

VFB-NL Werkweek 2015-20 door Diederik van Nimwegen

Het lijkt wel zomer... of toch niet?

De oplettende lezer zal zich misschien afvragen of in de titel een tikfout gemaakt is, maar dat is niet het geval. De eerste werkweek van dit jaar vond namelijk niet plaats in week 21, maar in week 20. Om uiteenlopende redenen, en niet in de laatste plaats op verzoek van de DFB, is onze werkweek een week naar voren geschoven.

Zo gebeurde het dat op zaterdag 8 mei een flinke ploeg van 9 mannen en één vrouw zich verzamelde in Realp. Na de gebruikelijke begroetingen met veel vaste gezichten in Realp werd snel koers gezet naar Andermatt voor de benodigde boodschappen en werden de slaappleatsen ingericht.

De vrije zondag werd besteed aan een uitstapje naar Huttwil, op zo'n anderhalf uur autorijden van Realp. Huttwil is het beginpunt van de Emmentalbahn. Dit is een vrij recent gestarte museumlijn die is ontstaan door samenwerking van diverse museumclubs. Met enige vertraging kwam de trein geduwd (!) het station binnen rijden. Door ingrijpende werkzaamheden op station Huttwil bleek het nodig om op het voorlaatste station om te lopen en het laatste stukje geduwd te rijden, wat meteen de verklaring voor de vertraging was. Snel wordt vertrokken voor een fraaie rit door het Emmental, wat in vergelijking met het ruige Gotthardmassief rond Realp slechts "heuvelachtig" is. De lijn loopt grotendeels parallel met de doorgaande weg en trekt dan ook veel bekijks. Een aantal flinke hellingen mag niet ontbreken waardoor de fraaie ex-SBB stoomloc (de Eb 3/5 nr. 5810) zich goed laat horen. Vlak voor het eindpunt Sumiswil moeten de raampjes toch maar even dicht, want een tunnel mag op een Zwitserse spoorlijn uiteraard niet ontbreken. Op de terugweg landen we nog even in Sempach in de hoop om op een mooi plekje langs de Sempachersee van het bijna zomerse weer te genieten. Helaas schiet de ondernemersgeest van de lokale bevolking hier wat tekort: in Nederland zou op een dergelijke plaats een groot terras niet ontbreken, maar hier blijkt de plaatselijke minigolfbaan de enige locatie te zijn waar iets te krijgen is...

Maandagochtend moest er dan toch echt gewerkt gaan worden en uiteraard begon de week met de briefing door Manfred Willi. Naast een hele rits met kleine klusjes stond het afwerken van een tweetal wissels en een klein stukje spoor bouwen op het programma. In de weken voor ons zijn de overloopwissels tussen spoor 1 en 2 op het station vernieuwd. Reden hiervoor was dat de bestaande wissels te krap zijn voor de "Vierkupplers", oftewel de grote stoomlocs uit Vietnam waarvan binnen afzienbare tijd de eerste naar Realp zal komen. Op zondagmiddag hadden wij dit werk al even bekeken en het viel ons al op dat de beide wissels niet in één lijn lagen, zodat het nog wel eens lastig kon worden om de wissels met elkaar te verbinden. Toen wij hier bij Manfred voorzichtig naar informeerden, volgde een diepe zucht... het bleek dat de vorige groep om onverklaarbare redenen het wissel maar liefst 3,64 meter te ver naar voren had gelegd waardoor de wissels inderdaad niet op elkaar aansloten. Vreemd genoeg had men wel de moeite genomen om het wissel helemaal af te stellen en te onderstoppen, maar was niemand op het idee gekomen dat het wissel nooit aan kon sluiten op het andere. Hoe dan ook, ons werk bestond niet slechts uit "het laatste stukje", maar uit het weer verwijderen van het reeds gebouwde wissel, om het daarna op de goede plek terug te bouwen. Gelukkig zijn we niet bang voor een beetje fysiek werk en met gebruikmaking van zowat alle beschikbare machines, en een "overtollige" graafmachine van de sneeuwruiming, lag het wissel aan het einde van de dag op de goede plaats, waarna de aansluitende sporen konden worden opgemeten en ingebouwd. Zo kregen we het dus voor elkaar om op dinsdagmiddag de sporen weer geheel met

elkaar te hebben verbonden. Restte “slechts” nog het onderstoppen met ballast. Dit alles tot groot genoegen van Manfred, die niet had gedacht dat het werk zo snel klaar zou zijn.

De woensdag werd geheel besteed aan het onderstoppen van het spoor en het afwerken ervan. Ook hier ging het gas er in de ochtend vol op, maar in de loop van de middag werden de stophamers toch wel erg zwaar en moest het tempo iets omlaag. Het laatste stukje stopwerk moest daardoor blijven liggen tot vrijdag. Dat zou nog een bijzonder stukje stopwerk worden...

Voor onze “vonkentrekkers” was ook het nodige werk voorzien. Onder andere moest bouwstroom worden aangelegd voor de uitbreiding van het waslokaal, maar voor dinsdag stond een speciaal klusje op de planning. Voor woensdag stond namelijk het opbouwen van de Steffenbachbrücke op het programma. Dat gebeurt met elektrische lieren, maar afgelopen winter heeft de (bovengrondse) elektriciteitsleiding die de brug van spanning voorziet het begeven, waardoor er geen spanning was. Omdat niet gewacht kon worden op reparatie door het elektriciteitsbedrijf, moest een noodvoorziening worden gebouwd om met een generator de lieren te kunnen voeden. Een mooi klusje voor Bart en Joost dus, die dit op een vakkundige manier hebben uitgevoerd, en na het opbouwen van de brug uiteraard alles weer in oorspronkelijke staat hersteld.

Dat de DFB kampioen “ritselen” is, bleek ook weer op dinsdag. Manfred had een (lege) schakelkast aangeboden gekregen waar hij blijkbaar brood in zag, dus het ding moest “even” worden opgehaald in Altmatt (kanton Schwyz). Zodoende vertrokken Joanne, Diederik en Alfred (een Duitse vrijwilliger) dinsdagochtend vroeg met de nodige uitrusting richting Altmatt, waar met Manfred was afgesproken. Met enige overtuigingskracht kon de kast van z’n sokkel worden getrokken en lag deze met een half uurtje op de meegenomen aanhanger. Ondertussen bleek Manfred nog ergens een lading steigerhout te hebben geregeld en verliep de reis dus via Goldau. Aangezien dat ook de woonplaats van Manfred is was de locatie voor de koffiepauze al snel gevonden in huize Willi, waarna weer koers werd gezet naar Realp. Onderweg ontpopte Manfred zich weer als een wandelende encyclopedie die over elke uithoek van de regio wel een verhaal weet te vertellen. Dat maakte er toch nog een leerzame ochtend van en “pünktlich” om 12:00 uur schoven we in Realp weer aan voor de lunch.

Donderdag was Hemelvaartsdag, en dat is in de Katholieke delen van Zwitserland ook echt een feestdag, waarop lawaaiige werkzaamheden in de buitenlucht niet echt worden gewaardeerd. Het stopwerk op het station moest dan ook tot vrijdag wachten. Gelukkig hadden we nog een hele lijst met kleine klusjes die voor een groot deel binnenshuis konden worden uitgevoerd. Het ophangen van een grote gordijnrail en een aantal materiaalstellingen in de dieselwerkplaats waren daarbij wel de grootste klussen.

Op vrijdagochtend moest een groot deel van de groep helaas Realp al verlaten, waardoor alleen Bart, Joanne en ondergetekende nog aanwezig waren. Het idee was om die dag het stopwerk op het station af te maken. De hele week was echter al voorspeld dat het weer zou omslaan, met regen en mogelijk zelfs sneeuw. We werden dan ook bij het ontbijt verrast met wat lichte sneeuw, die meteen weer wegsmolt. Ondanks dat werd alsnog de gang naar het station gemaakt en begonnen met het stopwerk. Moeder Natuur had echter besloten het ons flink lastig te maken, want het ging alleen maar harder sneeuwen waarbij de sneeuw ook bleef liggen. Begonnen met een bezem, uiteindelijk moest met scheppen het spoor sneeuwvrij worden gemaakt zodat we nog konden zien waar we met de stophamers moesten “prikken”. Dat heeft ons er echter niet van kunnen weerhouden het werk af te maken zodat we vrijdagmiddag het complete werk konden afronden.

Al met al vloog de week weer voorbij en is het wederom gelukt om alle geplande en ongeplande klussen volledig en naar tevredenheid uit te voeren. Op naar volgend jaar!

Week 34 – Peter Witkop en Rembrandt Happel

Van alles en nog wat, lekker aanrommelen

Realp

Ook dit jaar was Realp weer onze uitvalsbasis. Het “Blaue Haus” was sowieso geen optie meer dit jaar, omdat de DFB dit (tijdelijk?) heeft gesloten, uit veiligheidsoverwegingen. Het is in zeer slechte staat. Volgens de lokale tamtam weegt de investering van het opknappen niet op tegen de voordelen voor de DFB en wordt er daarom een koper gezocht. Volgens andere berichten zouden de onderhandelingen met een partij ook al in een vergevorderd stadium zijn.

Groep

Onze groep bestond uit Joop Bosveld, Rembrandt Happel (voor het eerst weer mee sinds 2006), Marius Hekker, Willem Jansen, Hans en Joop (89!) de Lange, Joost en Leo Verspaget, Ger Vroemen en Peter Witkop. We beschikten ook over de Sectieloze Oost-Duitser Günter, die voormalig Oost-Duitsland voor drie weken ontvlucht was. De kok was een Italiaan die niet in zinnen sprak maar in dubbele woorden. Hij groette met Bongiorno-Bongiorno en de koolvis die hij voor ons klaarmaakte, heette Kabeljauw-Kabeljauw. Maar zijn eten was lekker-lecker, dus we namen zijn manier van communiceren graag voor lief. Halverwege onze werkweek voegde Kees van den Burg zich nog bij ons. Joost is op woensdag al afgereisd naar Zwitserland. Vrijdag arriveert Ger. De rest druppelt zaterdag binnen, op Marius na, die zich pas zondag meldt.

Instructie

Het was maandag vroeg opstaan en ontbijten. Zoals gebruikelijk werden we om half acht geïnstrueerd door Manfred Willi over de werkzaamheden die we die week zouden gaan uitvoeren. Eerder in het seizoen had er een Arbeitsunfall plaatsgevonden, er was iemand van de steiger gevallen. Gelukkig zonder blijvende schade, maar daarom was er nu wel extra aandacht voor de veiligheidsregels. Naast de gebruikelijke hand- en spandiensten had Manfred ons nodig voor drie grotere projecten.

Loods

De nieuwste loods op het emplacement in Realp staat al sinds de bouw, een paar jaar geleden, in de steigers. De hele achterwand moest nog steeds van aluminium platen voorzien worden. Daar was dit jaar eindelijk geld en mankracht voor beschikbaar gekomen. Een ploeg van vier Zwitsers hield zich bezig met het op maat maken van de platen en de montage ervan, maar had onze hulp nodig om de platen de steiger op te sjouwen. Ook het laag voor laag afbreken van de steiger, steeds als er weer een rij platen gemonteerd was, en het afvoeren van het steigermateriaal was dankbaar werk. Ger, Günther, Hans, Joop de Lange, Joost, Peter en Willem hebben zich daar in meer en mindere mate mee bezig gehouden. Aan het eind van de week zaten alle platen aan de achterzijde erop, het eindresultaat is prachtig.

Scheiteltunnel

In de Scheiteltunnel zijn sommige stukken van de wanden en het plafond in zeer slechte staat. Regelmatig komen stukken gesteente naar beneden. Om de tunnelwanden te versterken is er op bepaalde stukken al wapeningsstaal tegenaan gemaakt, maar dat is niet genoeg. Een aannemer komt daarom binnenkort een nieuwe betonlaag aanbrengen. Het was onze taak om een 150 meter lange Baustelle in te richten en de werkzaamheden voor te bereiden. De aannemer heeft bijvoorbeeld perslucht nodig om te kunnen werken. Omdat de luchtkwaliteit in de tunnel te slecht is, als er de hele dag een dieselcompressor staat te stampen, ligt er in de tunnel een persluchtleiding van stalen buizen. Een deel van die leiding moest vervangen worden. Ook moest er een telefoonverbinding komen, zodat de arbeiders naar Muttbach kunnen bellen als ze door de diesellocomotief willen worden opgehaald. Bovendien moest er over de hele lengte van de Baustelle TL-balken worden opgehangen en plastic zeilen worden uitgelegd, zodat vallende betonklodders het Schotter niet vervuilen. Joop Bosveld, Marius, Leo en Rembrandt hebben zich daar bijna de hele week mee beziggehouden.

Felsverankerung

Langs de hele Bergstrecke vind je overal steunmuren. Sommige van die steunmuren beginnen na verloop van tijd iets te 'bollen', om allerlei verschillende geologische redenen. Twee van die 'schwangere Stützmauer' stonden letterlijk op knappen. Een gespecialiseerd bedrijf kwam ze daarom verankeren. Dat gebeurt met een soort ankerboren, centimeters dikke maar holle boren die de berg ingeboord worden en er vervolgens blijven zitten. Door het midden van de boorankers wordt spuitbeton in de berg gespoten, dat als het ware als plug dient. Op verschillende plaatsen werden drie aan elkaar gekoppelde boorankers van drie meter lang de berg in geboord, waarna er staalplaten opgeschroefd werden die voorkomen dat de Stützmauer verder opbolt. Marius, Peter, Rembrandt en Willem zorgden daarom met slangen en een zelfgebouwde dam in een beek dat de aannemer water had om zijn beton mee te mixen.

Railbouw

Verder komt er binnenkort een lasploeg om enkele zwaar belaste railverbindingen op het station van Realp aan elkaar te lassen. Peter heeft voor die lassers alvast een tekening gemaakt. Zij moeten van elke las weten uit welk van de spoortypen C en VST36 deze bestaan. Ook werd de Totalumbau voor de 300 meter spoor van 2016 alvast voorbereid. Tussen het sneeuwruimen en het begin van het nieuwe rijseizoen zijn er ieder jaar maar een paar weken waarin grote stukken rails vervangen kunnen worden. Deze weken worden daarom standaard voor dit werk vrijgepland, zodat de kwaliteit van het spoor in ieder geval continu verbeterd wordt. Ger, Joop de Lange, Peter en Willem gingen met Dieselcrew machinist Andy en een wagon met een kraan rails en dwarsliggers halen, om die alvast uit te leggen langs het traject dat volgend jaar vernieuwd moet worden. Kees ging ook mee om te filmen. Andy vertelde dat het werk voor de Totalumbau gebeurt door leerlingen van de SBB. Die zijn daar niet altijd even blij mee, want de SBB heeft de mooiste machines om dat werk uit te voeren, maar bij de DFB is het voornamelijk handwerk. Dus tillen geblazen.

Klussen

Naast deze grotere projecten waren er natuurlijk honderden grotere en kleinere klusjes te doen. Net onder de Wilerbrücke is weer een stuk greppel tussen de berghelling en het spoor schoongemaakt, zodat het regen- en smeltwater niet over het spoor loopt en daarbij ballast en andere delen van de

bedding wegspoelt. Dit is zwaar, tijdrovend en erg ondergewaardeerd werk waarvan er altijd genoeg is. Verder zijn grote stukken rails uit elkaar gehaald, materiaalwagons zijn opgeruimd, gereedschap en bouw materiaal is heen-en-weer gesjouwd en er is schotter gestort.

Stroomonderbreking

Op vrijdag is er nog even een stroomonderbreking in het hele dal, dus inclusief in Realp. Er is een aggregaat geplaatst zodat de elementaire zaken toch werken. Dan gaat het over de computers in het stationsgebouw in verband met de reserveringen en de kaartverkoop, en zo nog wat zaken. Maar de prachtige kolenlaadinstallatie doet het dus even niet, en dus scoren we punten bij de machinisten en stokers door te helpen met het ouderwets volscheppen van emmers met kolen. We merken onze afhankelijkheid van stroom. We kunnen ineens elkaar niet meer bereiken via de telefoon, want de telefoonmasten zijn stroomloos, dus geen WhatsApp, sms of eenvoudigweg bellen. Na dik twee uur doet alles het weer.

Uitje

Tot Manfred Willi in vaste dienst kwam bij de DFB werd het werk altijd gecoördineerd door zijn broer, Walter Willi. Die was naast zijn gewone baan als uitvoerder bij aannemersbedrijf Vanoli sinds 1985 ook Leiter der Abteilung Bau van de DFB. Walter kwakkelde al jaren met zijn gezondheid en dit voorjaar kwam het officiële bericht dat hij zich terugtrekt en zijn functie overdraagt. Daarom hebben we met onze hele groep Walter, Manfred en Manfreds vrouw Yvonne mee uit eten genomen en Van den Burg Beeldproducties heeft hen ieder de nieuwe DVD cadeau gedaan. Manfred had hiertoe een kiprestaurant in Schwyz uitgezocht, waar Joop de Lange sjans had met een minstens 110 jaar jongere serveerster en waar na het eten de kuikentjes los over tafel liepen. We hebben er een erg leuke avond gehad.

Al met al weer een werkweek als vanouds. De week werd afgesloten met het jubileumweekend, waarover elders meer.

Peter Witkop & Rembrandt Happel

Week 35 – Gerard Geist

Afwisseling rondom

Het is al een aantal jaren de standaard openingszin, maar ook dit jaar was het weer “onze” vertrouwde werkweek 35. Er gebeurt van alles en nog wat tijdens de week maar deze keer was de aanloop er naar toe een beetje wisselend. Achtereenvolgens werden we ondergebracht in: Realp Depot, Oberwald Ferienlager, Oberwald Ferienlager toch niet maar Realp Depot, Oberwald Ferienlager toch wel weer, Realp Depot, Realp Gemeindehaus, Realp Depot om tot slot te eindigen in het Gemeindehaus van Realp.

Dit jaar vieren we het 25-jarig bestaan van onze Nederlandse sectie. Naast het Nederlandse feest op 19 september in Valkenburg was er in het weekend tussen week 34 en 35 een feest in Zwitserland georganiseerd. Met een bezoek aan de nieuwe Gotthard spoortunnel en een ritje met de Dampfbahn. Diverse leden hebben na of voor hun werkweek het feest meegemaakt. De liefde voor Zwitserland was voor een aantal zo groot dat ze alleen voor het feest zijn overgekomen.

Week 35 – 2015 was de groep van: Ron Bleiksloot, Arnold Koestal, Jaap Peeters, Martin Bos, Roy Pots, René van Vliet, Bert Bleiksloot, Paul Rasch, Cor Leenders en Gerard Geist. Een groep van 10 personen waarbij het meestal mogelijk bleek om voldoende werk te hebben.

Tijdens “onze” werkweek waren er net als vorig jaar weer de mannen van de Zivilschutz. Een groep van rond de 25 man. En hoe kan het ook anders. Herr und Frau Meier zijn er ook weer bij. Een echtpaar, ver in de zeventig, die dit jaar weer acht weken helpen. Prachtig om te zien. Dit jaar geen Maria en geen Heidi meer. Beide dames zijn er mee gestopt.

De werkweek is geen werkweek voor uitslapers. Iedere dag om 07:00 uur ontbijt (en dat voor mensen die er speciaal verlof voor nemen). Tussen de middag een uurtje pauze om de avond rond 17:00 uur te stoppen met werken. Lange dagen dus die eind van de week zijn tol begint te eisen. Werken op hoogte is voor ons laaglanders inspannend. Maar we weten waar we het voor doen, een week lichamelijke en geestelijke ontspanning waar een sportschool niet tegenop kan.

De maandagmorgen begint met de preek van Manfred Willi over globaal de werkzaamheden van deze week en het blijven wijzen op de veiligheid. Het kan niet vaak genoeg gezegd worden. We zitten in het hooggebergte, werken aan een spoorbaan en soms ook nog in een tunnel. Opletten is dus grote noodzaak.

Er is veel te doen, en de aandacht van onze groep gaat dit jaar uit naar het justeren van alle Zahnstangeneinfahrten langs het hele traject tussen Realp en Oberwald. De andere grote klus is het Einwintern van vele bouw materialen. En uiteraard zijn daar nog de vele kleine klusjes voor eventjes tussendoor. De tunneltickers komen ook weer in beeld.

Laten we beginnen met het justeren van de Zahnstangeneinfahrten. Het begin en eind van een traject met tandstaven heeft een beweegbaar gedeelte. Locomotieven haken zich in de tandstaaf vast. Dat moet soepel verlopen om slijtage aan het materiaal zo klein als mogelijk te houden. Daar waar normaal aan het spoor alleen maar groot en grof gereedschap wordt gebruikt is het instellen van het beweegbare deel millimeter werk en oplopend van 3 tot 10 millimeter (zie de handleiding hiernaast mits er ruimte is in deze Tandstaaf). Het was deze week een millimeterklus voor Cor, Martin en Arnold. Waarbij ik vrijdag als Sicherheitswarter (Siwa) mocht assisteren. Vrijdags was echt afzien. Want we moesten de tandstaven instellen bij Tiefenbach, Furka. Daar kom je alleen maar met de stoomtrein. We waren verplicht om de gehele heenreis en terugreis met de Dampfbahn van Realp – Oberwald – Realp te doen. En dat met een stralende zon. Heb medelijden.

Een andere grote klus was de Einwinterung van vele materialen. De winter is in aantocht en als al het steigermateriaal en andere materialen voor de bouw van de nieuwe lokloods niet zorgvuldig wordt opgeborgen dan zwemt het straks na de winter in de Reuss. En er lag veel materiaal op de bouwplaats. Veel steigermateriaal is getransporteerd naar het lager Bielen (zie foto) die we ook maar even een opruimronde hebben gegeven. Ander materiaal ging naar het oude munitiedepot

Als opwarmertje hebben we 's maandagsmorgen een paar onbenullig grote spaanplaten met de hand via nauwe gangetjes en dito trap naar het nieuwe sanitair gebouw gebracht Ondertussen gingen Cor, Martin en Arnold zich inwerken op een oefen Zahnstangeneinfahrt en gereedschap en materialen verzamelen voor de rest van de week.

De Kehrtunnel onder Gletsch had onze aandacht ook nog nodig. Het Bundesamt für Verkehr kwam in de loop van de week de tunnel inspecteren en er was her en der nog wat steen van het plafond gevallen. En “das Entsorgen von Steine” is ons wel toevertrouwd, waar de Rotten allemaal goed voor is. En dat allemaal per voet en kruiwagen. Op sommige plekken was het licht defect. Dus in de loop van de week ook de verlichting maar gerepareerd. Eindelijk een klus voor onze elektriciens in de ploeg.

Enkelen van jullie zullen het begrip “tunneltickers” nog wel bekend voorkomen van enkele jaren geleden. Dit jaar zijn weer een paar man de Scheiteltunnel ingegaan om het plafond te inspecteren op losse delen. En die waren er. Manfred Willi heeft al gevraagd of we volgend jaar in de scheiteltunnel willen werken. Vrijwilligers hebben zich al gemeld.

De Dampfbahn heeft veel prefab spoorsegmenten langs de Bahn liggen. Die zijn nu verzameld bij Tiefenbach. De al aanwezige Froni's bleken een beetje proefondervindelijk chaotisch te werken. Zoals Nederlanders betaamd hebben we het werk eerst eens bekeken hoe je het beste kunt hijsen en neerleggen. En vooral aan de eigen veiligheid te denken. Uiteindelijk bleek er teveel mankracht te zijn voor het werk en heeft Paul zich de rest van de dag aangesloten bij de Vegetations ploeg.

Tussen het Depot Gletsch en de spoorovergang richting Oberwald steekt een grote rots uit de berg. De steunmuur hieronder moet opnieuw worden gevoegd. Aan ons de eer om een aantal beugels te monteren (zie foto).

Donderdag moesten er spoorstaven worden geladen voor transport naar Tiefenbach. Twee waren er te lang en moesten worden ingekort. De hele middag martelen om de doorslijpschijven aan de praat te krijgen, zonder resultaat. Aan het eind van de dag was daar onze redder in nood Jaap. (zie foto) Hij heeft na een lange dag nog eventjes de twee spoorstaven ingekort.

De donderdag hebben we de werkweek alvast feestelijk afgesloten met een kaasfondue in Hotel Furka. Het weer heeft in ieder geval goed meegewerkt deze week. Behalve maandag hebben we de hele week kunnen genieten van prachtig weer.

Voor mij de zeventiende keer en op naar de achttiende keer. Of ik de twintig vol maak gaan we de komende jaren beleven.