

Gleise auf 300 Metern Länge betroffen

Aus Sicherheitsgründen mussten in den vergangenen Jahren rund drei Kilometer Bankett an den kritischen Stellen entlang der Strecke erneuert werden, um die Geleise bei Starkregen vor Unterspülung und dem Abrutschen zu schützen. Diese Investition hat sich nun ein erstes Mal ausgezahlt, nur wenige Monate nach Abschluss der Arbeiten.

Innert kürzester Zeit sind am 4. Juli enorme Mengen an Regen entlang der Bahnstrecke gefallen. Nur dank der erneuerten Entwässerungsrinnen konnten grössere Schäden vermieden werden. Trotzdem wurde an mehreren Stellen der Schotter weggespült – insgesamt mussten 300 Meter ersetzt werden, um den Geleisen die nötige Stabilität wieder zu geben. Zudem kam es zu einigen Hangrutschen entlang der Strecke. Dank dem unermüdlichen Einsatz der Mitarbeiter konnte ein grösserer Betriebsunterbruch vermieden werden.

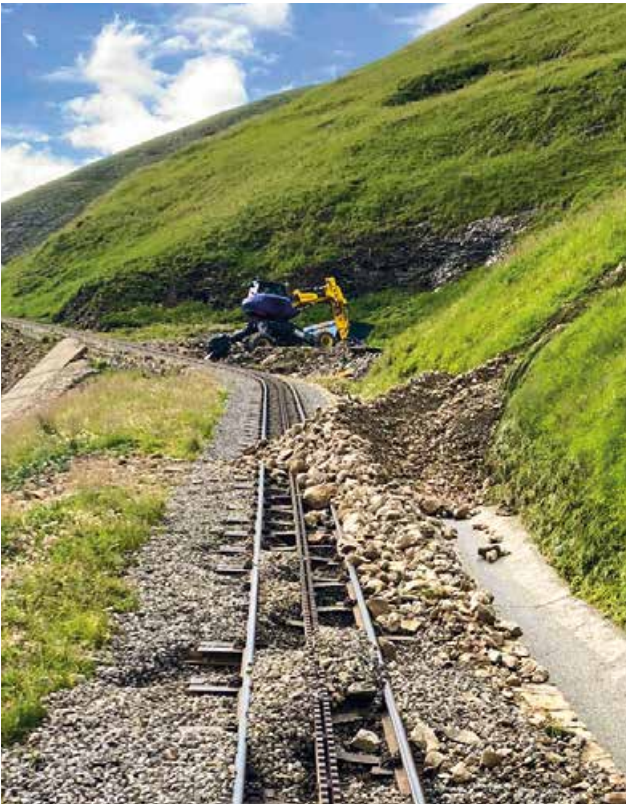


HILFE IN SCHWEREN ZEITEN

Onlinespende

Helfen Sie schnell und unkompliziert. Sie müssen nur den nebenstehenden QR-Code scannen oder auch nur die aktive Handykamera darüber halten und schon öffnet sich unsere Webseite mit der Möglichkeit, uns direkt und schnell mittels einer Onlinespende zu unterstützen.

Vielen herzlichen Dank.



Dampfparade mit den Loks 5/6/7

Mit gleich drei Dampfloks aus der 1. und 2. Generation wurde am 4. Juni die Saison 2022 hinauf aufs Rothorn offiziell eröffnet. Ganz besonderes Augenmerk lag dabei auf Lok 7, die nach der Fünfjahresinspektion wieder in den Fahrbetrieb zurückkehrte. Dafür musste die Lok während den Wintermonaten buchstäblich in ihre Einzelteile zerlegt werden, um die dringend notwendigen Revisionsarbeiten durchführen zu können.

Ein ganz besonderer «Hingucker» für Jung und Alt war die Trauffer-Kuh «Elsa», welche an diesem Tag den Alpaufzug anführte. Sie hat ihr Plätzchen mit Blick auf den Brienzensee gefunden und freut sich auf Ihren Besuch.



100% SCHWEIZ. 100% NACHHALTIGKEIT. 100% QUALITÄT.

Holzkuh «Brienzer Rothorn»

Die BRB-Kühe von Trauffer Holzspielwaren werden im Berner Oberland mit einer Extraportion Liebe von Hand hergestellt. Aus zertifiziertem FSC-Lindenholz aus nachhaltigen Schweizer Quellen und mit für Kinder völlig unbedenklichen Farben. Die Kühe werden extra robust verarbeitet, sodass sie sich nicht nur als schönes Souvenir, sondern auch zum Spielen für Kinder eignen.

Webseite: shop.brienz-rothorn-bahn.ch/de/trauffer-holzkuh-brienzer-rothorn



Impressum

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

15. Jahrgang, Nr. 3, September 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

45'000 Exemplare

Spendenkonto

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

Ihre Beiträge, Ihre Spenden

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



BRIENZ ROTHORN BAHN
DAMPFFREUNDE

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

Dampfblatt

BRIENZ ROTHORN BAHN



GÖNNERMAGAZIN 3/2022

Bauarbeiten auf über 2000 m ü. M.

Die beiden Grossbaustellen «Schonegg-Tunnel» und «Hohe Mauer» bereiten den Verantwortlichen einige Sorgen. Das garstige Wetter im hochalpinen Gebiet, Steinschlaggefahr und Preissteigerungen für Rohstoffe verursachen Mehrkosten.

Unwetterschäden entlang der Strecke

Innert kürzester Zeit sind anfangs Juli enorme Mengen an Regen entlang der Bahnstrecke gefallen. Insgesamt waren die Geleise auf 300 Metern Länge betroffen. Zudem kam es zu einigen Hangrutschen.

Dampfparade mit den Loks 5/6/7

Mit gleich drei Dampfloks aus der 1. und 2. Generation wurde am 4. Juni die Saison 2022 hinauf aufs Rothorn eröffnet. Ganz besonderes Augenmerk lag dabei auf Lok 7, die nach der Fünfjahresinspektion wieder in den Fahrbetrieb zurückkehrte.





Editorial

Liebe Gönnerinnen, liebe Gönner

Das hochsommerliche Wetter in den vergangenen Wochen und Monaten war aussergewöhnlich für uns alle. Zwar erfreuten sich viele Menschen am herrlichen Ausflugs- und Badewetter oder an den lauschigen Sommernächten. Nicht Wenigen aber bereiteten die vielen Hitzetage, die andauernde Trockenheit und die hohe Waldbrandgefahr Mühe und auch Sorgen.

Für die Bahn waren die vergangenen Monate Fluch und Segen zugleich. Positiv und erfreulich ist die Tatsache, dass das anhaltend schöne und heisse Wetter bis Ende August so viele Menschen wie seit Jahren nicht mehr aufs Brienzner Rothorn gelockt hat. Negativ sind die Umstände, dass während vieler Wochen der Einsatz der kohlebetriebenen Dampflokomotiven wegen der hohen Waldbrandgefahr nicht möglich war. Um den täglichen Fahrbetrieb aufrecht zu erhalten, mussten die dieselfeuernden Loks über Mass strapaziert oder im Extremfall einzelne Fahrten gestrichen werden. Kaum zu glauben, aber anfangs Juli hatte der Bahndienst nach einem heftigen Gewitter und entsprechend grossen Niederschlägen mit Schäden an den Geleisen zu kämpfen.

Etwas Sorgen bereiten mir weiterhin die beiden Grossbaustellen «Hohe Mauer» und «Schonegg-Tunnel», die in diesem Sommer bewältigt werden müssen. Beide Projekte verursachen unvorhergesehene Mehrkosten von insgesamt 150'000 Franken. Einmal mehr hatte der Berg ein paar negative Überraschungen für den Bautrupparat. Mehr dazu lesen Sie in diesem Dampfblatt.

Liebe Gönnerinnen und Gönner, die Bahn ist weiterhin dringend auf Ihre Unterstützung angewiesen, um die bevorstehenden Herausforderungen zu meistern. Schreiben wir gemeinsam ein weiteres Kapitel Dampfbahngeschichte.

Herzlichst, Ihr

Dr. Thomas Bähler

Präsident Verein Dampffreunde
Brienz Rothorn Bahn



BAUARBEITEN AUF ÜBER 2000 M Ü. M.

Beide Grossbaustellen verursachen Mehrkosten

Im vergangenen Herbst mussten wegen den ungewöhnlich tiefen Temperaturen die Arbeiten am Schonegg-Tunnel unterbrochen werden. Weil die provisorische Baustelle in einem Lawinenkegel lag, war die Bahn gezwungen, diese vor dem Wintereinbruch zu räumen und zusammen mit den schweren Baumaschinen ins Tal zu transportieren. Mitte Juni musste ein Grossteil der Infrastruktur zurück hinauf auf den Berg. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten am unteren Tunnelportal hat sich gezeigt, dass der Felsen viel instabiler ist als erwartet und in grösserem Umfang gesichert werden muss. Der Baustopp und der weitaus grössere Sanierungsbedarf des unteren Tunnelportals verursachen Mehrkosten von 50'000 Franken.

Auch die Sanierung der «Hohen Mauer», der höchsten Stützmauer auf der Bahnstrecke, bereitet den Verantwortlichen einige Sorgen. Das Bauwerk aus der Gründerzeit ist eine Mischung aus aufgeschüttetem Damm und Stützmauer, welche ursprünglich als Trockenbauwerk mit Ausbruchsteinen aufgeschichtet wurde. Im Laufe der Zeit musste die Stützmauer wegen der extremen Wettereinflüsse mit Betonriegeln ausgebessert werden. Auf Grund des schlechten Zustandes und der strengen Sicherheitsvorgaben muss die Stützmauer mit massiveren und qualitativ hochwertigeren Sicherungsankern versehen werden, als ursprünglich geplant. Zusammen mit den enorm gestiegenen Preisen für die Beschaffung der benötigten Baumaterialien entstehen der Bahn Mehrkosten von 100'000 Franken.



«Wegen erhöhter Gefahr von Steinschlag mussten wir den Fels am unteren Portal des Schonegg-Tunnels in viel grösserem Ausmass sanieren, als ursprünglich geplant. Insgesamt wurden rund 100 Quadratmeter Felswand mit 3 Meter langen Ankern stabilisiert und in einem 2. Arbeitsschritt mit Befestigungsnetzen und Spritzbeton gesichert. Diese Zusatzarbeiten haben Mehrkosten von rund 20'000 Franken verursacht.»

Daniel Schädeli, Leiter Bahninfrastruktur