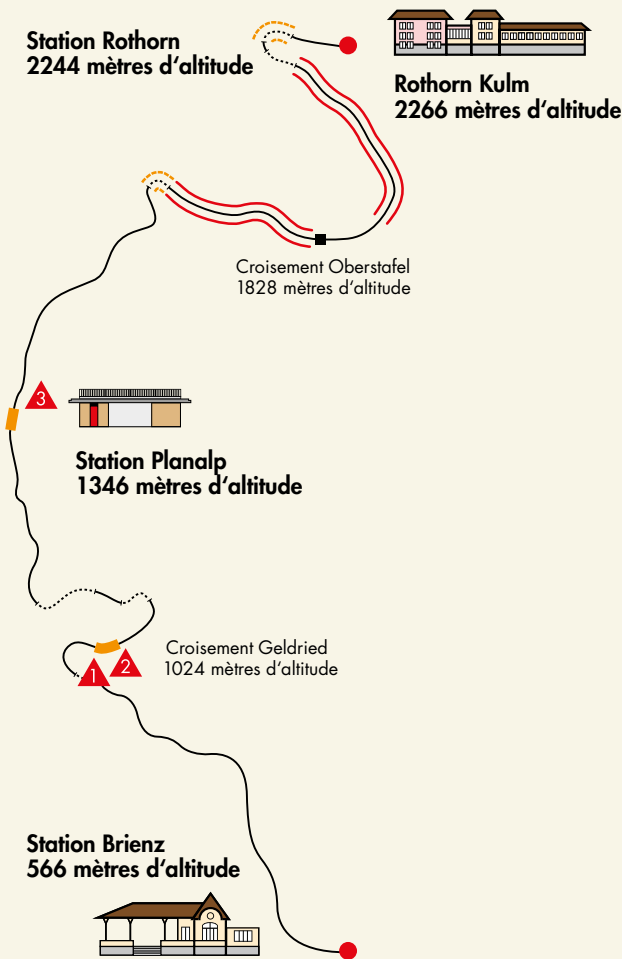




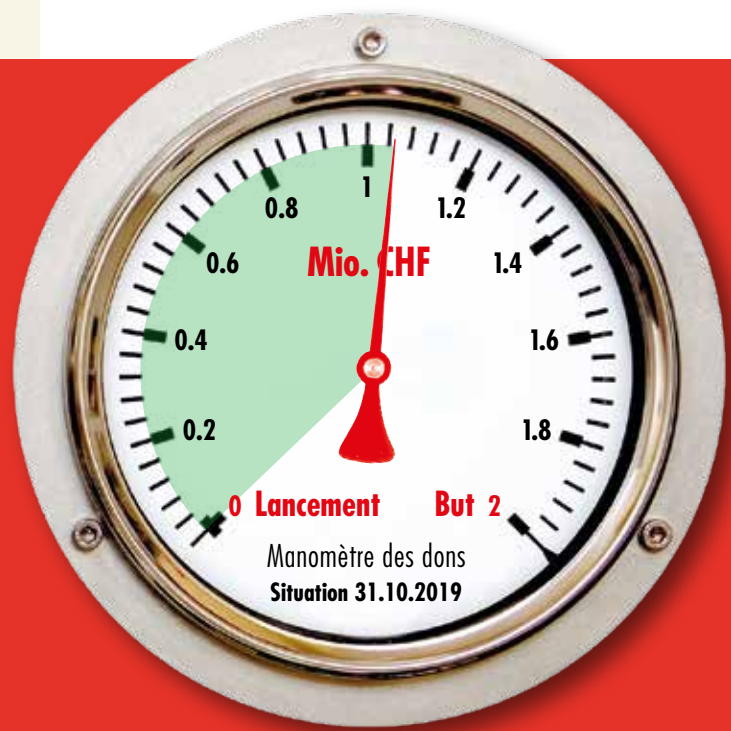
1	Aiguillage 1	terminé en 2019	260'000 CHF
2	Aiguillage 2	terminé en 2019	260'000 CHF
	Rail d'aiguillage	terminé en 2019	100'000 CHF
3	Aiguillage 3	planifié à l'automne 2020	260'000 CHF
	Rail station	planifié à l'automne 2020	140'000 CHF
	Rénovation du tunnel	Chuomad et Planalpfluh planifiés en 2020, Schönegg en 2021	500'000 CHF
	Rénovation accotement	1/3 effectué en 2019, 1/3 planifié en 2020, 1/3 planifié en 2021	380'000 CHF

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE 2020

Le manomètre de la BRB

Un manomètre enregistre et affiche la pression physique de la vapeur dans les locomotives à vapeur de la BRB. Le manomètre de «À toute vapeur» indique le parcours qui mène au but: l'élimination des axes névralgiques avec votre aide jusqu'en 2020.

Soutenez une fois de plus le train historique à crémaillère et à vapeur pour remonter l'aiguille dans la bonne direction!



PROJETS DE TOUTE PREMIÈRE PRIORITÉ

Résoudre les points névralgiques

Avec la fin du vaste projet «Action 5 D», le train dispose d'une voie ferrée presque intégralement rénovée de Brienz jusqu'au Rothorn. Ces travaux classés comme indispensables à la survie de la ligne au début du projet en 2009 et jugés par conséquent prioritaires, ont pu être achevés à l'automne 2018, ce qui a permis d'éliminer les plus grands risques liés à l'infrastructure ferroviaire.

Il s'agit à présent de mener les projets urgents de priorité secondaire et de les terminer d'ici fin 2020. Les deux rénovations de tunnel du tronçon supérieur, l'aiguillage de sortie amont vers Planalp ou la rénovation de l'abri de Geldried en font partie. La rénovation du croisement de Geldried est déjà terminée.

Une fois de plus le train dépend du soutien et de la confiance de ses donatrices et donateurs. Ces réaménagements substantiels, et donc un avenir plus sûr, ne peuvent pas être réussis seuls. Écrivez une fois de plus l'histoire du train à vapeur avec nous. Nous vous remercions sincèrement.

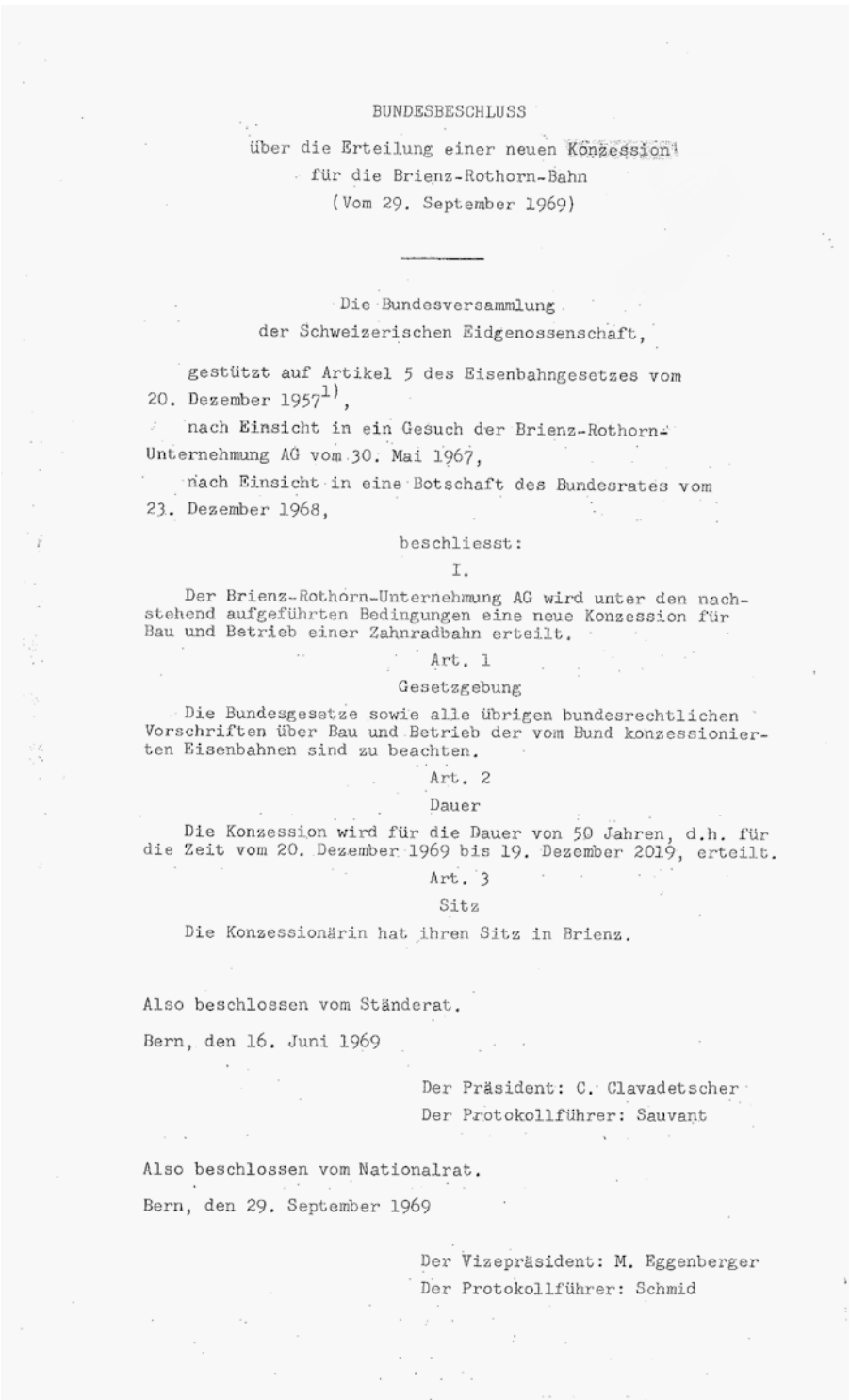
INFORMATIONS PRÉCIEUSES SUR 128 ANS D'HISTOIRE DU TRAIN VAPEUR

Renouvellement de concession

Le 29 septembre 1969, la Confédération a accordé une concession de 50 années à la Brienz Rothorn Bahn sur l'infrastructure ferroviaire et le transport de passagers. C'était une étape importante pour la BRB, car elle garantissait juridiquement l'exploitation ferroviaire pour les prochaines décennies.

En décembre dernier, soit 50 ans plus tard, a sonné l'heure du renouvellement de la concession, qui a été heureusement accordé.

Atteindre cet objectif était cependant lié à d'immenses efforts, car de nombreuses conditions devaient être remplies pour le renouvellement de la concession. Ainsi, toute la voie a été rénovée dans le cadre du grand projet décennal «Action 5 D».



Impressum

Le journal des donatrices et donateurs de l'Association des Amis de la Traction à Vapeur Brienz Rothorn Bahn

13e année, n°1, novembre 2020, paraît quatre fois par an.

Éditeur

Association des Amis de la Traction à Vapeur Brienz Rothorn Bahn

Cas postale, CH-3855 Brienz am See
Téléphone 033 952 22 11
www.brb.ch
verein@brb.ch

Rédaction

Dr. Thomas Bähler, Président de l'Association des Amis de la Traction à Vapeur

Photographies

Brienz Rothorn Bahn

Layout

The Fundraising Company Fribourg SA, Fribourg

Impression

Druckerei Herzog SA, Langendorf

Tirage

2'500 exemplaires

Compte des dons

PostFinance 34-3731-3
IBAN CH28 0900 0000 3400 3731 3
BIC POFICHBEXXX

Vos contributions, vos dons.

Nous vous remercions de votre contribution! Afin d'économiser des frais, nous délivrons une seule attestation fiscale en début d'année.



BRIENZ ROTHORN BAHN
AMIS DE LA TRACTION À VAPEUR

CP, CH-3855 Brienz am See
Telefon +41 (0)33 952 22 11
www.brb.ch, verein@brb.ch

A toute vapeur

BRIENZ ROTHORN BAHN



MAGAZINE DES DONATEURS 1/2020

Geldried: Rénovation du croisement

Avant l'offensive de l'hiver, les travaux pour le remplacement des aiguillages et des rails ont pu être effectués. En dépit d'une planification soignée, la rénovation s'est révélée extrêmement difficile et a constitué un véritable défi. Il était impératif de travailler au millimètre près.

Locomotive 6: Arrêt des travaux

La remise en service de la locomotive 6 pour la saison 2020 est retardée. La livraison de la nouvelle chaudière d'Angleterre à Brienz, initialement prévue fin 2019, arrivera au plus tôt en avril ou mai de cette année. Les dégâts sur la chaudière ont été bien plus graves qu'escomptés.

Renouvellement de la concession du train: le OFT donne son feu vert

En 1969, la Confédération a accordé au train une concession de 50 années, qui venait à expiration le 19 décembre 2019. Jusqu'à la fin, une course contre la montre a été engagée pour son renouvellement.





Éditorial

Chères donatrices, chers donateurs

Le renouvellement de la concession de l’infrastructure ferroviaire et du transport de passagers en décembre dernier peut être considéré sans aucun doute comme une étape importante sur les bientôt 130 ans d’histoire de la Brienzer Rothorn Bahn. Ainsi, la pérennité du train d’un point de vue juridique est au moins assurée pour les décennies à venir. Nous remercions chaleureusement toutes celles et tous ceux qui nous ont soutenus dans cette démarche.

Avec la fin des travaux de remplacement des aiguillages et des rails à Geldried, un projet important dans les travaux d’infrastructure 2020 a été réalisé en fin de saison. Mais il faut encore mener à bien quelques projets importants d’ici la fin de l’année pour respecter le calendrier. Je pense ici à la rénovation de deux voûtes de tunnels ou à l’aiguillage de sortie amont vers Planalp, pour n’en citer que deux.

La rénovation de la chaudière de la locomotive 6 de 1933 nous pose quelques soucis. En raison de dommages imprévisibles dus à la corrosion, il faut remplacer bien plus de pièces qu’initialement prévu au lieu de les réviser. Ceci a pour conséquence non seulement des surcoûts considérables, mais retarde également de 12 mois la remise en service de la locomotive si importante pour le train. Je rappelle qu’actuellement, «seulement» sept des onze locomotives à vapeur au total sont opérationnelles.

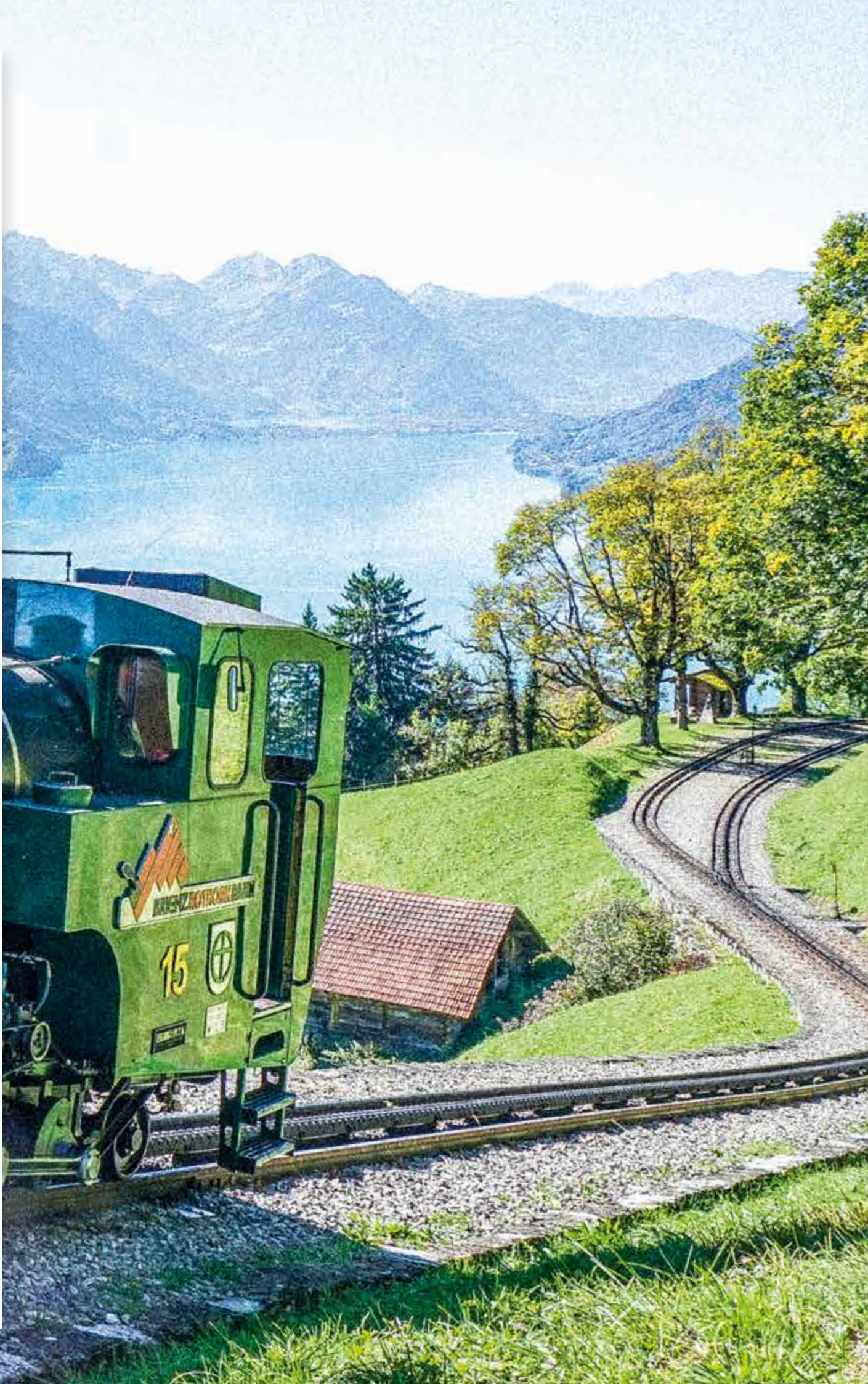
En 2020 aussi, le train dépend de votre soutien, chères donatrices et chers donateurs. Écrivons ensemble une nouvelle fois un nouveau chapitre de l’histoire du train vapeur.

Votre

Dr. Thomas Bähler

Président de l’Association des amis de la traction à vapeur
Brienzer Rothorn Bahn

Merci beaucoup de votre soutien!



TOUT SAUF FACILE

Installation des aiguillages et des voies à Geldried



Le transport de bien 400 tonnes de matériel sur l’étroite voie ferrée jusqu’au chantier de Geldried n’a pas été une mince affaire. Pour des raisons de temps, nombre de transports de matériel ont dû être effectués durant les heures de service normales.



La soudure des aiguillages pesant plusieurs tonnes a représenté un défi particulier. Il était impératif de travailler au millimètre près, seule façon de garantir un fonctionnement impeccable des aiguillages durant des décennies.

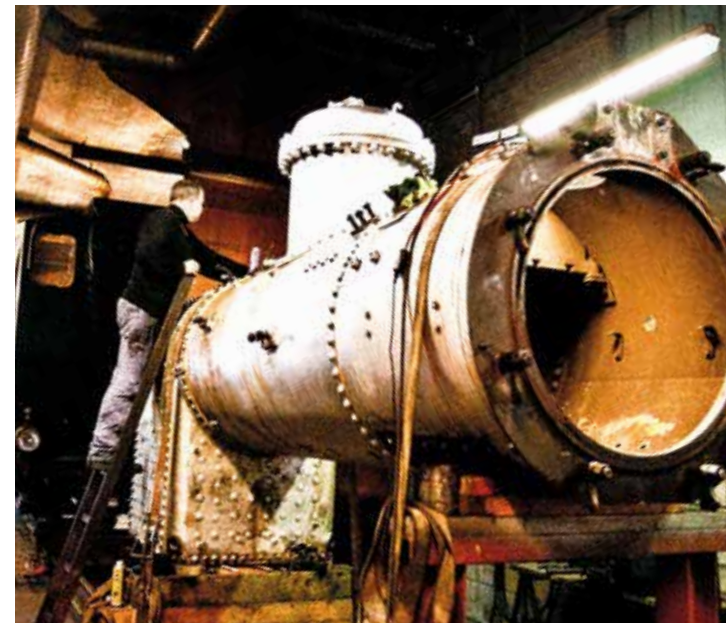


Les travaux sur place à Geldried ont duré deux semaines et demi, afin de remplacer les deux aiguillages et la voie ferrée entre ces derniers. Pour une fois, la météo était de la partie et, le 4 décembre 2019, nous avons pu terminer le projet.

MISE EN SERVICE RETARDÉE

Révision de la chaudière de la locomotive 6 – nouvelle chaudière à vapeur nécessaire

Les dommages importants et imprévisibles dus à la corrosion sur la chaudière de la locomotive 6 rendent impossible une remise en service au début de la saison 2020 – pour l’instant, la traction à vapeur doit se débrouiller sans la locomotive de 1933. Durant les travaux menés en Angleterre, il a été constaté qu’aussi bien la boîte à feu que l’anneau du foyer ne pouvaient pas être révisés comme prévu. L’état est tellement mauvais que seule une nouvelle construction peut être envisagée. Les travaux supplémentaires ont engendré un surcoût de près de 150 000 francs, que le train aura du mal à supporter. En outre, la chaudière ne reviendra à Brienzer que vers la mi-avril – soit avec un retard de près de 6 mois sur le calendrier. Ainsi, la locomotive ne sera opérationnelle que pour le début de saison 2021, car la pose de la chaudière ne peut être réalisée que durant les mois d’hiver, du fait que nos mécaniciens/chauffeurs de locomotives sont en service pendant les mois d’été pour les opérations de conduite.



«Je travaille pour le train depuis vingt ans maintenant et, durant cette période, j’ai parcouru des centaines de fois le trajet de 7,6 km jusqu’au Rothorn. Il n’y a pas un jour qui passe sans que je ne voie quelque chose que nous puissions améliorer. Il y a encore beaucoup à faire – on va continuer !»

Hanspeter Dütsch, Chef d’équipe service ferroviaire