

Dampfblatt

BRIENZ ROTHORN BAHN

GÖNNERMAGAZIN 2/2022



Dringende Sanierung abgeschlossen

Trotz der hohen Kosten von rund 1 Million Franken ist die Banketterneuerung zweifelsohne eine lohnende Investition in die Zukunft, können dadurch doch weitaus grössere und damit teure Schäden vermieden werden.

Enorme bauliche Herausforderungen

Mit der Sanierung der höchsten Stützmauer und der Fertigstellung des Schonegg-Tunnels erwarten die Bahn zwei enorme Herausforderungen im Sommer – beide Baustellen befinden sich im obersten Streckenabschnitt auf einer Höhe von über 2000 Metern.

Lok 7 – Fünfjahresinspektion

Nach etlichen hundert Arbeitsstunden während den Wintermonaten, kehrte die wichtige Lok 7 zum Saisonstart frisch revidiert zurück in den täglichen Fahrbetrieb. Unermüdlich wurde in den letzten Monaten am Wiederaufbau gearbeitet.





Editorial

Liebe Gönnerinnen, liebe Gönner

In Bezug auf die Wiederinbetriebnahme der Lok 7 erreichten uns gute Nachrichten aus dem Depot. Die für die Bahn so wichtige Lok der 2. Generation konnte just zum Saisonstart frisch revidiert in den ordentlichen Fahrbetrieb zurückkehren. Weitere gute Nachrichten gibt es entlang der Bahnstrecke. Im Mai konnte mit der Sanierung des Banketts rund dreihundert Meter oberhalb der Mittelstation Planalp ein mehrjähriges Grossprojekt zu Ende gebracht werden. Ein grosses Dankeschön geht an Sie alle.

Etwas Sorgen bereiten mir die beiden Grossbaustellen «Hohe Mauer» und «Schonegg-Tunnel», die in diesem Sommer bewältigt werden müssen. Nebst dem enormen Arbeitsvolumen kommt erschwerend hinzu, dass sich die beiden Baustellen im obersten Streckenabschnitt befinden und die Wetterbedingungen entsprechend unberechenbar sein werden.

Während für die Fertigstellung des Schonegg-Tunnels rund sechs Wochen eingeplant sind und die Arbeiten gezwungenermassen nachts durchgeführt werden, braucht es für die Sanierung der grössten Stützmauer entlang der Strecke buchstäblich jeden Sommertag, um vor dem ersten Schnee fertig zu werden. Rund 150'000 Franken werden seitens der Bahn noch benötigt, um diese beiden komplexen und arbeitsintensiven Projekte zu meistern.

Auch im 2022 ist die Bahn auf die Unterstützung von Ihnen, liebe Gönnerinnen und Gönner, angewiesen. Schreiben wir gemeinsam einmal mehr ein neues Kapitel Dampfbahngeschichte.

Herzlichst, Ihr

Dr. Thomas Bähler

Präsident Verein Dampffreunde
Brienzer Rothorn Bahn

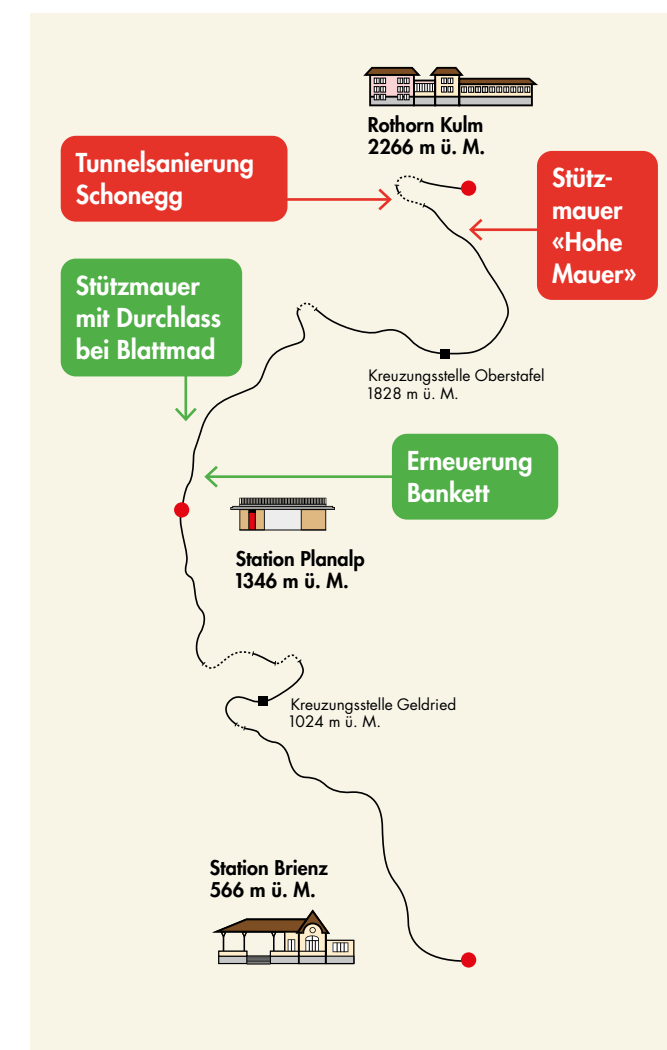


BANKETT

Dringende Sanierung abgeschlossen

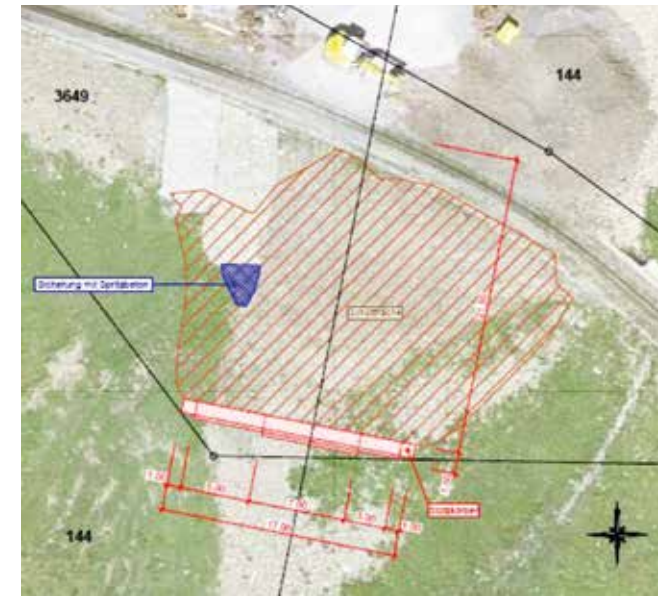
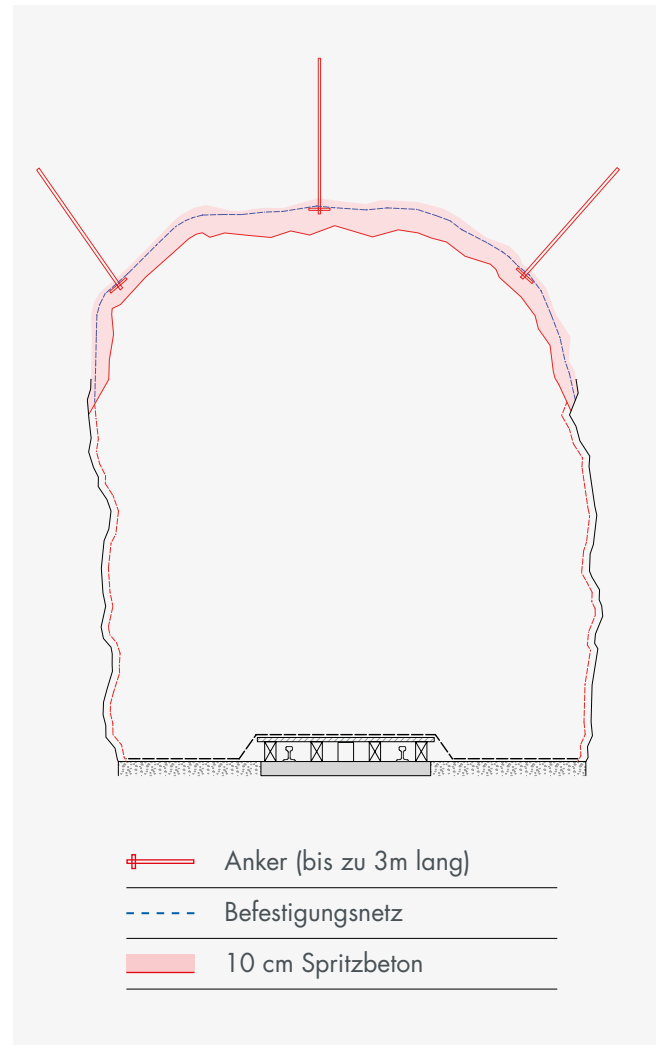
Während rund drei Wochen wurde im Mai oberhalb der Mittelstation Planalp auf einer Länge von gut 150 Metern das Bankett erneuert. Aus topografischen Gründen konnten diese Arbeiten nur vor Saisonbeginn durchgeführt werden – ansonsten hätte der Fahrbetrieb unterbrochen werden müssen.

Mit dem Teilstück Planalp findet das mehrjährige Grossprojekt «Bankettsanierung» seinen Abschluss. Aus Sicherheitsgründen wurden in den vergangenen Jahren rund drei Kilometer Bankett ersetzt. Damit wird den sich verändernden Wetterbedingungen Rechnung getragen, denn künftig sind auf Grund des Klimawandels vermehrt grössere Mengen an Niederschlag innert kürzester Zeit am Berg zu erwarten. Durch die Banketterneuerung ist es jetzt möglich, das zusätzliche Wasser an den kritischsten Stellen entlang der Fahrstrecke abzuführen, ohne dass die Schienen unterspült werden oder im schlimmsten Fall abrutschen. Trotz der hohen Kosten von rund 1 Million Franken ist es zweifelsohne eine lohnende Investition in die Zukunft, können dadurch doch weitaus grössere und damit teure Schäden vermieden werden.



Abschluss der Tunnelsanierung

Das Zeitfenster für die Sanierung des Schonegg-Tunnels war im vergangenen Jahr selbst bei optimalen meteorologischen Bedingungen sehr kurz, da das Wetter auf über 2200 Metern Höhe einerseits kaum berechenbar ist und andererseits der Umfang der Sanierungsarbeiten alles Bisherige übertraffen hatte. Der viele Schnee im vergangen Frühjahr und die unerwartet tiefen Nachttemperaturen Ende September verkürzten das Zeitfenster um gut 30 Tage und verhinderten so den Abschluss der Tunnelsanierung. Zwar konnte die lose, etwa 20 cm dicke Kalksteinschicht von der Tunneldecke entfernt und in zwei weiteren Arbeitsschritten die bis zu drei Meter langen Anker im Felsen fixiert und die Sicherungsnetze angebracht werden – keine Zeit blieb um die etwa 10 cm dicke Spritzbetonschicht aufzutragen, die dem Tunnel zusätzlich Stabilität verleiht. Weil die provisorische Baustelle in einem Lawinenkegel lag, musste diese vor dem Wintereinbruch geräumt und zusammen mit den schweren Baumaschinen ins Tal transportiert werden. Eine andere Möglichkeit bestand nicht. Gezwungenermassen muss Mitte Juni ein Grossteil der Infrastruktur wieder hinauf auf dem Berg, um die rund sechswöchigen Arbeiten zu beenden. Dieser Mehraufwand löst Zusatzkosten in der Höhe von über 50'000 Franken aus.



Höchste Stützmauer bröckelt

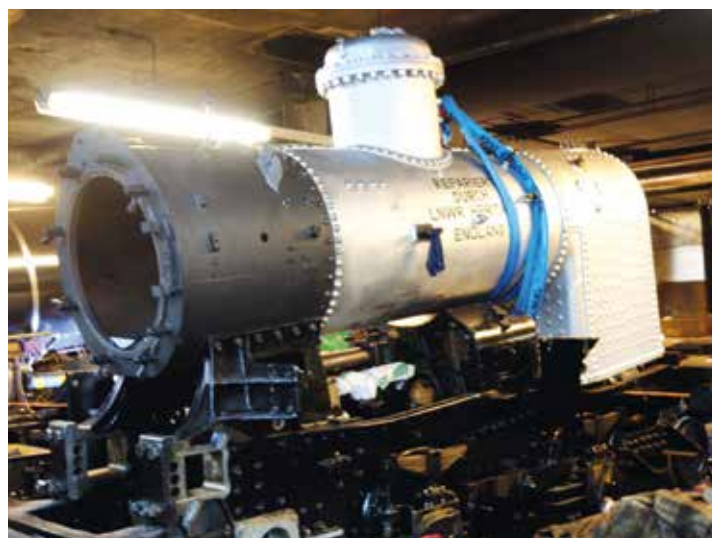
Die «Hohe Mauer» ist eine der grössten Kunstbauten, welche 1891 beim Bau der Strecke erstellt wurde – sie befindet sich im allerobersten Streckenabschnitt auf gut 2060 Metern Höhe. Das Bauwerk ist eine Mischung aus aufgeschüttetem Damm und Stützmauer, welche ursprünglich als Trockenbauwerk mit Ausbruchsteinen aufgeschichtet wurde. Im Laufe der Zeit musste die Stützmauer auf Grund der extremen Wettereinflüsse mit Betonriegeln und vermörteltem Mauerwerk ausgebessert werden. Probebohrungen haben gezeigt, dass ein weiteres Flickwerk nicht mehr ausreicht, um die Substanz der Mauer zu erhalten – eine Sanierung ist unausweichlich.

Die «Hohe Mauer» soll fixiert und gesichert werden. Herzstück der Arbeiten wird ein Stützkörper (rot markiert) am Fusse der trichterförmigen Mauer sein. Ein Betonfundament von rund 20 Metern Länge dient als Basis für die drei Meter hohe Stützwand, welche aus Steinkörben besteht. Dank dem neuen Stützkörper kann die Mauer bis hinauf zum Trasse mit natürlichem Gestein aufgeschüttet werden (braun markiert). Durch den idealen Neigungswinkel wird ein problemloses Abfliessen von Schnee und Wasser garantiert. Bevor mit diesen Arbeiten gestartet werden kann, muss vorab mit Spritzbeton einer der Betonriegel gesichert werden (blau markiert). Rund 100'000 Franken muss die Bahn noch für die Sanierung aufbringen.



Abschluss der Revisionsarbeiten

In den vergangenen vier Saisons hat die Lok 7 aus der 2. Generation im täglichen Dampfbetrieb treu ihre Dienste geleistet und wurde dank ihrer Zuverlässigkeit von den Lokführern sehr geschätzt. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, wurden im letzten Winterhalbjahr planmässig umfassende Revisionsarbeiten durchgeführt. Die Lok musste buchstäblich in ihre Einzelteile zerlegt werden, um die nötigen Arbeiten durchführen zu können. Da es keine Ersatzteile gibt, wurden beispielsweise die Triebstangenlager in Eigenregie neu gegossen und die Zahnräder an den revidierten Achsen neu geschliffen. Bevor die Lok anfangs Juni offiziell wieder den Fahrbetrieb aufnehmen konnte, mussten umfassende Testfahrten durchgeführt werden und der Kessel im Beisein des Kesselinspektors einem Drucktest unterzogen werden. Auf rund 150'000 Franken haben sich die Gesamtkosten der Revision belaufen.



Dampfwertchecks 2022

Gönnerinnen und Gönner oder Dampffreunde trugen und tragen wesentlich zum Fortbestand der Dampfbahnunternehmung aus dem Jahre 1892 bei. Ohne ihre wertvolle Unterstützung gäbe es dieses einmalige Kulturgut heute längst nicht mehr.

Aus diesem Grund haben wir uns vor rund zehn Jahren ein spezielles Dankeschön in Form von Dampfwertchecks einfallen lassen.

Dampfwertchecks berechtigen Sie zum Bezug von reduzierten Fahrkarten in der jeweils laufenden Saison. Die Anzahl und Betragshöhe dieser Checks sind dabei von Ihren Spenden in den letzten 24 Monaten abhängig. Der Check ist persönlich aber Sie dürfen diesen sehr gerne auf eine Zweitperson übertragen und damit ein unvergessliches Erlebnis zu einem einmaligen Preis weiterschicken.

Neu sind die Dampfwertchecks nicht nur am Schalter der Talstation der BRB einlösbar, sondern auch Online im Ticketshop: shop.brienz-rothorn-bahn.ch



SCHWEIZER TASCHENMESSER

Victorinox «1892»

Ob als Erinnerung an einen unvergesslichen Tag im Berner Oberland, als Mitbringsel für Daheimgebliebene oder als praktischer Alltagsbegleiter – das Schweizer Taschenmesser Victorinox «1892» ist jederzeit und überall einsatzbereit.

Webseite: shop.brienz-rothorn-bahn.ch/de/taschenmesser-1892



Impressum

Zeitung für die Gönnerinnen und Gönner des Vereins Freunde des Dampfbetriebes der Brienz Rothorn Bahn

15. Jahrgang, Nr. 2, Juni 2022
erscheint viermal jährlich

Herausgeber

Verein Freunde des Dampfbetriebes der Brienz Rothorn Bahn

Postfach, 3855 Brienz am See
Telefon 033 952 22 11
www.brb.ch
verein@brb.ch

Redaktion

Dr. Thomas Bähler, Präsident
Pascal Suter, Sekretär
Rahel Furrer, Marketing
Verein Dampffreunde Brienz Rothorn Bahn

Fotos

Brienz Rothorn Bahn

Layout

The Fundraising Company Fribourg AG,
Fribourg

Druck

Druckerei Herzog AG, Langendorf

Auflage

42'500 Exemplare

Spendenkonto

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

Ihre Beiträge, Ihre Spenden

Danke für Ihren Beitrag! Zur Einsparung von Kosten verdanken wir Beiträge einmal anfangs Jahr mit der Steuerbescheinigung.



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