen. Voor de eerste keer deze week zit het weer niet mee, het regent pijpenstelen. Als wij vanuit Realp om 14.00 uur terugkeren in Muttbach zit de klus er bijna op. Alleen nog wat lucht-en waterslangen oprollen en opbergen en diverse losse zaken hergroeperen. Onze werkzaamheden worden onderbroken door de komst van de stoomtrein. De waardering van de zijde van de Dampfbahn, welke spreekt uit de blije gezichten en opmerkingen van de reizigers, sterkt ons in ieder geval bij onze voor deze week laatste werkzaamheden. Vermoeid maar

*De slang is verstopt!*

*Foto: Hans Kes 2003*



*Wapeningsmatten, links onder de Gunit-laag verdwenen.*

*Foto: Hans Kes 2003*

zeer tevreden keren wij depotwaarts, alwaar ons een door Toni bereide Raclette-maaltijd wacht. Het blijkt dat Werner op deze dag jarig is, en een verrassing in de vorm van een heerlijk dessert heeft geregeld. Deze afscheids-maaltijd valt bij iedereen in zeer goede aarde, gezien de verwerkte hoeveelheden kaas, wijn en dessert.

## Zaterdag

De overige teamleden vertrekken naar huis, Herman, Peter en ik blijven nog een half dagje, even bijkomen en genieten van de DFB, alles onder stoom. Bij Muttbach een fabuleus gezicht, de loc met vier rijtuigen de helling op zien zwoegen. En dan die rooksluizen uit de tunnel, dit doet alle ongemakken uit de voorbijgaande week vergeten. Wij zetten onze vakantie in Zwitserland nog even voort.



# VFB

Sectie Nederland



## Najaarsbijeenkomst zaterdag 25 oktober 2003

In de remise van de RTM, De Punt West te Ouddorp.

- 12.00 uur: Zaal open. Mogelijkheid voor een lunch, broodjes, koffie, thee, frisdrank etc.
- 13.00 uur: Vertrek per (diesel) trein naar Port Zélande  
Een retourtje kost vier Euro.
- 14.15 uur: Aanvang bijeenkomst,  
met bestuursmededelingen, opgave Fronarbeit en wat verder ter tafel komt.  
Aansluitend kunnen we kijken naar foto's, dia's, video en dvd van de afgelopen zomer.
- (±)17.30 uur: Einde bijeenkomst

### Route naar Ouddorp

Per openbaar vervoer, Connexion-buslijn 104 vanaf Spijkenisse Centraal richting Vlissingen, uitstappen bij halte "De Punt-West" op de Brouwersdam.

Per auto, vanaf Rotterdam (zuid) via de A15 richting Europoort, bij de Callandbrug (herkenbaar aan de betonnen windschutten op de oever) links voorsorteren richting Middelburg, via de N 57 rijdt u naar de Brouwersdam daar neemt u afslag Grevelingenmeer en vervolgens de afslag "De Punt-West".



## Wie de jeugd heeft.....

In het stukje van Michael Croes (vorige Tandstaaf) was al aangekondigd dat ik voor deze Tandstaaf een stukje mocht schrijven. Ik ben Jeroen Wolff, 17 jaar, zit in 6 VWO en ben één van de jongere leden van de VFB. Twee jaar geleden heb ik, op aanraden van mijn opa die in Brig woont, een rit gemaakt met de stoomtrein van Gletsch naar Realp. In het kioskje in Gletsch was een enthousiaste (Duitse) Froni aanwezig, die mij vertelde dat er een Nederlandse sectie van de Furka-Dampfbahn bestaat. Ik ben daarvan lid geworden, naar een najaarsbijeenkomst in Amsterdam gekomen en in mei 2002 voor het eerst mee geweest met de sneeuwruiming.

### Sneeuwruimen

In mei 2002 was ik niet op school te vinden, maar in Zwitserland! Om precies te zijn in een uitgestorven Realp, de DFB had hier een 'Touristenlager' geregeld. Toegegeven, je had een aardig uitzicht, als je eerst het smalle, bochtige en steil omhoog lopende paadje had overleefd dat naar dit Touristenlager leidt. Samen met nogal veel Duitsers en een aantal Zwitsers waren wij hier de hele week gestationeerd.

Eerst volgden we een cursus 'lawinebescherming' en vervolgens mochten we boutjes gaan sorteren in de grote bunker bij het depot in Realp. Ook heb ik een dag in de keuken mogen staan die op dat moment toevallig te lijf werd gegaan met een hogedrukspuit; geen overbodige luxe... Toen we een gasfornuis van de muur schoven kwam daar toch een zwarte muur achter te voorschijn, nog veel zwarter dan de rook die de stoomlocomotieven



produceren. Toen de hogedrukspuit erover heen gehaald was kon je tenminste weer zien dat de muur ooit wit was geweest.

De volgende dag mochten we dan mee naar het 'front' oftewel de sneeuwruiming. Bij de Steffenbachbrücke hebben we staan te scheppen om deze brug vrij te maken. Toen dat eenmaal gebeurd was hebben we mogen toekijken hoe de brug opgetakeld werd. Een nogal strenge Duitse opzichter (hè Paul...) moest ervoor zorgen dat alles in goede banen werd geleid, maar het liep allemaal niet zoals het zou moeten. Aangezien deze Duitser ons niet kon gebruiken bij het werk, zijn we op een bergje gaan zitten om het 'spektakel' te aanschouwen. Komt ie even later naar ons toe en zegt dat we niet hard genoeg gewerkt hadden...

Een mannetje van ruim in de 90, dat over de sneeuwhoppen heen moest worden



getild, wist wel hoe de brug moest worden opgehesen. Met hulp van hem is het uiteindelijk toch gelukt de brug op de goede manier te bevestigen.

## **Werkweken**

Vorig jaar ben ik ook voor het eerst mee geweest met de Fronarbeit-week 34. Over die week heeft Michael vorige keer al veel verteld, dus ik zal wat over dit jaar vertellen. We zaten deze keer in de remise in Gletsch, maar het leuke was dat bijna al het werk in Realp gedaan moest worden (logica van de DFB). Dat betekende 's morgens met een oude stationsbel rond 06.00 gewekt worden, om kwart voor 7 stond de Bauleiter Toni Stamm met zijn groene DFB busje voor de remise en om 07.00 hadden we de autotrein naar Realp. Daar ontbijten en dan rond een uur of acht aan het werk. Wij trokken er de eerste paar dagen met een groepje op uit om van de Wilerbrücke tot aan de Steffenbachbrücke takken en struiken te snoeien aangezien de machinisten die wel eens in het gezicht konden krijgen. Met twee ladders, twee handzagen en drie knipscharen hebben we nog aardig wat afgeknipt. Gelukkig had de Umweltschutz van Realp ook vakantie, anders waren ze vast niet

blij geweest met al dat groene spul in de rivier ( ook al staat die schitterende Fichte er nog, hè Michael... ). Aan het eind van de week hebben Michael en ik geholpen bij het isoleren van het dak van het nieuwe onderkomen bij de remise. Toen we ongeveer klaar waren met het werk kwamen we erachter dat we i.p.v. steenwol, glaswol gebruikten. Dat verklaarde in ieder geval dat kriebelende gevoel en die niesbuien...

Tegen het einde van de week mochten we met een Bauzug van Realp naar Muttbach. Dat was toch wel een beloning voor het werk. Geduwd door een stoomloc werden twee platte wagens, met daarop een bulldozer en zo'n 14 Froni's, naar Muttbach gebracht. De bulldozer was nodig voor de sanering van de Scheiteltunnel, waar men in week 35 mee verder ging.

## **Wie de jeugd heeft...**

Het leuke van de DFB is dat iedereen die wil werken ook kán werken. Het is leuk om na afloop te zeggen, kijk, dat en dat hebben we gedaan gedurende de week. Ik denk dat, als ik kijk naar de Nederlandse sectie, er genoeg enthousiaste mensen zijn die ook echt wel wat willen doen in zo'n werkweek. Toni Stamm vertelde ons



laatst, dat de Zwitserse secties van de VFB een voorbeeld kunnen nemen aan de Nederlandse sectie voor wat betreft enthousiaste, hardwerkende 'Mitarbeiter'. Hij vertelde dat het in de Zwitserse secties een groot probleem aan het worden is dat vooral oudere mensen die minder werk kunnen verzetten zich aanmelden voor de bouwweken. Vandaar ook de titel; wie de jeugd heeft...heeft de toekomst! Dat wil natuurlijk niet zeggen dat oudere mensen niet (meer) welkom zouden zijn, de ervaring van ouderen gecombineerd met het enthousiasme van jongeren zorgt voor een prima resultaat van de werkzaamheden, wat in week 34 dan ook is gebleken!

## Website

Samen met Michael Croes ben ik bezig aan de herbouw van de website van de Nederlandse sectie. Het moet een site worden met actuele informatie over de Nederlandse sectie, foto's van de werkweken, een digitale Tandstaaf, dienstregelingen van de DFB en nog veel meer. Wij hopen dat de site in de toekomst dan ook

vaker bezocht zal worden.

De volgende persoon die een stukje mag schrijven is Peter Deuss. Hij is naast één van de meest ervaren leden van werkweek 34, ook werkzaam bij de ZLSM (de Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij).

Tot ziens op één van de bijeenkomsten en anders weer in week 34.



# Opgave Fronarbeit

Op de komende najaarsbijeenkomst in Ouddorp op 25 oktober 2003 is er weer de gelegenheid u op te geven voor Fronarbeit voor het komende jaar 2004. Het is voor u en voor het bestuur van belang dat u zich tijdig opgeeft zodat er op de komende "Präsidentensitzung" in november a.s. de opgaves doorgegeven kunnen worden en er nieuwe afspraken gemaakt kunnen worden.

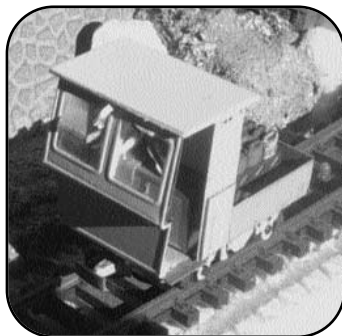
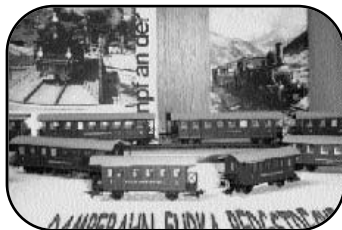
## DFB modellen voor de modelverzamelaars

Via de firma Buchmann Modelle uit Duitsland (zelf een VFB lid) zijn we er in geslaagd een aantal DFB modellen op zicht in Nederland te krijgen. (zie bijgaande foto's)

Te denken valt aan een aantal twee- en viersassers, open rijtuig de "Toni" draisine en de bouwtractor die de afgelopen twee jaar als opduwloc fungeerde in de Scheiteltunnel.

U kunt deze mooie gedetailleerde messing modellen zien en bestellen op de najaarsbijeenkomst op de 25 ste oktober en op onze stand op Rail 2003, 14, 15 en 16 november in Leiden. Er zal dan een intekenlijst liggen en de precieze prijzen per model zullen dan bekend zijn.

Mocht u meer willen weten, bel of mail dan even naar Rob Janzen.



## Ook dichtbij stoomt het . . . . .

Dat je voor stoomlocomotieven niet persé naar Zwitserland (of een ander land) hoeft is mij afgelopen zomer tot driemaal toe gebleken. In de vorige Tandstaaf berichtte ik u reeds in de rubriek "Weet u dat . . ." over het stoomevenement van de Stoomstichting Nederland in Rotterdam. Daarna heb ik nog twee van deze evenementen bezocht in Limburg en op de Veluwe.

### Simpelveld

Op zaterdag 14 juni zijn wij (m'n vrouw gaat meestal ook mee) al vroeg vertrokken richting Simpelveld. Toen we daar tegen tien aankwamen was het al een drukte van belang. Het zoeken naar een parkeerplekje was niet makkelijk maar gelukkig was er in een zijstraatje vlakbij het station nog plaats. Na het kopen van een toegangsbewijs was de eerste die we tegenkwamen onze oud-penningmeester en groepsleider van de werkweek 34 Paul Olijslagers. Hij had het natuurlijk druk met allerlei dingen in goede banen te leiden maar kon ons toch nog even wegwijs maken. Eerst maar even naar een van de loodsen waar allerlei stands stonden opgesteld en waar we als eerste Kees v.d. Burg met z'n video's en dvd's tegenkwamen. Iets verderop stonden Herman en Peter Westmijze met de VFB-stand, die vol lag met folders, boeken en souvenirs die betrekking hebben op onze vereniging en uitaard op Zwitserland.

### Pluche

Buiten op het emplacement was het inmiddels een drukte van belang want er kwamen regelmatig treinen, getrokken door verschillende lokomotieven, binnen waar je een ritje mee kon maken. De trein naar Schin op Geul stond al klaar. Snel ingestapt want hij zou direct vertrekken. De wagon waar we in zaten was een klassieke eerste klas-wagon waar je nog op pluche kon zitten. Zo'n ritje door het Limburgse land is echt leuk om mee te maken. Onze trein werd getrokken door een diesellokomotief. Bij Wijlre kwamen we de "3737" van de NS tegen die ook onderweg was op het "Miljoenenlijntje".



*De "3737" van de NS onderweg in Wijlre*

*Foto: Kees 2003*

Tijdens de terugreis naar Simpelveld was het inmiddels gaan regenen maar dat maakte niets uit want er is een prima stationsrestaurant waar de inwendige mens



De "1040" van de ZLSM Foto: KeeS 2003  
 versterkt kon worden.

## Remise

Na de broodjes en koffie zijn we een stukje langs de spoorlijn gelopen richting remise. Daar worden de lokomotieven onderhouden en krijg je een goed beeld van de werkzaamheden die verricht moeten worden om zo'n lok rijbaar te houden. Er staan daar draai- en freesbanken en boormachines die bediend worden door de vrijwilligers van de ZLSM.

## Railbus

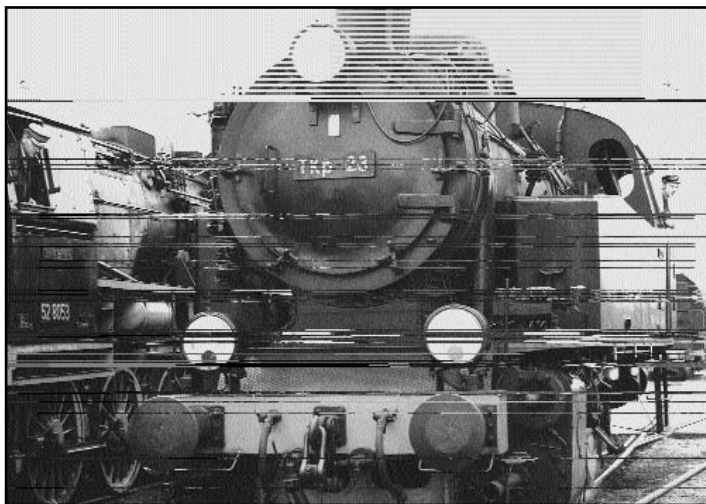
Een aparte beleving is een rit met een railbus. Zo'n "Schienenbus" (of zoals de Duitsers zeggen 'Das Ferkel') is een kruising tussen een tram en een bus op rails en wordt aangedreven door een dieselmotor, die dan ook goed te horen en te ruiken is. (geef mij maar stoom!). We zijn ermee heen en weer gereden van Simpelveld naar Vetschau (D). Het was bloedheet in dat ding want van airco had men ten tijde van de bouw nog niet gehoord. Al met al heb-

ben we er een fijne dag gehad die zeker voor herhaling vatbaar is. Collega's van de ZLSM: **Bedankt!!**

## Beekbergen

Enkele weken na de vakantie, die we uiteraard(?) in Zwitserland gevierd hebben, ben ik (deze keer zonder m'n

vrouw) naar de Veluwe geweest. De avond van te voren belde onze penningmeester Henk Huisman mij op om te vragen of ik nog plannen had voor zaterdag 6 september. Mijn antwoord kwam hem goed van pas. Want als ik toch in Loenen zou zijn kon ik hem misschien wel gezel-



De "TKp 23" van de VSM Foto: KeeS 2003

schap houden op de VFB-stand. Dus op naar Loenen. Daar aangekomen bleek dat de stand naar Beekbergen was verhuisd wegens plaatsgebrek. In de grote lokloods stond de stand al opgetuigd en recht tegenover Kees v.d. Burg (daar ook al?) met z'n video's, dvd's en boeken. In deze hal waren ook nog stands van allerlei



De "44 1593" van de VSM Foto: KeeS 2003

andere (collega-)verenigingen zoals de VSM, de STAR, Goes-Borsele, de SSN en de Zuid-Bevelandse Stoomtreinmij.

## Rondkijken

We hadden ruimschoots de tijd om afwisselend de stand te verlaten om wat rond te kijken. En dat was de moeite waard! Wat daar aan stoom- en diesellocs in beweging was is onvoorstelbaar. Ik zag onder anderen dat de 65 018 van de SSN op bezoek was en (ik heb ze niet geteld) nogal wat locs met "Veluwsche Stoomtrein Maatschappij" op de zijkant. Mooi om te zien was zeker ook het bijvullen van de kolen-tenders, die door een grote kraan (ook op rails) voorzien werden van verse kolen, en het bijvullen van water door middel van de prachtige waterkolom midden op het emplacement.

## Net echt

Rondom de draaischijf stond een aantal diesellocs opgesteld waarbij

mij het eerste de "Sik" opviel. Als kleinzoon van twee spoorweg-opa's heb ik deze regelmatig langs de spoorwegwoning zien rijden als ze aan het rangeren waren. Zeker ook interessant om te zien waren de samengestelde treinen. De goederentrein die daar heen

en weer reed was "net echt". De persontreinen waren gedeeltelijk 'luxe' en gedeeltelijk 'spartaans' (3e-klas) maar in ieder geval goed onderhouden.

## Opvallend

Wat me zeker ook is opgevallen is de service naar de standhouders. We kregen allemaal een deelnemerskaart waarmee we met de treinen konden meerijden, consumpties konden krijgen en ook nog een lunchpakket aangeboden kregen. Dus ook deze dag is voor herhaling vatbaar. Collega's van de VSM: **Complimenten!!**

De VFB-stand

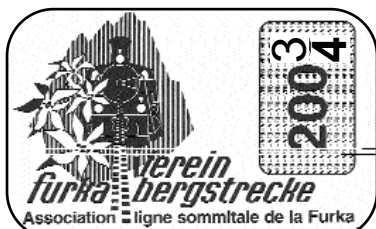
Foto: KeeS 2003



## Excuses

Naar aanleiding van een vraag van enkele leden het volgende:

De verzending van de lidmaatschapskaarten is volledig de mist in gegaan. Door wisselingen en functieveranderingen binnen het sectiebestuur Nederland en de (daardoor?) slechte communicatie met Zwitserland hebben we dit niet meer kunnen oplossen. We bieden alsnog onze excuses aan en hopen dit uiteraard komend jaar beter af te handelen.



Bij "De foto's van . . . ."

## Brand langs de Strecke

Van Hans Hosang (een kennis van onze voorzitter Rob Janzen) kregen we een paar foto's die hij maakte tijdens zijn vakantie in Zwitserland. Hij verbleef daar op de camping in Realp en zag hoe de DFB een helling in de brand zette. De daarop volgende blushandelingen waren aanleiding voor de hiernaast staande foto's. In "no-time" werd er een bassin van 45.000 liter opgebouwd en vervolgens volgepompt met water uit de Reuss. Dit water werd door een helioper van het Rode Kruis boven de brand uitgestort. De DFB kreeg een rijverbod tot na de te verwachte regenbuien.

# DOX Support

PROJECTBUREAU VOOR DOCUMENTAIRE  
ONDERSTEUNING EN CONSULTANCY

Uw Document Adviseur

## Zet alles weer op een rijtje

U kunt ons inschakelen voor:

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

Postbus 18, 1474 ZG Oosthuizen  
Tel.: 0299 - 402130 Fax: 0299 - 402131

Internet: <http://www.doxsupport.nl>  
E-mail: [info@doxsupport.nl](mailto:info@doxsupport.nl)