

Des voies touchées sur 300 mètres

Ces dernières années, pour des raisons de sécurité, il a fallu renouveler environ trois kilomètres d'accotement aux endroits critiques le long de la ligne, afin de protéger les voies contre tout risque d'affouillement et de glissement en cas de fortes pluies. Cet investissement se révèle à présent rentable pour la première fois, quelques mois seulement après la fin des travaux.

Le 4 juillet, en très peu de temps, d'énormes quantités de pluie sont tombées le long de la voie ferrée. Des dommages plus importants ont pu être évités uniquement grâce aux caniveaux de drainage rénovés. Malgré tout, le ballast a été emporté à plusieurs endroits – 300 mètres au total ont dû être remplacés pour redonner aux voies la stabilité nécessaire. De plus, quelques glissements de terrain ont eu lieu le long de la voie. L'engagement sans faille des collaborateurs a permis d'éviter une interruption majeure de l'exploitation.



DE L'AIDE EN PÉRIODE DIFFICILE

Don en ligne

Aidez rapidement et simplement. Scannez le code QR ci-contre ou contentez-vous de placez 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!



OUVERTURE OFFICIELLE DE LA SAISON 2022

Parade des locomotives à vapeur 5/6/7

La saison 2022 a été officiellement lancée le 4 juin avec trois locomotives à vapeur de 1^{re} et 2^e génération qui montent au Rothorn. Une attention toute particulière a été portée à la locomotive 7, qui a été remise en service après l'inspection quinquennale. À cet effet, la locomotive a dû être littéralement démontée pendant les mois d'hiver pour que les travaux de révision urgents et nécessaires puissent être effectués.

La vache Trauffer «Elsa», qui ce jour-là, était en tête du cortège vers les alpages, a véritablement été le point de mire des jeunes et des moins jeunes. Elle a trouvé sa place avec vue sur le lac de Brienz et se réjouit de votre visite.



100% SUISSE. 100% DURABILITÉ. 100% QUALITÉ.

Vache en bois «Rothorn de Brienz»

Les vaches BRB sont fabriquées manuellement par la société Trauffer Holzspielwaren située dans l'Oberland bernois, avec une surdose d'amour. En bois de tilleul certifié FSC provenant de sources suisses durables et avec des peintures totalement inoffensives pour les enfants. La réalisation de ces vaches est extrêmement résistante, si bien qu'elles ne constituent pas uniquement un beau souvenir, mais sont également conçues comme jouet pour les enfants.

Site web : shop.brienz-rothorn-bahn.ch/fr/trauffer-holzkuh-brienzer-rothorn



Impressum

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

15e année, n°3, septembre 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 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
Téléphone +41 (0)33 952 22 11
www.brb.ch, verein@brb.ch

A toute vapeur

BRIENZ ROTHORN BAHN



MAGAZINE DES DONATEURS 3/2022

Travaux de construction à plus de 2000 mètres

Les deux gros chantiers, le «tunnel de Schonegg» et le «Grand Mur», donnent quelques soucis aux responsables. Le mauvais temps dans les Hautes-Alpes, le risque de chutes de pierres et l'augmentation du prix des matières premières entraînent des coûts supplémentaires.

Dégâts dus aux intempéries le long de la ligne

Début juillet, en très peu de temps, d'énormes quantités de pluie se sont abattues le long de la voie ferrée. Au total, les voies ont été touchées sur une longueur de 300 mètres. En outre, quelques glissements de terrain ont eu lieu.

Parade des locomotives à vapeur 5/6/7

La saison 2022 a été lancée le 4 juin avec trois locomotives à vapeur de 1^{re} et 2^e génération qui montent au Rothorn. Une attention toute particulière a été portée à la locomotive 7, qui a été remise en service après l'inspection quinquennale.





Editorial

Chères donatrices, chers donateurs,

Le temps estival de ces dernières semaines et de ces derniers mois a été exceptionnel pour nous tous. Certes, nombreux sont ceux qui ont profité du temps magnifique propice aux excursions et aux baignades ou des douces nuits d'été. Mais les journées de canicule sur une longue période, la sécheresse persistante et le risque élevé de feux de forêt ont donné du fil à retordre à un grand nombre de personnes.

Pour la BRB, ces derniers mois ont été à la fois une bénédiction et une malédiction. Le point positif et satisfaisant a été la persistance d'un temps beau et chaud jusqu'à la fin du mois d'août, qui a attiré sur le Rothorn de Brienz un nombre de personnes inégalé depuis des années. Mais durant plusieurs semaines, l'utilisation des locomotives à vapeur fonctionnant au charbon n'a pas été possible en raison du risque élevé de feux de forêt, ce qui reste un point négatif. Pour maintenir le service quotidien, les locomotives à moteur diesel ont dû être sollicitées de façon excessive ou, dans des cas extrêmes, certains trajets ont dû être supprimés. Difficile à croire, mais début juillet, le service ferroviaire a dû faire face à des dégâts sur les voies après un violent orage et des précipitations importantes.

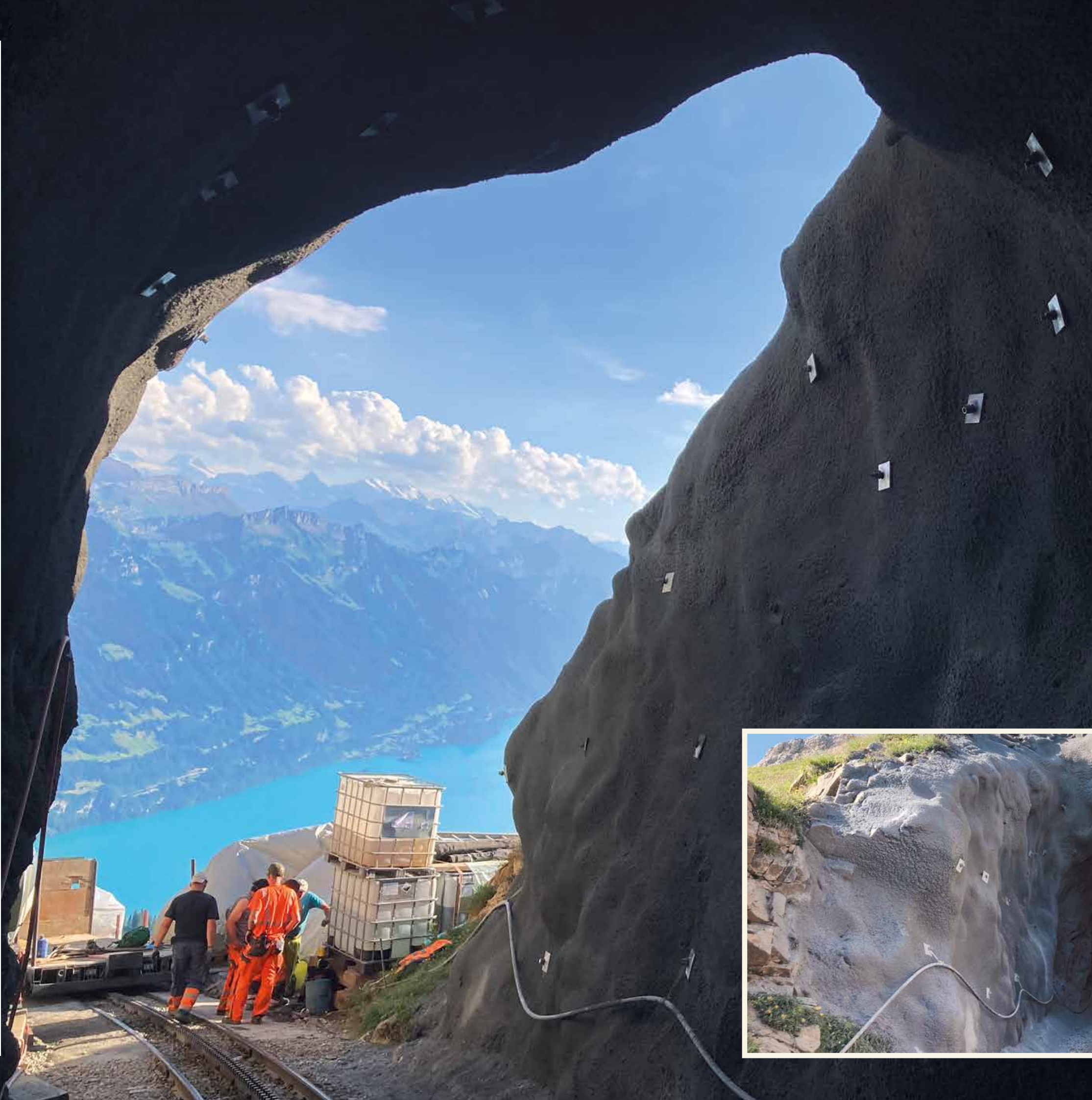
Les deux gros chantiers, le «Grand Mur» et le «tunnel de Schonegg», qui doivent être menés à bien cet été, continuent à m'inquiéter quelque peu. Ces deux projets impliquent des coûts supplémentaires imprévus d'un montant total de 150 000 francs. Une fois de plus, la montagne a réservé quelques surprises désagréables à l'équipe de construction. Vous trouverez de plus amples détails dans ce magazine «À toute vapeur».

Chères donatrices et chers donateurs, la BRB dépend, toujours et de toute urgence, de votre soutien pour relever les défis qui l'attendent. Écrivons ensemble une nouvelle page de l'histoire du chemin de fer à vapeur.

Bien cordialement,

Dr. Thomas Bähler

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



TRAVAUX DE CONSTRUCTION À PLUS DE 2000 MÈTRES D'ALTITUDE

Les deux gros chantiers génèrent des coûts supplémentaires

L'automne dernier, les travaux du tunnel de Schonegg ont dû être interrompus en raison des températures anormalement basses. Comme le chantier provisoire se trouvait dans un cône d'avalanche, la BRB a été contrainte de l'évacuer avant l'arrivée de l'hiver et de le transférer dans la vallée avec les lourds engins de chantier. À la mi-juin, une grande partie de l'infrastructure a dû être remontée sur la montagne. Lors de la reprise des travaux au portail inférieur du tunnel, il s'est avéré que la roche était beaucoup plus instable que prévu et qu'elle devait être sécurisée à plus grande échelle. L'arrêt des travaux et le besoin de rénovation bien plus important du portail inférieur du tunnel entraînent des coûts supplémentaires de 50 000 francs.

La rénovation du «Grand Mur», le plus haut mur de soutènement sur la voie ferrée, donne également quelques soucis aux responsables. L'ouvrage datant de l'époque des fondateurs est un mélange de remblai et de mur de soutènement qui, à l'origine, était une construction sèche réalisée avec des pierres d'excavation. Au fil du temps, le mur de soutènement a dû être réparé à l'aide de barres à béton à la suite de conditions météorologiques extrêmes. En raison de son mauvais état et des consignes de sécurité strictes, le mur de soutènement doit être équipé d'ancrages de sécurité plus massifs et de meilleure qualité qu'initialement prévu. Compte tenu de la hausse des prix considérable pour l'achat des matériaux de construction nécessaires, la BRB doit faire face à des coûts supplémentaires de 100 000 francs.



«En raison d'un risque accru de chutes de pierres, nous avons dû rénover la roche au portail inférieur du tunnel de Schonegg dans des proportions beaucoup plus importantes que prévu initialement. Au total, environ 100 mètres carrés de paroi rocheuse ont été stabilisés à l'aide d'ancrages de 3 mètres de long et, dans une deuxième étape, sécurisés avec des filets de fixation et du béton projeté. Ces travaux supplémentaires ont entraîné un surcoût d'environ 20 000 francs.»

Daniel Schädeli, Responsable de l'infrastructure