

A toute vapeur

BRIENZ ROTHORN BAHN



MAGAZINE DES DONATEURS 2/2022

Achèvement d'une rénovation urgente

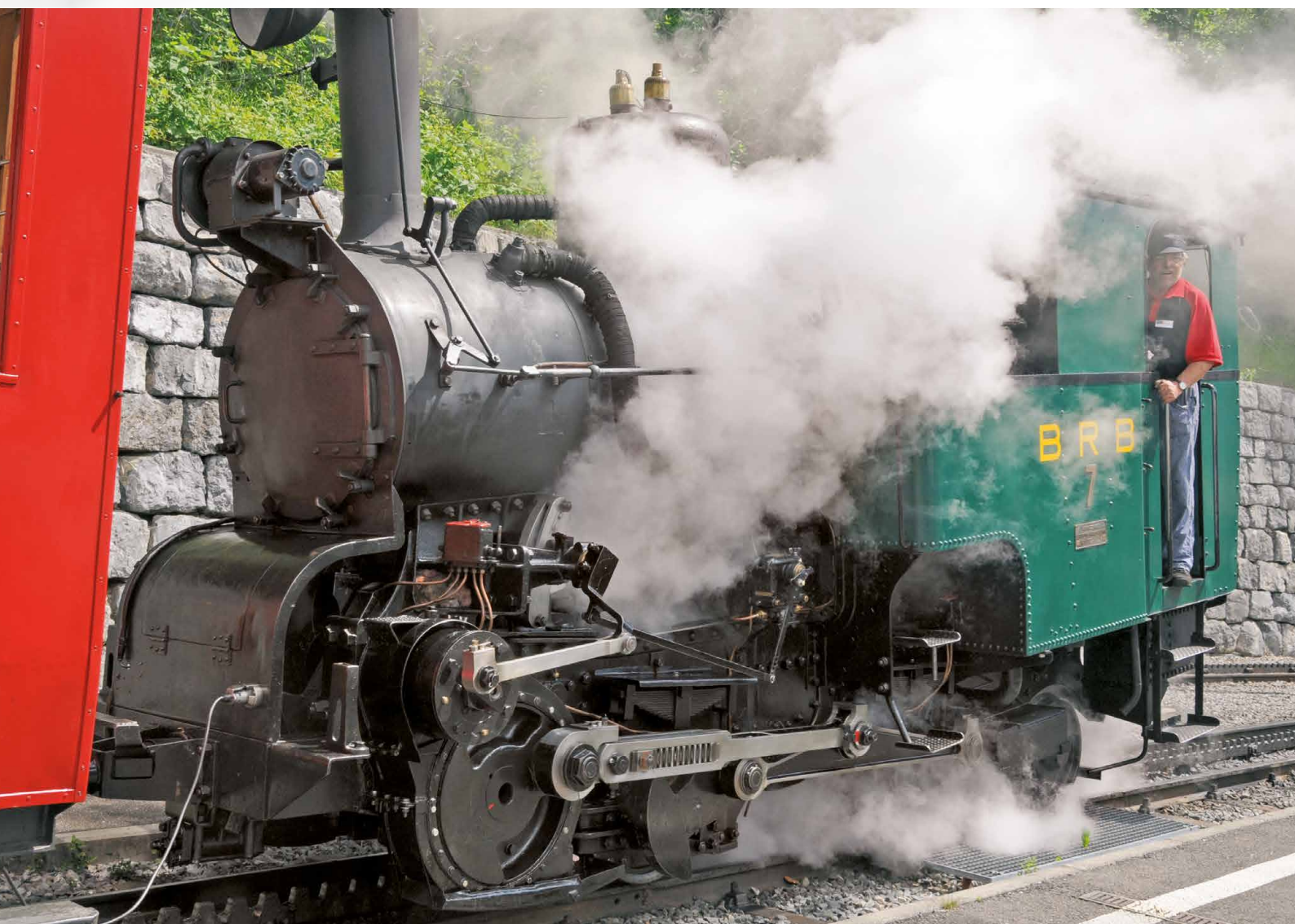
Malgré les coûts élevés d'environ 1 million de francs, la rénovation de l'accotement est sans nul doute un investissement rentable pour l'avenir, car elle permet d'éviter des dommages bien plus importants et donc, plus coûteux.

Énormes défis architectoniques

Avec la rénovation du plus haut mur de soutènement et l'achèvement du tunnel de Schonegg, le chemin de fer s'attend à deux énormes défis durant l'été; de fait, les deux chantiers se trouvent dans la partie la plus haute de la ligne, à une altitude de plus de 2000 mètres.

Locomotive n° 7 - Inspection quinquennale

Après plusieurs centaines d'heures de travail durant les mois d'hiver, l'importante locomotive n° 7 récemment révisée circule à nouveau quotidiennement depuis le début de la saison. Ces derniers mois, sa reconstruction a fait l'objet de travaux inlassables.





Editorial

Chères donatrices, chers donateurs,

Nous avons de bonnes nouvelles du dépôt concernant la remise en service de la locomotive n° 7. La locomotive de la 2^e génération révisée récemment, si importante pour le chemin de fer, a pu reprendre un service régulier juste au début de la saison. La ligne n'est pas exempte d'autres bonnes nouvelles. En mai, un grand projet de plusieurs années a pu être mené à bien avec la rénovation de l'accotement, environ trois cents mètres en amont de la station intermédiaire de Planalp. Un grand merci à toutes et à tous.

Les deux grands chantiers «Grand Mur» et «Tunnel de Schonegg», qui doivent être menés à bien cet été, m'inquiètent un peu. Outre l'énorme volume de travail, le fait que les deux chantiers se trouvent sur le tronçon le plus élevé de la ligne et que, pour cette raison, les conditions météorologiques seront imprévisibles constitue une difficulté supplémentaire.

Alors qu'environ six semaines sont prévues pour l'achèvement du tunnel de Schonegg et que les travaux seront obligatoirement effectués de nuit, la rénovation du plus grand mur de soutènement le long de la ligne nécessitera littéralement chaque jour d'été pour être terminée avant les premières neiges. Le chemin de fer a encore besoin d'environ 150 000 francs pour mener à bien ces deux projets complexes qui exigent un travail considérable.

La BRB a également besoin de votre soutien en 2022, chères donatrices, chers donateurs. Écrivons une fois de plus ensemble un nouveau chapitre de l'histoire de la traction à vapeur.

Bien cordialement,

Dr. Thomas Bühler

Président de l'Association des Amis de la Traction à Vapeur
Brienzer Rothorn Bahn

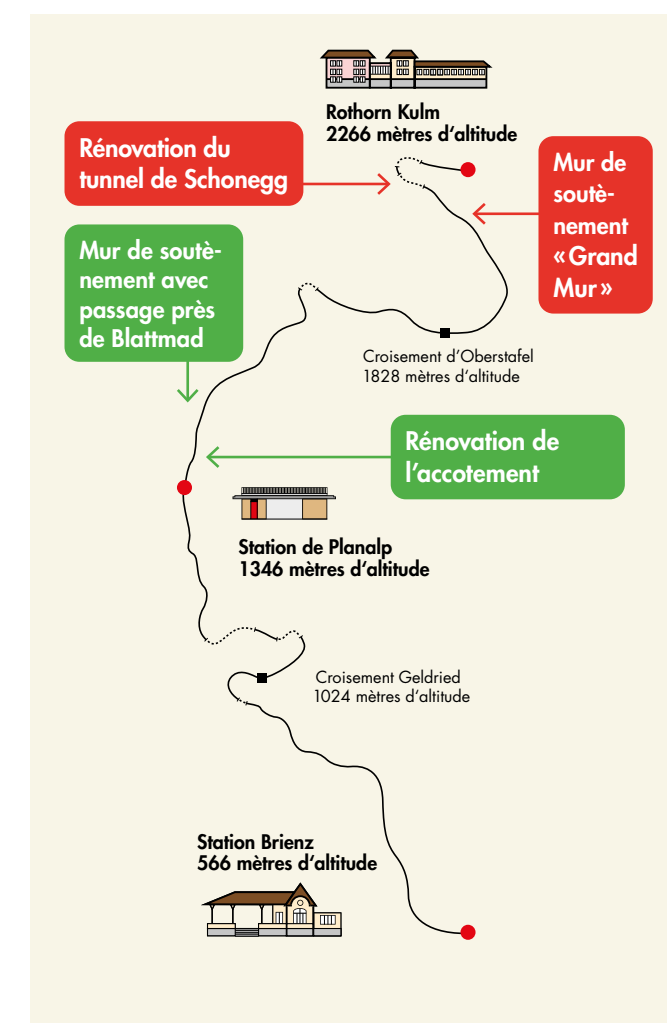


MUR DE SOUTÈNEMENT

Achèvement d'une rénovation urgente

En mai, durant environ trois semaines, l'accotement a été rénové sur une longueur d'un peu plus de 150 mètres au-dessus de la station intermédiaire de Planalp. Pour des raisons topographiques, ces travaux ont pu être effectués seulement avant le début de la saison; sinon, le service de transport aurait dû être interrompu.

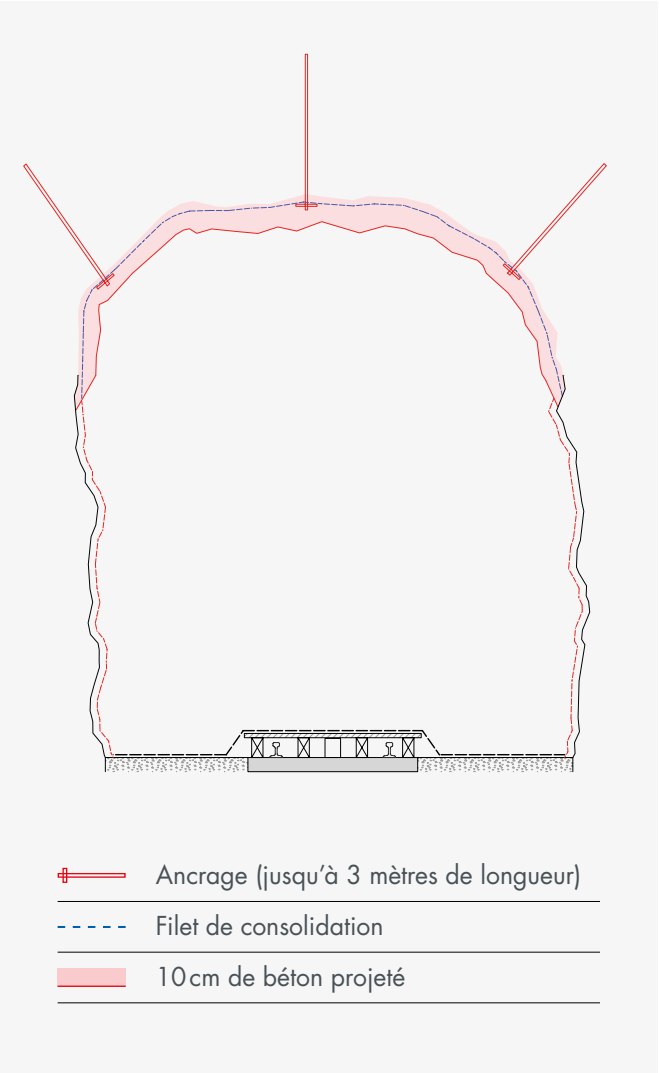
Le tronçon de Planalp marque l'achèvement du grand projet pluriannuel de «réfection des accotements». Pour des raisons de sécurité, environ trois kilomètres d'accotement ont été remplacés ces dernières années. Dans ce contexte, il est tenu compte de l'évolution des conditions météorologiques, car à l'avenir, en raison du changement climatique, il faut s'attendre à de plus grandes quantités de précipitations en très peu de temps en montagne. Grâce au remplacement de l'accotement, il est désormais possible d'évacuer l'eau supplémentaire aux endroits les plus critiques le long de la voie, sans que les rails ne soient emportés ou, dans le pire des cas, ne glissent. Malgré les coûts élevés d'environ 400 000 francs, il s'agit sans nul doute d'un investissement rentable pour l'avenir, car il permet d'éviter des dommages bien plus importants et donc, plus coûteux.



L'ARRÊT DES TRAVAUX A OCCASIONNÉ DES COÛTS SUPPLÉMENTAIRES CONSIDÉRABLES

Achèvement de la rénovation du tunnel

L'année dernière, la période à disposition pour la rénovation du tunnel de Schonegg a été très courte car d'une part le temps à plus de 2200 mètres d'altitude est difficilement prévisible, d'autre part l'ampleur des travaux de rénovation dépassait tout ce qui avait été fait jusqu'à présent. La neige abondante au printemps et les températures nocturnes étonnamment basses en septembre ont raccourci la période de 30 jours et empêché l'achèvement de la rénovation du tunnel. Certes, la couche de calcaire non adhérente d'environ 20cm d'épaisseur a pu être retirée de la voûte du tunnel, les ancrages ont pu être fixés dans la roche et les filets de sécurité posés en deux étapes supplémentaires, mais, le temps nécessaire à l'application de la couche de béton projeté d'environ 10cm d'épaisseur, qui donne une stabilité supplémentaire au tunnel, a fait défaut. Le chantier de construction provisoire étant situé dans un couloir d'avalanche, il a dû être évacué avant l'arrivée de l'hiver et transporté dans la vallée. Mi-juin, une grande partie de l'infrastructure doit être à nouveau transportée sur la montagne afin de mener à bien les quelque six semaines restantes de travaux. Ce travail supplémentaire occasionne des surcoûts à hauteur d'environ 50 000 francs.

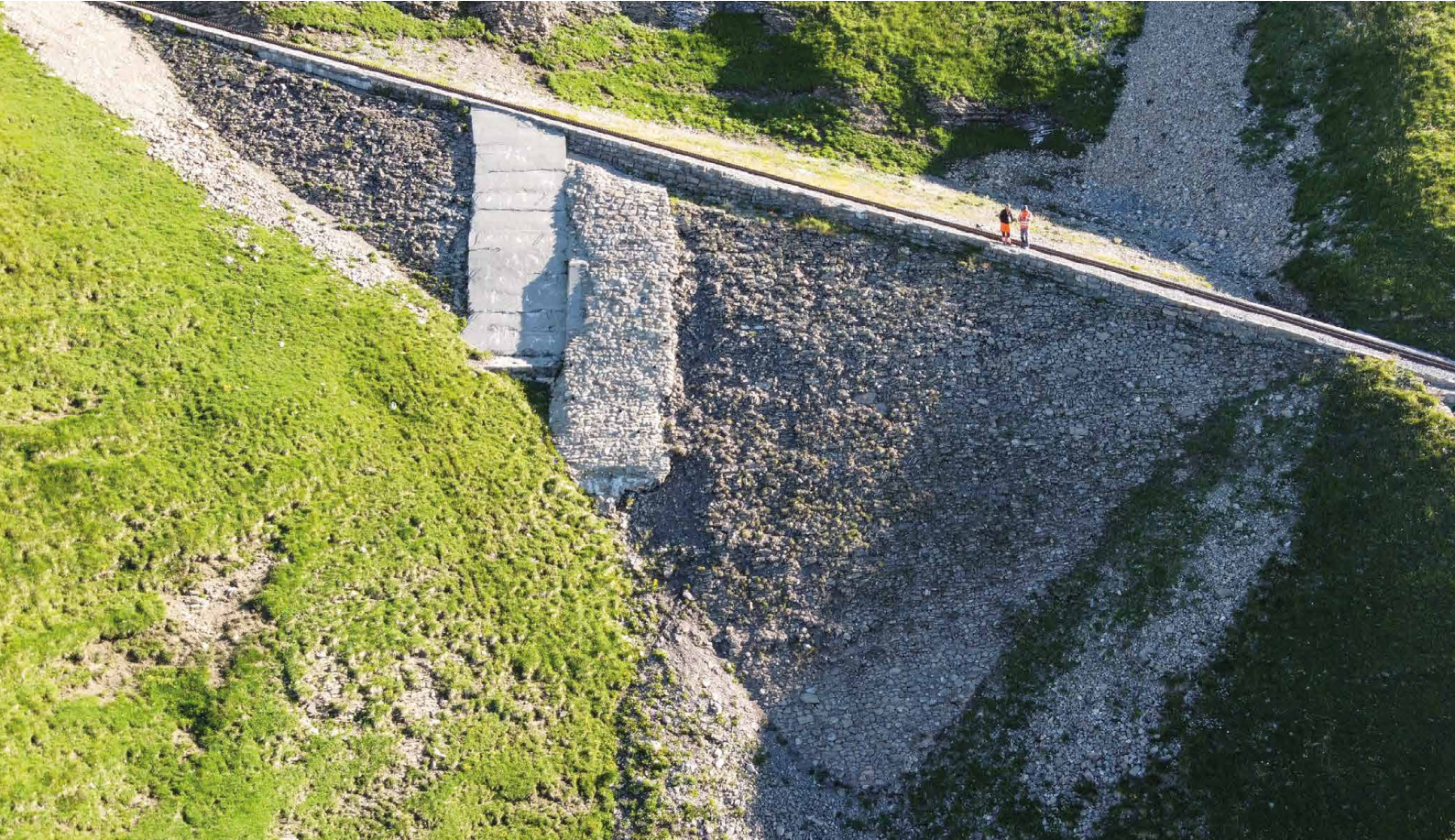
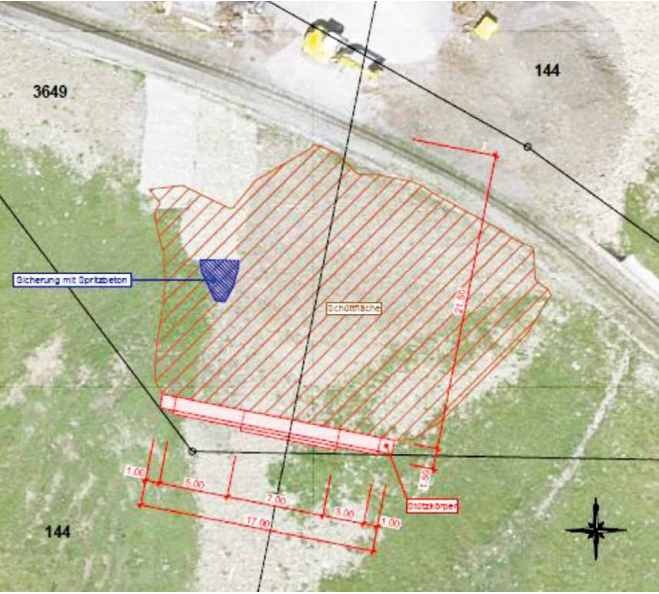


RÉÉNOVATION DU «GRAND MUR» INÉVITABLE

Le mur de soutènement le plus haut s'effrite

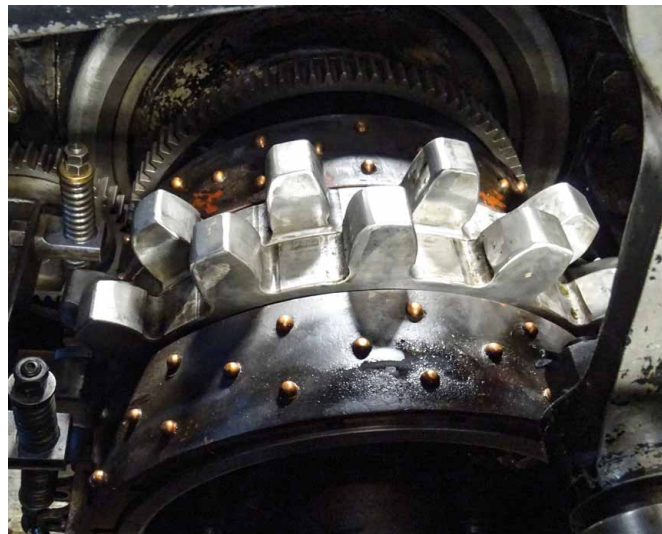
Le «Grand Mur» est l'un des plus grands ouvrages d'art réalisés en 1891 lors de la construction de la ligne; il se trouve dans la partie la plus élevée de la ligne, à plus de 2060 mètres d'altitude. L'ouvrage est un mélange de digue remblayée et de mur de soutènement; il a été réalisé à l'origine en tant que construction posée à sec constituée de pierres de taille. Au fil du temps, le mur de soutènement a dû être réparé à l'aide de barres en béton et d'éléments en mortier en raison des influences météorologiques extrêmes. Des forages d'essai ont montré qu'un nouveau «rafistolage» ne suffisait plus pour préserver la substance du mur et qu'une rénovation était incontournable.

Le «Grand Mur» doit être fixé et sécurisé. Un corps de soutien (marqué en rouge) au pied du mur en forme d'entonnoir sera la pièce maîtresse des travaux. Une fondation en béton d'une vingtaine de mètres de long servira de base au mur de soutènement de trois mètres de haut composé de gabions. Grâce au nouveau corps de soutènement, le mur pourra être remblayé avec de la roche naturelle jusqu'au tracé (marqué en brun). L'angle d'inclinaison idéal permet à la neige et à l'eau de s'écouler sans problème. Avant de commencer ces travaux, il sera nécessaire de consolider l'une des barres de béton avec du béton projeté (marqué en bleu). Le chemin de fer doit encore déboursier environ 100 000 francs pour la rénovation.



Achèvement des travaux de révision

Au cours des quatre dernières saisons, la locomotive n°7 de la deuxième génération a accompli fidèlement son service-vapeur journalier et a été très appréciée des mécaniciens grâce à sa fiabilité. Pour qu'il en soit de même à l'avenir, des travaux de révision complets ont été effectués comme prévu au cours du dernier semestre d'hiver. La locomotive a dû être littéralement démontée pour permettre d'effectuer les travaux nécessaires. Comme il n'existe pas de pièces de rechange, les paliers de la bielle motrice ont par exemple été refondus en régie propre et les roues dentées des essieux révisés ont été rectifiées. Avant que la locomotive ne puisse officiellement reprendre le service début juin, il a fallu effectuer des essais complets et soumettre la chaudière à un test de pression en présence d'un inspecteur des chaudières. Le coût total de la révision a été d'environ 150 000 francs.



Chèques-vapeur 2022

Les donateurs et donatrices ainsi que les Amis de la Traction à Vapeur ont contribué et contribuent toujours de manière essentielle à la pérennité de l'entreprise de chemin de fer à vapeur née en 1892. Sans leur précieux soutien, ce bien culturel unique n'existerait plus depuis longtemps.

C'est pourquoi nous avons conçu un remerciement particulier sous forme de chèques-vapeur il y a une dizaine d'années.

Les chèques-vapeur vous permettent d'obtenir des billets à prix réduit durant la saison respectivement en cours. Le nombre et le montant de ces chèques dépendent de vos dons réalisés au cours des 24 derniers mois. Le chèque est personnel; vous pouvez toutefois volontiers le transmettre à une deuxième personne et offrir ainsi une expérience inoubliable à un prix incroyable.

Désormais, les chèques vapeur peuvent être présentés non seulement au guichet de la station de vallée de la BRB, mais aussi en ligne dans la boutique de vente de billets: shop.brienz-rothorn-bahn.ch



COUTEAU DE POCHE SUISSE

Victorinox «1892»

Que ce soit en souvenir d'une journée inoubliable dans l'Oberland bernois, en tant que cadeau pour ceux qui sont restés à la maison ou comme compagnon pratique au quotidien, le couteau suisse Victorinox «1892» est prêt à être utilisé partout et à tout moment.

Site Internet: shop.brienz-rothorn-bahn.ch/fr/couteau-suisse-victorinox-1892



Impressum

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

15e année, n°2, mars 2022,
paraît quatre fois par an.

Éditeur

Association des Amis de la Traction à Vapeur Brienz Rothorn Bahn

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

Rédaction

Dr. Thomas Bähler, Président
Pascal Suter, Secrétaire
Rahel Furrer, Marketing

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 POFICHBEXX

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
Téléphone +41 (0)33 952 22 11
www.brb.ch, verein@brb.ch