

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.

Redactie

Redactie, opmaak en verzending:
Kees Scholtes,
Brederostraat 71,
5251 LL Vlijmen.
Tel. 073 5184433
e-mail: mailks@planet.nl
Eindredactie: het bestuur.

VFB / Internet

www.furkabahn.nl
www.furka-bergstrecke.ch
www.dieselcrew.ch

Foto voorpagina: Werkweek 21-2004
De Steffenbachbrücke wordt opgebouwd.

In deze uitgave o.a.

<u>Van de redactie</u>	2
<i>Leesvoer en plaatjes kijken</i>	
<u>Van de voorzitter</u>	3
<i>Wat brengt de toekomst?</i>	
<u>1000-er CLUB</u>	4
<i>Aparte stichting</i>	
<u>Even voorstellen . . .</u>	5
<i>Uitbreiding bestuur</i>	
<u>Verlag</u>	6
<i>Jaarvergadering 9 april 2005</i>	
<u>Verlag</u>	9
<i>Delegiertenversammlung Zürich</i>	
<u>Mijn modeltreinbaan</u>	11
<i>Een hobby die nooit gereed komt</i>	
<u>Een lezer schrijft</u>	17
<i>Zwitserland is uniek deel V</i>	
<u>Week 34 - 2005</u>	20
<i>Er is nog plaats!!</i>	

Leesvoer en plaatjes kijken

Deze keer weer een Tandstaaf vol met verslagen van de jaarvergadering, ditmaal door Peter Westmijze (bij afwezigheid van secretaris René van Vliet) en van de Delegiertensammlung waar Gerard Geist en Hans Croes naar toe zijn geweest. Tijdens de jaarvergadering, waar ondergetekende helaas niet bij kon zijn, hebben we afscheid genomen van Rob Janzen als voorzitter. Vanaf deze plaats hulde en dank aan Rob. Je zal als 'kluppie' maar zo'n voorzitter hebben. In een eerdere Tandstaaf schreef ik al eens over een goed lopend drijfwerk en een goede machinist. Dit is hier zeker van toepassing!! Daarnaast uiteraard een hartelijk welkom aan de nieuwe voorzitter Hans Croes en bestuursleden Huig v.d. Marel en Peter Muyres. Als de samenwerking

tussen bestuur en redactie blijft zoals voorheen, en daar twijfel ik geen moment aan, dan zullen we ook in deze nieuwe bezetting weer van ons doen horen en zien op de komende evenementen.

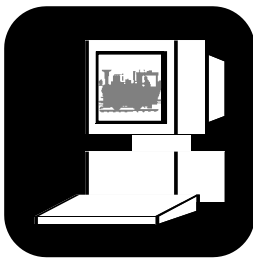
Naast een verhaal van Jacob v.d. Woude vindt u in deze Tandstaaf een verhaal van een nieuw lid, Arie Grootendorst die schrijft over z'n modelbaan. Er is dus genoeg te lezen en plaatjes te kijken. Graag ook even uw aandacht voor een paar kleinere berichtjes o.a. van de webmasters en van de groepsleider van week 34 die nog een paar mensen kan gebruiken.

Ik wens u de komende tijd veel plezier tijdens de beurzen, werkweken en andere bezigheden.

KeeS



Kijk eens op een van de volgende internet-pagina's



www.swissinfo.org

www.bahnonline.ch

www.bahnpics.com

www.swissrails.ch

www.lgbstudio225.nl

www.furkabahn.nl

Website wordt vernieuwd

De komende zomermaanden zullen de webmasters benutten om onze



website zowel technisch als uiterlijk te vernieuwen. Als er nog suggesties zijn die daar aan mee kunnen helpen wordt u

verzocht deze z.s.m. door te geven aan:

Michael Croes; mycroes@zonnet.nl

Jeroen Wolff; jeroen.wolff@planet.nl



Wat brengt de toekomst?

Tijdens de afgelopen jaarvergadering in Arnhem ben ik gekozen tot voorzitter van de Sectie Nederland. Voor diegenen die mij niet kennen, zal ik mij even voorstellen: mijn naam is Hans Croes, ik ben werkzaam als tandarts in Rotterdam. Sinds 2000 ben ik lid van de vereniging en vanaf het eerste begin heb ik deelgenomen aan de werkzaamheden in Zwitserland in week 34. De Bergstrecke kende ik nog uit de tijd dat ik met mijn ouders op vakantie was in Wallis en wat is er voor mooiere combinatie dan de schone berglucht, de mooie natuur en werken aan een stoomtrein uit hobbyisme.

Bedankt

Zoals eerder geschreven heb ik onlangs Rob Janzen opgevolgd, allereerst wil ik Rob op deze plaats, zowel namens het bestuur alsook namens alle leden, bedanken voor al zijn inzet in de afgelopen jaren en wens hem veel sterkte met zijn gezondheid. Naar ik mag aannemen zullen wij hem op de vergaderingen nog vaak ontmoeten. Bedankt Rob!

Bestuursuitbreiding

Tevens zijn op de jaarvergadering twee nieuwe leden voor het bestuur gekozen: Huig van der Marel en Peter Muyres. Huig gaat zich met name met de beurzen bemoeien en Peter gaat diverse hand- en spandiensten verlenen binnen het bestuur. Met het nieuwe bestuur gaan we er met frisse moed tegenaan. We zullen ons doen blijven gelden in Zwitserland met onze drie werkweken, een prestatie waar

zo'n kleine sectie als de onze echt trots op mag zijn. Echter ondanks dit positieve feit moeten we onder ogen zien dat, gegeven het relatief grote aantal jonge leden binnen onze sectie, het voor de



Hans Croes

continuïteit, ook van de VFB zelf, van groot belang is dat we er meer leden bij krijgen. Daarom een oproep aan iedereen om nog eens goed in zijn omgeving rond te kijken of er potentiële leden zijn.

Toekomst

Op de Delegiertenversammlung van 23 april in Zürich (waarover elders meer) is natuurlijk ook gesproken over de toekomst. Belangrijk is dat we nu weer een complete Zentralvorstand hebben die flink te handen uit de mouwen kan steken. In ieder geval wordt dit jaar begonnen met de bouw van station Realp en er werd zelfs even gesproken over Oberwald 2007.

Hoewel het nog even duurt voor de meesten van ons, wens ik al onze Froni's veel succes in Zwitserland, met de verzekering dat onze inzet zeer gewaardeerd wordt en ook in de komende jaren onze hulp nog hard nodig is.

Hans Croes

1000-er CLUB

Aparte stichting

Een nog onbekende sponsor heeft een substantiële som beschikbaar gesteld voor de ingebruikneming van het traject Gletsch-Oberwald! Voorwaarde is echter dat het geld wordt ondergebracht bij een aparte stichting, en dat het "steuerbefreit" (niet belast door het Kanton Wallis)



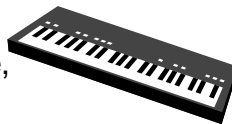
wordt. De 1000-er CLUB zal ook deel uit gaan maken van deze Stichting, is onlangs op hun jaarvergadering bepaald. De som maakt de indienststelling van de HG 4/4 onvermijdelijk. In de werkplaats Chur wordt eerst loc HG 3/4 nr. 4 weer in elkaar gezet. Daarna wordt de eerste HG 4/4 gedemonteerd en de hoeveelheid te verrichten werk bepaald. De lok zal in 2008 beschikbaar moeten zijn, als Oberwald bereikt wordt. De CLUB ontvangt uit onze pot Fonds Grote Werken binnenkort een bedrag van 1200 Euro. Blijf de 1000-er CLUB steunen, nieuwe deelnemers zijn en blijven welkom. Graag contact opnemen met ondergetekende.

Public Relations, Peter Westmijze.



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@bbn.nl

Uitbreiding bestuur

Naast de nieuwe voorzitter, die zichzelf al heeft voorgesteld, is het bestuur van de Sectie Nederland van VFB ook verder uitgebreid met twee mensen, waardoor al het werk niet op een paar schouders terecht komt. Zij stellen zich hier aan u voor.

Als nieuw bestuurslid, sinds de bijeenkomst op 9 april j.l. zal ik, Huig van der Marel mij voorstellen. Ik ben geboren in Woerden en op 24-jarige leeftijd verhuisd naar Friesland waar ik kwam te werken



Huig v.d. Marel

bij het toenmalige Provinciaal Elektriciteits Bedrijf. Eerst in Bolsward als districtsmonteur en vijf jaar later naar Leeuwarden waar ik terecht kwam op een gespecialiseerde afdeling in besturings-, signalerings- en beveiligingsinstallaties van alle hoogspanningslijnen en transformatoren in Friesland. Begonnen als monteur daarna technisch-specialist en tot slot chef van deze afdeling. Na de fusie tussen de provinciale bedrijven van Friesland en Gelderland ontstond NUON en ben ik overgeplaatst naar Arnhem bij de afdeling decentrale elektriciteitopwek, welke ik 18 jaar begeleid heb. In 1998 kwam ik in de pré-VUT en ben ik als vrijwilliger in het Openlucht-museum terecht gekomen. Ik ben daar zo'n drie dagen in de week met de trams bezig.

Mijn kennismaking met de VFB kwam door wijlen Gerard Koster met wie ik een jaar heb mogen samenwerken, en door hem ben ik lid geworden van de VFB.

Mag ik mij even voorstellen?

Mijn naam is Peter Muyres. In december 2004 61 jaar geworden en vanaf vorig jaar begonnen met het restant verlof op te nemen en nu per 1 mei definitief met FUR/FPU.



Peter Muyres

Zoals zovelen in mijn situatie heb ik natuurlijk tijd tekort maar wil toch een bescheiden bijdrage leveren aan de organisatie van Sectie Nederland van de VFB. Sinds '91/'92 ben ik lid van de VFB Sectie NL en vanaf '92 tot en met '96 heb ik, samen met m'n vrouw Ria Fronarbeit verricht. Meestal in de maand april en ook een keer in oktober. In diezelfde periode heb ik ook regelmatig de stand van de VFB (mede) bemand tijdens o.a. de ANWB-beurs "Op pad". Die belevenissen kunt u nog terug lezen in het interview in de Tandstaaf uitgave nr. 3 okt. 2001.

Daarin staat ook beschreven mijn passie voor stoom die ik als kind reeds heb meegekregen. Misschien krijg ik de komende tijd wat meer de gelegenheid om aandacht te besteden aan mijn model(tuin)baan waarvoor al het een en ander klaar staat maar nog niet is afge maakt.

Verslag jaarvergadering 9 april 2005



Aanwezig volgens de presentielijst:

H. Aeberli, J. Aeberli, H. Berens, J. Bonkenburg, H. Croes, M. Croes, G. Geist, R. Happel, C. Huisman, H. Huisman, R. Janzen, A. J. Koestal, K. Kolff, C. Leenders, H. v.d. Marel, P. Muyres, P. Olijslagers, J. Peeters, G. Vroemen, H. Westmijze, P. Westmijze, P. Witkop, J. Wolff

1. Opening door de voorzitter.

Rob Janzen opent de vergadering.

Afgemeld hebben zich: S. Brouwer, K. v.d. Burg, S. Huisman, C. Keijzer, H. Kes, K. Scholtes, M. Schuring, R. v. Vliet, J. v.d. Woude.

De vergadering wordt kort onderbroken om de eerste prijs van de prijsvraag, gehouden op Rail 2004 te Leiden, uit te reiken aan Raimon Hoogendoorn. Hij wordt vergezeld door ouders Thijs en Wil en zus Tamarah. De prijs bestaat uit een Gutschein voor twee achtdaagse Swiss Passes eerste klasse. Gelet op de leeftijd van de kinderen blijken de Passes omgezet te kunnen worden in een gezinspas.

2. Mededelingen van het bestuur.

- Rob stelt voor eerst agendapunt 11 uit te voeren, dan 10.
- Rob bedankt de bestuursleden die na zijn uitval door gezondheidsproblemen taken van hem hebben overgenomen.
- Dit jaar wordt 75 jaar Glacier Express gevierd.
- In het afgelopen jaar zijn drie leden overleden: dhr. Wagenaar uit Zoelen, dhr. Vrieling uit Oosterbeek en dhr. Koolhaas uit Amsterdam.
- Het bestuur heeft een blijk van medeleven naar Zwitserland gestuurd na het overlijden van Bruno Gwerder, die o.a. bekend was als ploegleider van het op- en afstellen van de Steffenbachbrücke.
- Hans Croes bericht over de Delegiertenversammlung. Binnenkort worden nieuwe bestuursleden gekozen. De Credit Card waaruit baten voor de VFB / DFB zouden worden gegenereerd is afgeblazen wegens zeer hoge aanloopkosten. Er komt een nieuwe internetsite, over de huidige is de VFB niet tevreden. Er komt een eenheidsposter, met daarop internetadressen.
- Gerard Geist bericht over de Arbeitsgruppe Organisationsentwicklung. In de Zentralvorstand zijn veel communicatieproblemen. De Arbeitsgruppe heeft de voorbereiding van de Delegiertenversammlung op zich genomen! De lopende probleemanalyse wordt binnenkort weer opgepakt. De efficiëntieverbetering Fronarbeit zal naar verwachting pas in het nieuwe VFB-bestuur aandacht gaan krijgen.
- Peter Witkop bericht over de DVD-productie. Opnames vinden plaats tijdens de Fronarbeit 2005, tijdens opbouw Steffenbachbrücke en de ritten van de Nostalgie Glacier Express in de weken 34 en 35. Mogelijk ook gebruik van beelden van TV Utrecht, die de Fronarbeit wil vastleggen mits er een lid uit de provincie Utrecht meedoet. Het aantal DVD-aanvragen uit het buitenland groeit niet snel.
- Fronarbeit. Paul Olijslagers leidt week 22, Hans Croes week 34 en Cor Leenders week 35. De weken zijn al aardig vol.

- Beurzen. We staan in 2005 bij de ZLSM (9 + 10 juli), de VSM (3 + 4 sept), de SSN en Rail Leiden. Op de laatste twee met onze eigen stand. We zijn bereid op de 50+ beurs te gaan staan, mits dat gratis is.
 - Doornroosje (Tekening van Vietnamloc). Henry Aeberli heeft de tekening een jaar gehad, de vergadering ging akkoord met Kees v.d. Burg als nieuwe behoeuder van Doornroosje, i.v.m. zijn grote verdiensten voor onze Furkalijn in het algemeen. Hij is helaas niet aanwezig om haar in ontvangst te nemen.
3. **Post in / uit.**
Gelet op de moderne microcommunicatie (e-mail etc.) is er weinig officiële post.
 4. **Goedkeuring Notulen Jaarvergadering 2004.**
De notulen van de Jaarvergadering 2004 zijn zonder opmerkingen goedgekeurd.
 5. **Goedkeuring van het door het bestuur opgesteld Jaarverslag 2004.**
Het Jaarverslag 2004 wordt zonder opmerkingen goedgekeurd.
 6. **Verslag van de kascommissie.**
Peter Muyres en Peter Witkop. Een kleine fout daargelaten verzoekt de kascommissie de leden de betreffende jaarstukken over 2004 goed te keuren. Décharge wordt verleend, Rob Janzen bedankt de kascommissie voor de inspanningen.
 7. **Goedkeuring van de rekening en de verantwoording over 2004.**
Henk Huisman meldt een positief resultaat over 2004. Voor 2005 zal dat minder zijn, door minder inkomsten en meer uitgaven. De kosten voor de Delegierten en de Fronverzekeringen zullen op zichtbare wijze in mindering gebracht worden op de geldstroom naar Zwitserland. De leden stemmen in met de bestemming van de 1200 Euro van het Fonds Grote Werken: de 1000-er CLUB. Het betreft een eenmalige bijdrage.
 8. **Décharge bestuur over 2004.**
Het bestuur wordt décharge verleend.
 9. **Budget 2005.**
Henk Huisman bespeurt een zorgelijk post in het budget, namelijk de giften aan de Sectie Nederland. De leden gaan akkoord met het gepresenteerde budget, met dank aan Henk voor de inspanningen.
 11. **Bestuursverkiezing.**
Voorzitter Rob Janzen moet zich i.v.m. zijn gezondheidstoestand nog steeds rustig houden, ad interim voorzitter Cor Leenders blijft als reserve beschikbaar, hij zal zijn oorspronkelijke PR-taken blijven behartigen. Rob is niet herkiesbaar. Hans Croes wordt unaniem als nieuwe voorzitter begroet! Het bestuur wordt versterkt door Peter Muyres en Huig van der Marel, die zich zullen concentreren op enkele specifieke taken. Dit in het kader van spreiding van verantwoordelijkheden.
 10. **Verkiezing kascommissie.**
Reglementair moeten twee nieuwe leden aangesteld worden. Peter Witkop zal reserve zijn, terwijl Gerard Geist en Paul Olijslagers de nieuwe commissie vormen.
 12. **Rondvraag.**
Voorafgaand aan de rondvraag merkt Rob op dat het aanpassen van Huishoudelijk

Reglement en Statuten nog steeds niet is gebeurd. Gerard Geist, die zich hiermee al heeft beziggehouden, adviseert eerst het HR aan te pakken.

Rondvraag:

Heinz Berens merkt op dat nieuwkomers niet zo snel een duidelijk beeld van de doelstellingen en verantwoordelijkheden van de VFB sectie NL hebben. > Dit zal in beeld gebracht en gehouden gaan worden.

Peter Witkop heeft de volgende vragen / opmerkingen: Waar houden we de volgende vergadering? > Paul Olijslagers stelt de ZLSM voor, met Schienenbusrit. Hoe houden we het ledental op peil? > Ons manifesteren. Kan er een Nederlands VFB-logo op de werkkleding komen? > Er is een ontwerp, dat ter goedkeuring naar CH moet. Waar blijven de lidmaatschapskaartjes? > Gerard Geist brengt dit onder de aandacht in CH. Hoe is het met het besloten deel van de site? > Hier moet nog verder aan gewerkt worden. Michael Croes: er zijn twee domeinnamen. Die moeten we combineren, om zo meer ruimte te krijgen, ook voor het besloten deel.

13. Sluiting.

De Jaarvergadering is succesvol verlopen, de zojuist afgetreden voorzitter Rob mag de sluiting verzorgen. Hij bedankt de aanwezigen voor hun bijdrage.

Vervolgens ontvangen de heer en mevrouw Has uit Edam hun tweede prijs: twee maal vierdaagse Swiss Pass.

Er worden tenslotte DVD's vertoond met luchtopnames boven Zwitserland.



Aangeboden:
Gratis vervoer naar en van werkweek 34

Reacties naar: Rob Louis
Oostdijk 87, 3252 LM Goedereede
Telefoon 0187-499140
E-mail: ROBERT_LOUIS1933@yahoo.com



studio 22,5

www.lgbstudio225.nl

**PROEFBAAN
VOOR ANALOOG
EN DIGITAAL**

INKOOP GEBRUIKT
(ook verzamelingen en grote partijen)

**DE LGB-SPECIALZAAK
MET VERSTAND VAN ZAKEN**

Stationsstraat 1a
NL-5121 EB Rijen
Tel. 0161-240624
Fax 0161-240625
E-mail: rijen@lgbstudio225.nl

Openingstijden:

woensdag	: 13.00 - 17.00 uur
donderdag	: 13.00 - 17.00 uur
vrijdag	: 13.00 - 17.00 uur
zaterdag	: 10.00 - 17.00 uur
iedere 1e zondag v/d mnd.	: 13.00 - 17.00 uur

Eigen LGB-reparatie-atelier
Eigen digital-inbouwatelier
altijd koopjes en occasions



Delegiertenversammlung VFB te Zürich

Namens Sectie Nederland zijn Gerard Geist en Hans Croes op 23-4-2005 naar Zürich geweest voor de DV. Hier het verslag (vertaald uit een Zwitserse versie).

VFB zegt volmondig ja tegen Stichting

De Delegierten van de VFB hebben met blijdschap kennis genomen van een schenking van een substantiële som voor het traject Gletsch-Oberwald, en zoals voorgesteld door het bestuur ingestemd met de voortgang van de oprichting van een stichting Furka-Bergstrecke.

Peter Schwaller, voorzitter van de Verwaltungsrat van de DFB, heeft de Delegierten medegedeeld dat dankzij deze schenking het zeker is dat het spoor naar Oberwald doorgetrokken gaat worden. Voorwaarde is dat deze schenking in een stichting gebracht kan worden en belastingvrij is. Heel voorzichtig wordt gesproken over opening in 2007/2008. De herstructurering van de DFB is een leerproces met een duidelijk doel.

De motie van de sectie Rhein-Main om geen besluiten betreffende structuur en organisatie te nemen, kreeg geen steun van andere secties, ondanks het feit dat een van de Delegierten van deze sectie de oprichting van de stichting sterk afwees.

Met grote meerderheid werd de Antrag aangenomen die:

- een nieuwe structuur tot behoud van het cultuuroed Furka-Bergstrecke verwelkomt
- het bestuur machtigt een vertegenwoordiger in de stichtingsraad voor te stellen
- de VFB toestemming geeft CHF 5000 in de stichting in te brengen
- het bestuur toestemming geeft de nodige gesprekken te doen met DFB en de stichting

Tijdens de discussie bleek dat er een mogelijkheid is dat de Strecke, waarvoor momenteel slechts een "Baurecht" bestaat, door de MGB in de stichting ingebracht kan worden.

Nieuwe voorzitter

Isolde Hoenigk, wegens ziekte niet aanwezig, is als voorzitter en bestuurslid teruggetreden. Met grote meerderheid van stemmen is Robert Frech tot voorzitter benoemd. Bestuursleden Rita Fuchs, Simone Hurter en Bernd Hillemeyr zijn herkozen. Irene Schar en Anton Stadelmann zijn nieuw gekozen in het bestuur. De Revisoren (kascontrole) zijn herkozen.



Creditkaart etc.

Het plan van het bestuur om voor de afgelopen jaar zeer bediscussieerde creditkaart van de VFB een haalbaarheidsonderzoek te laten doen door een op te richten werkgroep en in 2006 definitief te beslissen, werd door de Delegierten afgewezen. Besloten werd om per direct van de exercitie af te zien.

De VFB krijgt een eigen domeinnaam met extensie '.org'. Op www.furka-bergstrecke.ch komt een directe link.

Ter ondersteuning van de secties komt er een poster van 40x60 cm, daarop een foto van de Steffenbachbrücke en tweetalige tekst en een verwijzing naar de domeinnaam. Rekeningen voor de Zwitserse en Duitse secties worden in het vervolg met 'Dampf an der Furka' meegestuurd, wat een forse besparing op portokosten geeft.

Antrag van de sectie Berlin-Brandenburg voor vroegtijdige heropening van Gletsch-Oberwald werd ingetrokken.

Voorstel van de sectie Zürich voor een erelid van de VFB werd niet beloofd door het bestuur. Het staat echter de individuele sectie niets in de weg zelf een lid tot erelid te benoemen.

De AGO (Arbeitsgruppe Organisationsentwicklung, waarin Gerard Geist werkt) werd bedankt voor de vele werkzaamheden tot nu toe en verzocht verder te gaan op de ingeslagen weg.

Bestuurszaken

Onder leiding van dagvoorzitter Bernd Hillemeyr werd de agenda vastgesteld. Een brief van de scheidende voorzitter werd voorgelezen. Met een paar aanmerkingen werden het financiële jaarverslag 2004 en begroting 2005 goedgekeurd.

De Antrag van sectie Aargau om de contributie 20% te verhogen werd afgewezen vanwege de vrees dat dit veel leden zou kunnen kosten. Voorstellen om de contributie CHF 5 te verhogen of in het vervolg CHF 10 voor "Dampf an der Furka" in rekening te brengen haalden het ook niet. Contributie blijft dus hetzelfde.

Bedrijf en marketing

Peter Bernhard waarschuwde niet al te euforisch te worden vanwege het aangekondigde bedrag. Het traject is meer dan Gletsch-Oberwald en zal onderhouden moeten blijven worden. De controle door het Bundesamt von Verkehr in 2004 is goed verlopen. Voor het nieuwe seizoen zijn er al 10000 reserveringen. Er zal zowel vanuit Gletsch als Realp gereden gaan worden. In 2005 wordt begonnen met de gefaseerde bouw van station Realp.



Alle Froni's en anderen die zich inspannen voor de Furka-Bergstrecke werden hartelijk bedankt.

Marketing-chef Paul Güdel meldde dat er in de uitzending van 'Schweiz aktuell' van 24 mei aandacht besteed wordt aan de DFB. Op 4 juni zijn er in verband met 75 jaar Glacier Express 135 personen van de media in Realp te gast. Güdel benadrukte dat er steeds meer vraag komt naar meer dan een treinrit alleen, er wordt meer 'beleving' verwacht.

Overig

De vergadering vond plaats in de zaal van restaurant Neubühl. De zaal en een drankje werden aangeboden door de eigenaar. De volgende Präsidentenkonferenz vindt plaats op 8 oktober in Realp. De volgende Delegiertenversammlung op 8 april 2006 in Andermatt.

Een hobby die nooit gereed komt . . .

Hoe het begon . . .

Geboren op 27 februari 1947, heb ik nog net een stukje van de stoomtractie van de Nederlandsche Spoorwegen bewust mee kunnen maken. Maar al heel vlug kwamen de „Blokkenoostreinstellen, de Muizenneusjes, de lokomotieven (2200 / 2400) en weer later de 1100 en 1200 serie" op de baan. De rokende en stampende stoomlocomotieven verdwenen geleidelijk aan van het spoorwegnet. (Wat we nu natuurlijk heel jammer vinden.) Het nieuwe materieel vond ik indrukwekkend mooi en was dus vaak te vinden bij de spoorwegovergang om de grote diesels 2200 en 2400 en ook de volgens Amerikaans model gemaakte 1200 voorbij te zien komen. Veel, héél veel lawaai maakten ze die diesellocomotieven. Dat kon toen, want van de „Arbo-wet" had nog niemand gehoord. Ik werd ziek, niet van de herrie die de loks maakten, maar ik moest worden opgenomen in het ziekenhuis, amper 4 jaar oud. Gelukkig is alles weer goed gekomen en na een week verblijf in het ziekenhuis kwamen mijn vader, moeder en zusje mij ophalen, met bij zich: een opwindtrein. Sjonge wat was ik daar blij mee. Trots als een pauw ging ik mee naar huis, met onder mijn éne arm mijn beer en onder de andere een trein. Thuisgekomen

Arie Grootendorst, de schrijver van dit verhaal is sinds kort lid van de VFB Sectie Nederland. Hij stuurde samen met zijn aanmelding een klein boekje mee waarin hij verteld over zijn hobby. De redactie vond dit zo interessant dat het hierbij geplaatst wordt.

werd verrassing nóg veel groter, want daar was een heuse spoortreinbaan op een groot tafelblad gemaakt, met metalen huisjes, een sein, een station en een overweg, in de schaal NUL. Mijn vader wond de trein op en liet hem daarna een paar rondjes rijden. Ik was perplex, dat zoiets kòn. De basis voor later was



Een foto van de door mijzelf gebouwde balkonlokomotief 33. In een boek zag ik een werktekening staan van deze machine in de schaal HOm. Ik heb de kap op de bonnefooi gebouwd en bij de aankoop van een gebruikt Bemo-onderstel bleek dit zo perfect te passen dat ik er zelf verbaasd van stond.

vorgoed gelegd. Tegen de avond van die dag kwamen vrienden van mijn ouders op bezoek die ook begaan waren met mijn toestand, ook zij leefden hartelijk mee. Die brachten ook zo'n prachtige trein mee. Nú had ik er dus

11



De Steffenbachbrücke met daarop een stoomlocomotief met twee wagons aan de haak, waarvan de achterste door mijzelf werd gebouwd.

twee, te gék joh. Jaren gingen voorbij en ik was inmiddels zover opgeknapt dat ik goed voor mijzelf kon opkomen tijdens het spel op straat en me uitstekend kon verdedigen. Ook ik was wel eens behoorlijk ondeugend, trouwens dat lukt nu nog wel eens! De basis was dus gelegd, de opwindtreinen versleten en / of stuk gedraaid.

De volgende stap

Op mijn zevende verjaardag kwam er een beginset van Märklin in huis. Een uit zichzelf rijdende trein, met stoomlocomotief bouwserie „89" DB ervoor, twee groene personenwagens, een bakwagentje, een geel Shell-tankwagentje met daarachter een rood kiepwagentje. Man, man, man, wat een wéélde. De mensen vonden het maar overdreven en de meester van school hoopte maar dat het mijn leerprestaties niet zou beïnvloeden. Het is allemaal reuze meegevallen want tot nu toe ben ik aardig door het leven gerold al zeg ik het zelf. Ik hoop dat het met die meester ook zo gegaan is. De jaren gingen voor-bij, de treinen werden 's zomers opgeborgen maar 's winters werd er

hevig gebouwd op zolder. Nog steeds met HO Märklin. Steeds werden er andere banen gelegd en andere mogelijkheden uitgedacht. Pieter, één van mijn beste vrienden en tevens een fervent modeltrein-liefhebber en -verzamelaar die helaas op 29 december 2003 is overleden was ook bijzonder bevlogen over alles wat zich op het spoor voortbeweegt, de

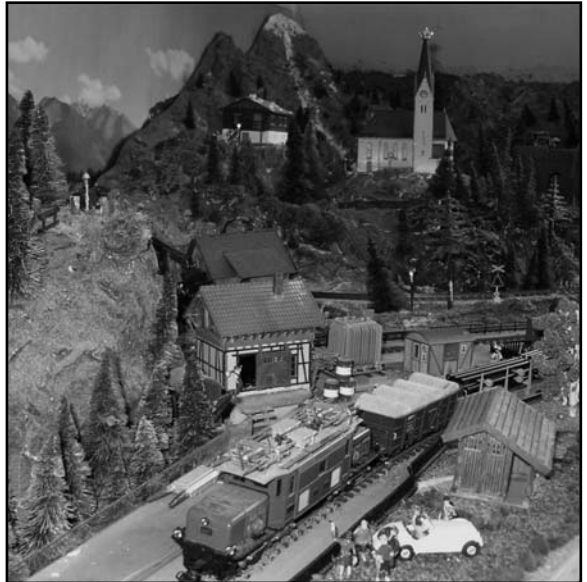
stoom zeker niet op de laatste plaats. Deze Pieter ging in de jaren '70 en '80 op vakantie naar Oostenrijk om meer precies te zijn naar het Zillertal en om het puntje op de i te zetten, naar het plaatsje Uderns. Reeds meerdere keren vertelde hij mij dat daar zulke mooie stoomtreinen rijden op een spoorbreedte van 76 cm en dat je van af de berg-hellingen zo mooi op het stationnetje kon kijken. (En zo werd besloten daar heen te gaan.) Hij had niets te veel gezegd en zo heb ik met mijn familie daar zeker zo'n vijftien vakanties doorgebracht en genoten van de natuur, de bergen en bovenal de treinen. (de sfeer, rook, damp en olie). Pieter deed dan de stoomfluit na.

Ook werden er zaken die wij tijdens de vakanties zagen thuis nagebouwd en vonden op de treintafel een plaats. Fijne herinneringen hebben wij aan deze tijd overgehouden. Toch begon de wens te ontstaan om eens wat anders te doen. Inmiddels leerde ik mijn meisje kennen en niet lang daarna trouwden we. Ons huwelijk werd gezegend met de geboorte van twee dochters. We gingen nog steeds naar Oostenrijk, maar de

wens naar wat anders bleef bestaan. Plotseling werd het besluit genomen om de vakantie eens in Zwitserland door te brengen. En dit was wel het begin van het H0m tijdperk. Eenmaal in Zwitserland, Graubünden, kwam ik zo onder de indruk bij het zien van de Rhätische Bahn dat ik thuisgekomen, direct ben begonnen om mijn trein af te breken en een geheel nieuwe baan gebaseerd op H0m spoor ben gaan opbouwen. Om niet direct mijn H0 rail weg te doen heb ik de eerste tijd in mijn bestaande rails een derde rail ingebouwd. Dit werkte prima, tot het moment dat je toch wel echt H0m wil gaan rijden. Spoorvriend Hans doekte zijn H0m baan op, mede omdat hij nu ook een woning elders heeft en daardoor niet voldoende aandacht meer aan zijn hobby kon geven. Een groot deel van zijn materiaal werd mij toegeëld, waarvoor mijn hartelijke dank. Zodoende ben ik in het bezit gekomen van een groot aantal meters H0m rails en wissels en rollend materieel, en veel materiaal om de baan aan te kleden en ook nog enkele relictten (CH stationsherinneringen). Tijden ben ik aan het ombouwen geweest maar nu kan ik zeggen dat ik bijna alle H0 rails van de baan weg heb, met uitzondering van de tunnels. Om die in hun geheel af te breken, daar had ik de moed niet voor, daarom heb ik de H0m rails daar aangesloten op mijn H0 3 railsysteem. Ik rijd hoofdzakelijk met materieel van Bemo, zeker wat de locs betreft. De baan is door mijzelf geautomatiseerd volgens het analoge systeem. Ik kon niet al te duur aan een groot aantal kamrelais komen en deze heb ik zodanig aan

elkaar weten te verbinden dat ik met die self made relais mijn treinbaan volledig automatisch laat functioneren. De relais worden aangestuurd door glas-contacten, die in-, links en rechts naast de rails zijn gemonteerd.

Ik vind het heerlijk om te kunnen zien wat er gebeurt als er geschakeld wordt. Daarom ben ik nog niet overgegaan naar een digitaal systeem, hoe prachtig ik dat ook vind. Anderen vinden nu mij



Hier passeert Krokodil-lokomotief 407 het station Arosa en loopt na enkele seconden het station Susch binnen.

vast ouderwets, nou, dat is dan jammer. De seinen zijn op een enkel na allemaal door mijzelf gemaakt en functioneren prima. De baan bestaat uit twee los van elkaar liggende trajecten die worden gevoerd door twee Temsi jumbo-trafo's. Aan deze aftakbare trafo heb ik een tien standenschakelaar verbonden en zo is de snelheid van de trein uitstekend te regelen. De oudere locs van Bemo heb ik allen onder handen genomen en heb na veel zoeken en proberen het gierende geluid eruit weten te krijgen,



waardoor de machines nu geruisarm over mijn baan rijden. En dan komt de aankleding van de baan en dat vind ik ook geweldig om te kunnen doen. Op dat punt krijg ik nog wel eens commentaar van mijn vrouw en beide dochters en ik moet zeggen niet altijd onterecht. Het kan namelijk altijd beter en mooier en realistischer. Op de bovenbaan heeft het prachtige Ferro Swiss station van Filisur een plaats gekregen, ook een opstal, gekregen van mijn spoorvriend Hans. Dat is wel echt een vakantie herinnering, compleet met drie miniatuurklokken. In het linker gedeelte van de bovenbaan heb ik het Station Surava geplaatst, iets te groot qua uitvoering, mogelijk kan ik nog eens een wat verrijnde uitvoering op de kop tikken.

Nu gaan we rijden.

We starten de onderbaan.

De baan wordt bereden door vijf treinstellen die allen in dezelfde richting rij-

Hier komt lokomotief 636 het station Filisur binnen en rijdt langs een van de twee treinstellen dat de Meiringen-Innertkirchen Bahn toen rijk was. Ook dit treinstel werd door mijzelf gebouwd.

den en elkaar besturen. In deze baan liggen slechts twee wissels, waarvan er één wordt aangestuurd door de treinen, via een zelfgemaakte wisselaandrijving en de andere wordt niet aangedreven maar is een uitrij wissel. Op de benedenbaan begint de trein haar tocht vanuit het station Susch. Rijdend in oostelijke richting maakt de trein een bocht naar links en na een meter weer een bocht naar links om daarna in een tunnel van ongeveer vier meter lang te verdwijnen. Vanuit de tunnel komt de trein aan de achterzijde van de baan in „Preda“ zoals ik het daar noem. Een open plaats tussen twee tunnels. Hier blijft de trein enige tijd staan. Voordat hij in Preda aankwam is een andere trein daar reeds vertrokken en rijdt in de richting Oberwald. Door een tunnel van drie meter stuurt de trein onderweg een trein

in Oberwald aan die op zijn beurt vertrekt en in de volgende tunnel de trein die in Arosa staat laat vertrekken en deze trein loopt na enige seconden het station Susch binnen. Van hieruit is even geleden een trein vertrokken die zich over het geschakelde wissel een weg verschaft en nu via de tunnelingang over het verzonken traject, van zo'n vijf meter lang aan het oog onttrokken onder de tafel doorrijdt en even later vanuit hetzelfde tunnelportaal weer tevoorschijn komt. Deze trein loopt het stationnetje Uderns binnen en wacht rustig tot hij weer wordt aangestuurd om te vertrekken. Vanuit Uderns is een trein onderweg naar Oberwald en deze loopt via spoor II het station Oberwald binnen en laat de trein die daar staat te wachten op spoor I vertrekken. En zo herhaalt zich hetgeen boven omschreven is steeds weer, dit alles tot mijn plezier en genoegen.

Nu de bovenbaan.

Het hoofdstation Filisur ligt op het verhoogde midden van de baan. Van hieruit vertrekt de trein met een locomotief in groene kleurstelling in westelijke richting. Vanuit de trein heeft de passagier een schitterend uitzicht op de bergen en de hoog op een plateau staande kerk, waar de trein al afdalend met een grote boog omheen rijdt en dus van alle kanten bekeken kan worden om zo, beneden gekomen, in een kort tunneltje te verdwijnen, gevolgd door een lange tunnel. Door de tunnels heen komt de trein aan de voorzijde van de

baan het station Arosa binnengereden en stelt zich op met de neus van de locomotief net voor het tunnelportaal. Een trein die gelijktijdig vanuit Filisur in oostelijke richting is vertrokken buigt na een meter of twee scherp naar links om daarna een stop te maken in Surava. Dit is niet volgens de werkelijkheid,



De prachtige kerk is een herinnering aan de vakanties in Oostenrijk en beeldt de Pankrazkirche uit die bij het plaatsje Uderns staat met daarachter Café Pankraz waar je heerlijke Apfelstrudel met vanillesaus kan eten. Van deze kerk luidt de klok alleen tijdens Pasen en in de Kerstnacht. Ook luidt hij als er zwaar onweer komt of als er brand in de omgeving is. Dat laatste (zwaar weer) heb ik tweemaal meegemaakt en dat was heftig.

want in Surava stoppen net als in Solis geen treinen meer. Maar in de modelbouw kan alles. Net een tekenfilm. De trein die in Surava staat wordt door de tijdschakelaar weer vrijgegeven, vertrekt en begeeft zich door een diepe Schlucht om aan de voorzijde van de tafel weer te voorschijn te komen. Na wat bochtenwerk begint de afdaling en die eindigt in een tunnel waarin een scherpe bocht naar rechts wordt gemaakt. Vanuit deze tunnel loopt de trein op het linkerspoor het station

Susch binnen en laat de trein die daar gereed staat in de richting Surava vertrekken en deze verlaat het station om via de tunnel, al stijgende in de richting Surava te rijden. Heel even stopt de trein bij een halte van het plaatsje Ritzingen, waar de 1 augustus viering plaatsvindt. Daar hebben zich langs de rails een aantal lieden verzameld die het „Lehrpfad" volgen en dus dankbaar gebruik maken van de fotostop. De trein vertrekt weer, fotografisch nagekeken, en maakt een bocht naar rechts en gaat daarna door de Schlucht heen en komt aan de achterzijde van de berg aan in het station Surava. Hier wordt hij door de tijdschakelaar even opgehouden maar vertrekt daarna in de richting Filisur en kruist daar met een tegemoetkomende trein. Na een korte stop vertrekt de trein in de richting Arosa en kunnen de reizigers wederom genieten van het schitterende uitzicht. Op de baan staan ook enkele watermolens opgesteld die draaien en die ook enige

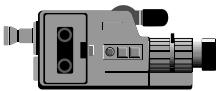
functies vertonen, zoals houthakken en houtzagen. In de watermolen woont in gedachten een niet onbemiddelde persoon die een bezoek heeft gebracht aan Holland en daar onder de indruk kwam van onze windmolens, en terecht. Hij trof een molen aan in zeer vervallen staat en heeft deze aangekocht en naar Zwitserland laten transporteren om die daar in oude luister weer op te bouwen. En zo staat er een klein stukje Hollands Glorie in HO) te pronken in het Zwitserse berglandschap.

Zo genieten en fantaseren we er maar op los en zien we steeds iets anders. Dan weer hier en dan weer daar. Een hobby die nooit gereed komt en steeds weer uitnodigt tot het weer opnieuw zoeken van mogelijkheden. Ieder doet dit op zijn of haar manier. Als je er maar van geniet. Veel spoor genoegeen wordt u toegewenst door

Arie Grootendorst



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



Van den Burg Beeldproducties
Rietschans 72a, NL - 2352 BB Leiderdorp
Tel. 071-5818181 - Fax 071-5818180
e-mail: info@mixmediastore.com



www.mixmediastore.com

Zwitserland is uniek

deel V

Het is alweer een paar jaar geleden, dat wij een huisje huurden in Wienacht-Tobel bij Rorschach aan de Bodensee. Het huisje stond op ongeveer 350 meter hoogte boven het meer. Wij hadden een pracht uitzicht als wij gingen wandelen. Het was al donker toen wij er aankwamen, maar ik had wel gemerkt, dat we een bijzondere spoorweg had gepasseerd. De volgende dag toch maar even op onderzoek uit en ik volgde, toen ik het spoor vond, het tandrad tracé. In het dorp stond een prachtig klein stationnetje en het bleek de spoorlijn te zijn van Rorschach-Haven naar Heiden.

Reisplannen

Thuis teruggekomen deed ik mededeling van mijn ontdekking en er werd afgesproken dat eerst met de trein met één van de dochters naar Rorschach zou rijden. Nog diezelfde middag werd de eerste reis ondernomen. Wij daalden direct af en hadden een fantastische reis met diverse leuke panorama's. Het is een attractieve omgeving, zeer heuvelachtig en het behoort tot het kanton Appenzell, dat weer verdeeld is in twee kleine kantons, namelijk Innerrhoden en Ausserrhoden. Men vertelde mij dat dit te maken heeft met het geloof. Het ene deel is hoofdzakelijk Rooms Katholiek en het andere deel is hoofdzakelijk Protestant. Men kan er een prachtige rondrit maken met bus, tandradbahn en trein. Reisplannen werden gemaakt, want in Rorschach hadden we een berg aan informatie meegekregen.

De volgende dag op naar het stationnetje van Wienacht-Tobel en gingen als volgt reizen:

van Wienacht naar Heiden met de Rorschach-Heiden-Bergbahn (RHB). In Heiden zouden wij gaan wandelen en inkoopjes doen. Heiden ligt op 'n hoogte van 400 meter boven de Bodensee en is een groot dorp met enkele zelfbe-



Rorschach-Heiden-Bergbahn

dieningszaken. Wij ontdekten daar een standbeeld van Henry Dunant, stichter van het Rode Kruis. Deze woonde toch in Genève? Daar moesten wij meer van weten. Dat wordt napluizen !

Oprichter van het Rode Kruis

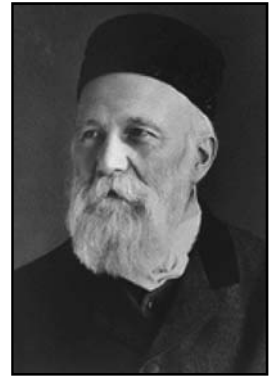
Jean Henry Dunant werd geboren op 8 mei 1828 in Genève. Zijn vader was een succesvolle koopman. Zijn moeder was daarentegen een gelovige Hugenate. Henry was geen beste leerling op school. Zijn hoogste cijfers behaalde hij met godsdienst-kennis. Na de lagere school ging hij naar de Beroepenschool en koos de richting van bankkoopman, wat hij goed beëindigde. Op 22 jarige leeftijd kreeg hij een functie bij de bank en werd uitgezonden naar Algerije. De bankzaken liepen daar voortreffelijk, hij moest daar eigenlijk onderzoeken hoe men bankzaken in de koloniën kon doen. Maar hij vond dat hij dat zelf veel beter kon en besloot een eigen bank als

naamloze vennootschap op te richten. Hij kreeg van vrienden 1 miljoen Zwitserse Franken ter beschikking en beloofde hen 10 % rente. Hij wilde met dit geld in Algerije grondstukken verwerven en wendde zich daarvoor tot Koning Napoleon III om dit gedaan te krijgen. Deze was echter in oorlogsgeweld betrokken in Italië, waar 150.000 Fransen tegen 150.000 Oostenrijkers vochten. Toen hij in 1859 op het slagveld aankwam lagen daar 6.000 dode soldaten en ongeveer 40.000 gewonde soldaten zonder enige hulp. De gewonden kregen op het slagveld geen medische verzorging en ook geen voedsel. Hij riep de hulp in van Italiaanse vrouwen uit Brescia en Solferino. Hij stuurde aan alle belangrijke mensen in Europa ca. 1600 rekeningen. Hij richtte met een groepje van 5 mannen een vereniging op voor hulp aan gewonde soldaten en krijgsgevangenen en gaf een boek uit over de verschrikkelijke situatie die hij had gezien. In het boek "EEN HERINNERING AAN SOLFERINO" doet hij drie voorstellingen:

- 1e. In elk land moeten vrijwillige hulpverenigingen worden opgericht, die zijn uitgerust en opgeleid om gewonden op het slagveld te verzorgen.
- 2e. De gewonden op het slagveld, het medisch personeel en hun uitrusting moeten neutraal worden beschouwd en moeten door een kenteken worden beschermd. Dit werd later het RODE KRUIS-embleem.
- 3e. Een internationaal verdrag moet deze voorstellen kracht van WET geven en de bescherming waarborgen van de gewonden en van het personeel, dat hen verzorgt.

Zestien Europese landen lieten zich in 1863 naar Genève vertegenwoordigen

voor een oprichtingsvergadering. Het voorstel van Jean Henry Dunant werd door iedereen gedragen en op 29 oktober 1863 werd de vergadering verdaagd. Dit wordt algemeen als de oprichtingsdatum erkend, want in 1864 werden de afspraken vastgelegd in het eerste Verdrag van Genève, waarmee de basis werd gelegd voor het Humanitair Oorlogsrecht. Dit Verdrag werd in augustus 1864 door 12 landen ondertekend.



Jean Henry Dunant

Direct hierna werden in vele landen Rode Kruis verenigingen opgericht. In 1910 was het aantal ondertekenaars al de 40 landen gepasseerd. Thans heeft deze wereldwijde organisatie circa 200 georganiseerde landen met verenigingen met ongeveer 130 miljoen Rode Kruis vrijwilligers. Hij stelde voor om de Zwitserse vlag als symbool te kiezen, maar dan wel precies anders om: Een rode kruis op een wit veld. Symboliserend het bloed dat vloeit uit de verbleekte gewonden en stervende soldaten.

Hoe liep het af

In oktober 1867 ging zijn Naamloze Vennootschap failliet in Algerije, omdat hij daar geen goede begeleiding aan gaf en moest hij vluchten voor de schuldeisers uit Genève. Hij dwaalde doelloos door Europa rond zonder geld en andere middelen, totdat hij in een gezin bij een dominee Wagner in Stuttgart werd opgenomen. Daar woonde hij tien jaar lang en leerde daar een

Gymnasium-professor Müller kennen. Deze werd zijn beste vriend. Toen het echtpaar Wagner gestorven was, besloot hij weer naar Zwitserland te gaan en leefde teruggetrokken in Heiden bij Rorschach boven het Bodensee, zo ver mogelijk van Genève. Hij kreeg daar bescherming in een klein kamertje van de chef-arts van het ziekenhuis. Men dacht allemaal dat hij gestorven was. Een Duitse journalist, die hem op het spoor kwam schreef een artikel over hem in het blad "Deutsche Illustrierte". Na het artikel in dit blad kwamen giften uit de hele wereld bij Dunant binnen op zijn bankrekening.

Boek

In 1897 verscheen het boek in het Duits "GESCHICHTE DES ROTEN KREUZES". Een exemplaar kreeg Bertha von Suttner, een vriendin van Alfred Nobel, in handen. Zij zorgde er voor dat Jean Henry Dunant in 1901 alsnog de Vredesnobelprijs kreeg. Uiteindelijk kreeg hij de eer die hij verdiende. Het Internationale Rode Kruis en Rode Halve Maan kennen thans 181 nationale organisaties en hebben hun hoofdzetel in Genève. Op 10 oktober 1910 stierf hij in Heiden en werd begraven in Zürich. Ook staat in Heiden een standbeeld van hem.

Klimakurort

Terwijl wij hier lezend achter kwamen moesten wij verder met de PTT-bus naar Walzenhausen. De busreis duurde ongeveer een half uur en ging door een bosrijke omgeving. Walzenhausen is een bekend "Klimakurort" met veel zonneterrassen en ligt op een hoogte van circa 800 meter boven de Bodensee. Het stationnetje was onder het Kurhotel en was uiteraard ook weer een tandradbaan naar beneden naar het grensdorpje Rheineck, waar de Rijn het meer in

stroomt. Het private spoorwegmaatschappijtje Bergbahn-Rheineck-Walzenhausen (BRW) deed er ongeveer 15 minuten over om naar beneden af te zakken. We konden daar zowel met de boot als met de trein naar Rorschach. Wij kozen voor de SBB-trein naar Rorschach Haven. De spoorlijn loopt nagenoeg langs de Bodensee, via het vliegveld van Rorschach, en zo kwamen wij na 20 minuten in Rorschach Haven aan. Nu was het wachten op onze RHB naar Wienacht-Tobel en dat zou ongeveer drie kwartier duren. Intussen verveelden we ons geen ogenblik. Allerlei SBB-treinen passeerden



Bergbahn-Rheineck-Walzenhausen

o.a. naar Bazel, Winterthur, Chur, München en Zürich. Het was een komen en gaan van treinen en boten. Want ook de grote rondvaartboten van Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland, die op de Bodensee varen, deden de haven van Rorschach aan, precies tegenover het station. Tot onze spijt kwam de RHB precies op tijd aan en moesten wij instappen. Kort daarna ging het omhoog naar onze tijdelijke woning in Wienacht. Wij hadden ook nog ontdekt dat wij met de trein naar Zürich en Chur/Davos konden reizen. Laten wij maar zeggen, dat wij als treinfanaten in een schitterende hoek van Zwitserland zaten. Voor meer informatie over deze hoek in Zwitserland verwijs ik naar www.appenzellerland.ch.

Er zijn nog plaatsen vrij in week 34 ! !

Tijdens de najaarsvergadering 2004 in Arnhem heeft er een voorlopige inschrijving plaatsgevonden voor de werkweken. Oorspronkelijk zat week 34 overvol, hoewel er vanaf het eerste moment een aantal twijfelgevallen waren, begint het verhaal van week 34 erg te lijken op dat van die tien kleine negertjes. Het lijkt erop dat we het ergste gehad hebben en inmiddels weer in een groeifase zijn, maar onze huidige bezetting is relatief minimaal, zeker wanneer we er vanuit gaan dat in week 34 en 35 mogelijk opnamen gemaakt gaan worden voor 'onze' DVD en het voor Kees van den Burg heel prettig is als hij hulp krijgt bij het transport van zijn apparatuur en deze hulp per saldo van de werkenden af zal gaan.

Vandaar deze vragen:

heeft u nog een weekje vrij voor de VFB in augustus?

wilt u eens lekker aan de slag in de gezonde berglucht?

wilt u s'avonds genieten van een glaasje wijn aan een kampvuur na een heerlijke maaltijd?

neem dan contact op met Hans Croes (jmw.croes@hccnet.nl)

Zeker nu het erop lijkt dat we echt richting Oberwald gaan is **alle hulp welkom**.

Als kwaliteit telt!



U kunt ons inschakelen voor:

- Adviezen over
 - Calamiteitenplan archieven
 - Capaciteitsberekeningen archiefbewaarplaatsen
 - Documentair Structuurplan (DSP)
 - Formatieberekeningen afd. DIV/Interne Zaken
 - Informatievoorziening
- Archiefbewerking
- Informatiebeleid
- Interimmanagement
- Training en begeleiding

DOX
Support

PROJECTBUREAU VOOR DOCUMENTAIRE
ONDERSTEUNING EN CONSULTANCY

Postbus 18
1474 ZG Oosthuizen
<http://www.doxsupport.nl>

Tel: 0299 - 40 21 30
Fax: 0299 - 40 21 31
E-mail: info@doxsupport.nl

DOXsupport is een landelijk werkende organisatie, die zich bezig houdt met dienstverlening op het gebied van documentaire informatievoorziening. Onze klantenkring bevindt zich voorname-lijk binnen de lokale en rijksoverheid alsmede non-profit organisaties.