

Verslag werkweek 21

Tekst en Foto's Diederik van Nimwegen

Geheel volgens traditie reisde in week 21 weer een ploeg Nederlandse vrijwilligers naar de Furka. De heenreis verliep niet voor iedereen even soepel door een recordlengte aan file voor de Gotthardtunnel, veroorzaakt door de Pinksterdrukte en een brand in de San Bernadinetunnel, maar uiteindelijk is iedereen zonder kleerscheuren in Realp aangekomen. Dit jaar is de groep weer 8 man en 1 vrouw sterk. Ook onze sneeuwruimer Ed was er dit keer weer bij.

Zoals altijd besteden we de zondag aan een uitstapje in de omgeving. Na zoveel jaren hebben we de meeste bezienswaardigheden in de omgeving al wel een keer gezien, dus werd gekozen voor een wat verder weg gelegen bestemming. Voorafgaand aan de werkweek hadden we contact gezocht met de sectie Aargau om een bezoek te brengen aan hun werkplaats. Hier knapt een grote groep vrijwilligers de rijtuigen op. Vanwege de bouw van de nieuwe rijtuighal in Realp een veelbesproken onderwerp, maar verder dan de verhalen en foto's waren we nog niet gekomen.

Zodoende werd na het ontbijt koers gezet naar Aarau, waar we rond de middag arriveerden. Eerst maar even lunchen dus. Het fraaie centrum van Aarau maakte een nogal ingeslapen indruk op deze zondagmiddag, in de plaatselijke kebabzaak schrokken men zich dan ook een hoedje toen er ineens 10 honderige Nederlanders aan de balie stonden. Gelukkig zat er nog voldoende vlees aan het spit en na een smakelijke lunch was het tijd om naar de werkplaats te rijden. De werkplaats is gevestigd in een voormalige slachterij aan de rand van de stad. Daar aangekomen stond onze gastheer al op ons te wachten. Na het bekijken van een film van het bouwproces was het tijd voor een uitgebreide rondleiding waarbij alle aspecten van de rijtuigbouw werden bekeken. Het is indrukwekkend om te zien hoe gestroomlijnd men het hele bouwproces heeft ingericht. Grote hallen zijn ingericht met alle denkbare machines voor hout- en metaalbewerking, afgewisseld magazijnen met alle denkbare onderdelen keurig gesorteerd. Met de precisie van een Zwitsers uurwerk worden alle onderdelen vervaardigd, waarna het rijtuig in de grote montagehal als een soort bouw pakket in elkaar wordt gezet. Het eindresultaat mag er, zoals bekend, wel zijn.

Maandag was onze eerste werkdag. Pinkstermaandag is in Zwitserland nog echt een feestdag waarop alleen kan worden gewerkt als dat uit het zicht gebeurt en niet teveel herrie veroorzaakt. Daarom waren er voor deze dag 3 passende klussen voorzien: onderhoud aan wagens in de werkplaats, wat kleine elektraklussen en het schoonmaken van de afwatering tussen tunnel 3 en de Wilerbrücke, even buiten Realp dus.



Peter en Bart weten inmiddels de weg in de werkplaats en gingen daar dus aan de slag met groot ongeduld aan de draaistellen van een rijtuig. Onze "vonkentrekkers" Erik en Joost konden zich uitleven met de elektraklussen, de rest van de ploeg ging gewapend met het nodige gereedschap richting de tunnel 3 om daar vandaan terug te werken richting Realp. Aan het einde van de dag konden alle klussen worden afgemeld, behalve het onderhoud in de werkplaats waar Peter en Bart de rest van de week mee zoet waren.

Dinsdag volgde de gebruikelijke briefing door Manfred en zijn opvolger Marcel "Knätterli" Gwerder. Als eerste vandaag een steiger opbouwen voor het ophangen van een naambord aan de werkplaats. Hiervoor was keurig een tekening gemaakt, het materiaal lag ook al bijna allemaal klaar dus we konden zo aan de slag. Goede voorbereiding en een mooi staaltje teamwork zorgden ervoor dat we nog voor de koffiepauze de steiger stabiel en op hoogte hadden staan.

Na de koffie werd het overvloedige materiaal verzameld en naar de opslagplaats "Geren" gebracht.



De middag werd grotendeels besteed aan het halen van bij elkaar 10 m³ grind in verschillende sorteringen bij de betoncentrale bij Zumdorf. Aangezien dat bij elkaar zo'n 20 ton is waren heel wat ritjes met een bestelbus nodig om alles in Realp te krijgen.

Woensdag werd begonnen met de spannendste klus van de week: het voorbouwen van een gebogen spoorsectie, door ons al snel omgedoopt tot "Bemo in schaal 1:1". Deze opdracht was bedoeld als proefproject voor het spoor naar de nieuwe rijtuigloods. Dat komt in een vrij krappe boog te liggen waardoor het nodig is om de spoorstaven voor te buigen en de spoorwijdte enkele centimeters te vergroten. Omdat het spoor na aanleg in de bestrating komt te liggen moeten de dwarsliggers bovendien geschikt worden gemaakt voor het aanbrengen van een contrarail.



Nadat de spoorstaven exact op de goede lengte zijn afgezaagd en naar het laadperron bij de werkplaats zijn gebracht, kunnen we beginnen. Een groepje begint met het buigen van de spoorstaven met een zogenaamde "beer": een hydraulische pers die op twee punten trekt en in het midden drukt. Door als het ware allemaal kleine knikjes te maken wordt de spoorstaaf geleidelijk in de juiste straal gebogen.

Omdat de boog vrij krap is moet ook de spoorwijdte met enkele centimeters worden vergroot zodat de wielen wat meer ruimte krijgen om soepel door de boog te gaan. Ook moet de contrarail kunnen worden gemonteerd. De sleufgaten in de bij de DFB gebruikte stalen dwarsliggers zitten echter op een vaste afstand, dus de enige manier om dat te vergroten is door de snijbrander erin te zetten. Er is voor ons al wel een malletje gemaakt waarmee we kunnen aftekenen en voorboren. Ondergetekende krijgt van Manfred een spoedcursus snijbranden en na enig oefenen lukt het om de gaten in één keer op de goede maat uit te snijden.

Na 2 dagen buffelen kunnen we gaan monteren, en op wat kleine correcties na blijkt alles goed te passen, zij het af en toe na enig aandringen met een grote hamer en een dommekracht. Het hele proces wordt zorgvuldig gedocumenteerd met tekst en foto's zodat toekomstige groepen niet weer het wiel uit hoeven te vinden.

Ondertussen vordert ook het werk aan het rijtuig in de werkplaats gestaag. Het rijtuig is van de draaistellen gelicht waarna de draaistellen met de grote kraan op werkhoogte worden gezet. Alle bewegende delen van het draaistel en het remwerk worden schoongemaakt, geïnspecteerd en vervolgens met schoon vet weer in elkaar gezet. Een precies werkje waarbij met name het draaistel waar ook het remtandrad in zit een behoorlijk complex geheel van stangen, hefbomen en scharnieren is.



Tussendoor, en met name op vrijdag, dienen we ook nog alle materialen klaar te zetten voor de spoorvernieuwing die in de komende weken plaats gaat vinden. Ieder jaar wordt 300 meter spoor vernieuwd, aan ons de taak om alle gereedschappen en machines bij elkaar te rapen en op wagens te laden. Ook de tandstaven moeten nog worden opgeladen, waarbij een flinke puzzel ontstaat omdat er twee vrijwel identieke typen tandstaaf in omloop blijken te zijn. De een is 5 millimeter hoger dan de andere. Het lage type hebben wij nodig maar blijkt vrijwel niet meer voorradig. Voor de hoge tandstaven zijn dus mogelijk vulplaatjes nodig om de spoorstaven op de juiste hoogte te stellen, extra werk maar het is niet anders. In totaal worden 3 wagens tot hun maximale laadvermogen worden volgestapeld met alles wat nodig is, zelfs vrijdag na het eten wordt nog even tijd gemaakt om de laatste spullen op de wagen te zetten. De kleine rangeerloc heeft er een hele kluit aan om alles op z'n plek te zetten maar uiteindelijk staat alles klaar voor transport in de loop van volgende week.

In de werkplaats verlopen de werkzaamheden ook voorspoedig en vrijdag staat het rijtuig weer op eigen benen. Kroon op het werk is de volledige keuring van het rijtuig, die met goed gevolg wordt doorlopen. Ook de grondige inspectie van werkplaatschef Stephan brengt geen onvolkomenheden meer aan het licht, het rijtuig kan veilig de baan op.

Zo kunnen we het hele takenpakket van deze week succesvol en tot grote tevredenheid van iedereen afronden. Op naar volgend jaar!