



SAISON 2020

Diverses conséquences de la crise du coronavirus

Le service de transport a pu redémarrer six semaines plus tard que prévu. Toute l'avant-saison d'accès à Planalp a dû être annulée. La baisse des fréquentations en général et l'absence de touristes étrangers durant toute la saison ont laissé un trou béant dans la caisse. Viennent s'ajouter les frais liés au concept de sécurité. La préservation de la santé des passagers et des collaborateurs requiert la mise en œuvre d'un grand nombre de mesures. Outre la gestion des visiteurs au niveau de la station de vallée et de montagne, la désinfection périodique du matériel roulant ainsi que de toutes les places et salles publiques représente une charge particulièrement lourde. L'exploitation hôtelière ressent également les effets de la crise, les nuitées de groupes étant entièrement supprimées. Les diverses conséquences de la crise du coronavirus coûtent 250 000 francs à la BRB.



DE L'AIDE EN PÉRIODE DIFFICILE

Don en ligne

Aidez rapidement et simplement. Scannez le code QR ci-contre ou contentez-vous de placer l'appareil photo de votre smartphone sur celui-ci: notre site Internet s'ouvre et vous permet de nous faire parvenir un don en ligne directement et rapidement.

Merci infiniment!



VISION AUTOMNALE DU ROTHORN DE BRIENZ

Un automne doré

Nos visiteurs apprécient la nature riche et variée, le panorama et naturellement le trajet en train à vapeur durant l'ascension du Rothorn qui mène de plus de 500 mètres à 2244 mètres d'altitude. Cette sortie devient une expérience inoubliable durant l'automne, avec ses couleurs bariolées et sa belle luminosité. Profitez de cette magnifique saison pour entreprendre une excursion dans une ambiance mordorée. Nous nous réjouissons de votre visite.



CHÈQUES-VAPEUR

Utilisez vos chèques-vapeur

En juin, vous avez de nouveau reçu les très appréciés chèques-vapeur qui honorent votre soutien de l'Action «Infrastructure 2021». Saisissez cette opportunité et utilisez vos chèques avant la fin de la saison pour une excursion inoubliable sur le Rothorn de Brienz.



Impressum

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

13e année, n°3, septembre 2020, paraît quatre fois par an.

Éditeur

Association des Amis de la Traction à Vapeur Brienz Rothorn Bahn

Casse 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.



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 3/2020

Paroi latérale instable dans le tunnel Chüemad

Malgré une planification soignée, la rénovation du tunnel génère des frais supplémentaires à hauteur d'environ 100 000 francs. La BRB a de toute urgence besoin du soutien des donatrices et donateurs.

Diverses conséquences de la crise du coronavirus

Le démarrage tardif de la saison, l'absence de visiteurs étrangers, les frais relatifs au concept de sécurité et les nuitées manquantes représentent de lourdes charges pour la BRB.

Appréciez le bel été indien

Saisissez cette opportunité et utilisez vos chèques-vapeur avant la fin de la saison pour une excursion inoubliable sur le Rothorn de Brienz. Nous nous réjouissons de votre visite.





Editorial

J'espère qu'à l'heure où vous lisez ces lignes, vous êtes en excellente santé et confiants. L'année 2020 nous place tous face à un défi considérable. La crise du coronavirus continue à tenir le monde entier en haleine, génère des incertitudes et détermine encore notre vie quotidienne dans de nombreux domaines.

Pour la BRB, la rénovation du tunnel Chüemad au cours des derniers mois est devenue un véritable défi – clairement plus important qu'attendu initialement. Durant les travaux prévus au niveau de la voûte du tunnel, il a été constaté que la paroi latérale gauche près de l'entrée du tunnel était également instable sur 40 mètres de longueur et devait être restaurée de toute urgence. Ces travaux supplémentaires n'étaient pas prévus. Que ce soit au niveau des délais ou des finances.

Désormais, en sus du projet initial, des centaines de tonnes de roches doivent être ôtées de la paroi latérale et évacuées d'ici la fin de la saison. Il en est de même pour le béton projeté ainsi que pour les filets de sécurité et les ancrages qui doivent être posés. Les coûts supplémentaires imprévus se situent à environ 100 000 francs. Dans son malheur, la BRB a eu de la chance en matière de logistique: les lourdes machines de construction sont déjà sur les lieux, à 1700 mètres d'altitude.

Comme vous pouvez le constater, la BRB a présentement également besoin de votre solidarité et de votre soutien financier pour accomplir ce travail supplémentaire de titan. Écrivons une fois de plus ensemble un nouveau chapitre de l'histoire de la traction à vapeur.

Merci de tout cœur pour votre fidélité!



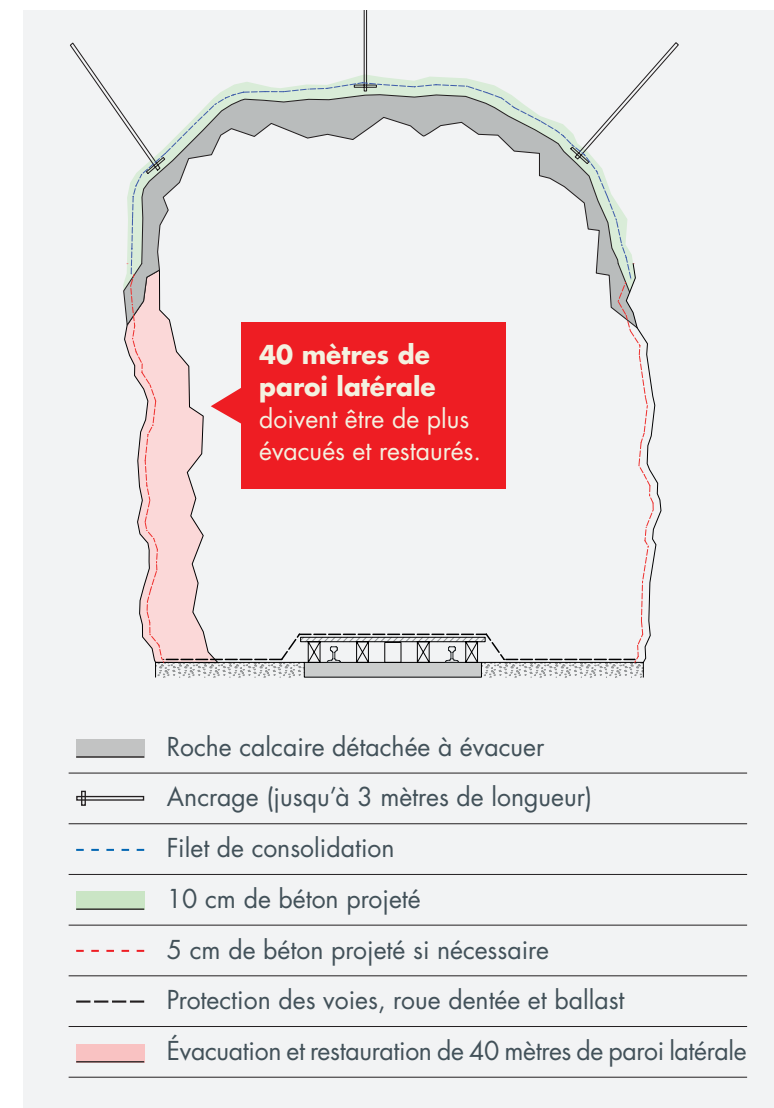
Dr. Thomas Bähler

Président de l'Association des amis de la traction à vapeur
Brien Rothorn Bahn



TUNNEL CHÜEMAD

Des coûts supplémentaires considérables



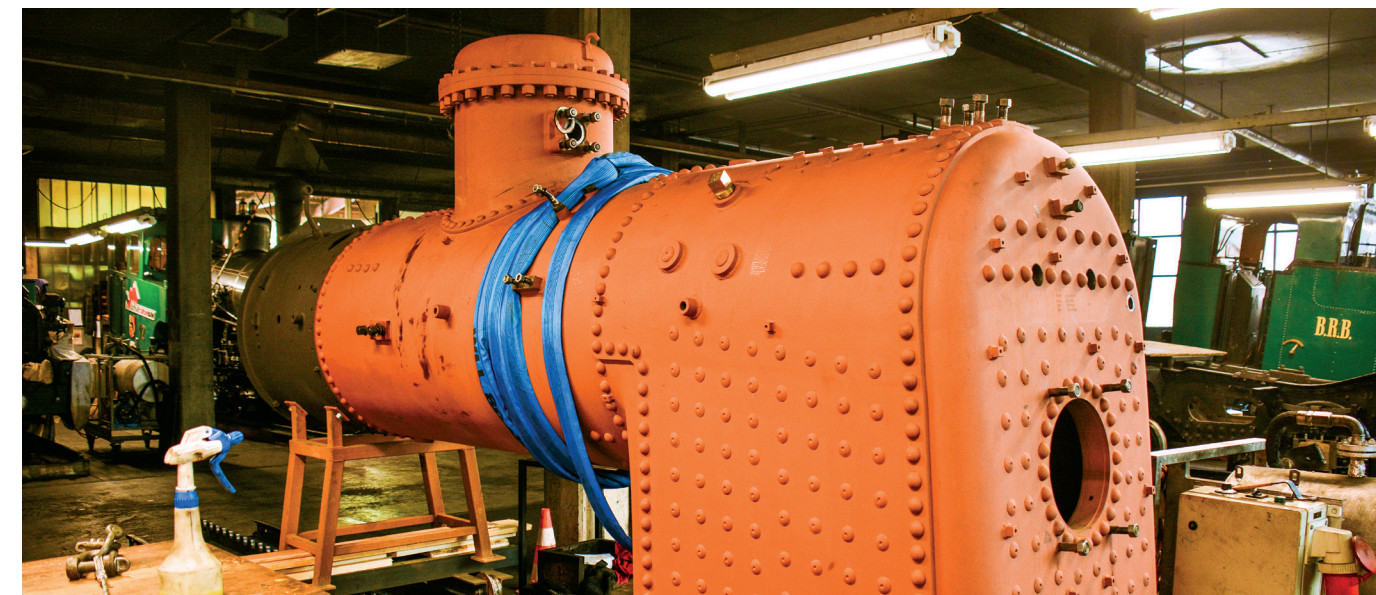
Jusqu'au début de la saison, le tunnel Chüemad était dépourvu d'une protection contre les cassures. Une couche de roche calcaire de 20 cm d'épaisseur environ était devenue instable et risquait une cassure. Le tunnel de 99 mètres de longueur doit être rénové de toute urgence afin de préserver la substance architectonique pour les prochaines décennies et d'assurer directement la sécurité des passagers. Les travaux seront lancés début avril 2020.

Lors d'une première étape, la couche de roche calcaire instable a été ôtée de la voûte du tunnel. Ensuite, une première couche de béton projeté a été appliquée pour la pose des filets de sécurité; ils ont été fixés dans la roche avec des ancrages atteignant trois mètres de longueur. Actuellement, la voûte du tunnel bénéficie d'une stabilité supplémentaire due à une autre couche de béton projeté de 10 cm d'épaisseur. Durant les travaux, il s'est avéré que la paroi latérale était instable sur plus de 40 mètres à hauteur de la galerie. Les masses détachées de roches doivent être évacuées en lien avec une sécurisation coûteuse similaire à celle dédiée à la voûte du tunnel. Malgré une planification soignée, ces travaux supplémentaires ne pouvaient pas être prévus. Les coûts supplémentaires se chiffrent à 100 000 francs.

RÉNOVATION DE LA LOCOMOTIVE 6 – LES CHOSES AVANCENT

La chaudière à vapeur de retour d'Angleterre

La BRB est probablement l'unique chemin de fer à crémaillère avec des locomotives à vapeur au monde qui circule chaque jour en été. Le fait que les onze locomotives à vapeur au total soient issues de trois générations est un autre atout majeur. Pour qu'il en soit toujours ainsi, nous apportons un soin particulier à ces vieilles dames en fonte et en acier. Il en résulte des frais d'entretien et de révision. Actuellement, «seules» six de ces locomotives à vapeur sont en état de circuler. La locomotive 6 de la deuxième génération, millésime 1933, inquiète tout particulièrement les responsables; il s'agit d'un pilier important du service vapeur. En raison d'une forte usure, une grande partie des pièces de la chaudière ont dû être reconstruites et pas uniquement révisées. Par chance, la rénovation de la chaudière en Angleterre est achevée; depuis plusieurs semaines, la chaudière révisée est de retour dans l'atelier de Brien et attend son installation après la fin de la saison.



«Rien ne signalait l'instabilité de la paroi rocheuse latérale de la galerie du tunnel Chüemad. Désormais, nous devons tout faire pour rénover ces 40 mètres supplémentaires de roches imprévus avant la fin de la saison. Nous avons peu de temps devant nous. Les conditions météorologiques rudes en montagne rendent impossible la réalisation de ces travaux à la fin de l'automne. Par chance, les lourdes machines de construction sont encore sur les lieux.»

Daniel Schädli, Responsable de l'infrastructure