

Arbeiten vor Winterbeginn abgeschlossen

Mit der Sanierung der «Hohen Mauer», einem der grössten Bauwerke entlang der Bahnstrecke, wartete wahrlich ein grosser Brocken Arbeit auf die Bahnverantwortlichen zu Saisonbeginn – vergleichbar mit der Tunnelsanierung Chüemad vor zwei Jahren. Die Stützmauer stammt aus der Gründerzeit der Bahn, befindet sich im obersten Streckenabschnitt auf einer Höhe von über 2000 m ü. M. und wurde über die Jahrzehnte immer wieder behelfsmässig ausgebessert. Probebohrungen in den vergangenen Jahren hatten gezeigt, dass ein weiteres Flickwerk nicht mehr ausreichen würde, um die Substanz der Mauer zu erhalten und die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten. Eine dringende Sanierung wurde unausweichlich. Herzstück der Arbeiten in den vergangenen Monaten war ein massiver Stützkörper am Fusse der trichterförmigen Mauer. Ein Betonfundament von rund 20 Metern Länge diente als Basis für

die drei Meter hohe Stützwand aus Steinkörben, welche vor Ort mit vorhandenem Gestein befüllt wurden.

Dank dem neuen Stützkörper konnte die Mauer bis hinauf zum Trasse mit natürlichem Gestein aufgeschüttet werden. Durch den idealen Neigungswinkel wird dadurch ein problemloses Abfliessen von Schnee und Wasser sichergestellt. Auf Grund des schlechten Zustandes und der strengen Sicherheitsvorgaben musste 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 entstanden der Bahn Mehrkosten von 100'000 Franken. Auf Grund der guten Wetterbedingungen und dem enormen Einsatz der involvierten Spezialisten konnten die Arbeiten vor dem Wintereinbruch beendet werden.



Teilsanierung Gebäudehülle



Das raue Klima hat dem Berghaus in den vergangenen Jahrzehnten schwer zugesetzt und einige morsche Balken hinterlassen. Seeseitig wurden die Fassade und das Flachdach erneuert und aus Sicherheitsgründen der Brandschutz und die Fluchtwege modernisiert – auf der Rückseite des Gebäudes musste diesbezüglich eine Aussentreppe installiert werden, welche sich über sämtliche Stockwerke erstreckt.

In einem zweiten Arbeitsschritt werden im kommenden Jahr vor Saisonstart im Innenbereich bauliche Anpassungen vorgenommen. Das bereits vielerorts bekannte und beliebte «Marché-Konzept» löst den bedienten Service mehrheitlich ab, um an den Spitzentagen Wartezeiten zu vermeiden.

TOLLE GESCHENKIDEEN WARTEN AUF SIE

Weihnachten kommt bestimmt

Mit den einzigartigen Souvenirs holen Sie sich ein kleines Stück Dampfbahn-Nostalgie zu sich nach Hause oder überraschen Ihre Liebsten mit einem urchigen Weihnachtsgeschenk. Besuchen Sie unseren Webshop: shop.brienz-rothorn-bahn.ch/de/souvenir



Impressum

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

15. Jahrgang, Nr. 4, November 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

67'500 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.



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 4/2022

Neuer Rahmen für die Lok 15

Nach über 25 Jahren Betriebszeit muss der Rahmen der heizölbefeuerten Lok dringend ersetzt werden. Damit die Lok im kommenden Jahr wieder einsatzbereit ist, wurde unmittelbar nach Saisonende mit den Arbeiten im Depot gestartet.

Sanierungsarbeiten Berghaus

Das raue Klima hat dem Berghaus in den vergangenen Jahrzehnten schwer zugesetzt. Seeseitig wurden die Fassade und das Flachdach erneuert und aus Sicherheitsgründen der Brandschutz und die Fluchtwege verbessert.

Grossbaustelle «Hohe Mauer»

Noch vor Saisonschluss konnten die Arbeiten an der «Hohen Mauer» beendet werden. Auf Grund des schlechten Zustandes und der bautechnischen Vorgaben musste die Stützmauer mit massiveren und qualitativ hochwertigeren Sicherungsankern versehen werden.





Editorial

Liebe Gönnerinnen, liebe Gönner

Die Saison 2022 ist vor wenigen Wochen zu Ende gegangen. Der aussergewöhnlich schöne Sommer und das milde Wetter im Herbst haben viele Menschen hinaus in die Natur gezogen. Nicht Wenige davon haben einen Ausflug hinauf aufs Rothorn unternommen, um die spektakuläre Aussicht und ein unvergessliches Dampfbahnerlebnis zu geniessen. Für die vielen Fahrgäste sind wir sehr dankbar. Die vergangene Saison zählt bezüglich Besucherfrequenzen zu den besten in der Geschichte der 130-jährigen Dampfbahn.

Mit dem «Schonegg-Tunnel» und der «Hohen Mauer» mussten gleich zwei Grossbaustellen auf über 2000 m ü. M. gestemmt werden. Das war keine leichte Aufgabe im hochalpinen Gebiet für den Bautrup. Dank einer umsichtigen Planung, enormem Engagement und auch hier etwas Wetterglück, konnten die beiden Projekte kurz vor Saisonende termingerecht abgeschlossen werden.

Leider gab es in der vergangenen Saison auch schlechte Nachrichten. Wegen Waldbrandgefahr konnten beispielsweise die kohlebefeueren Lokomotiven während Wochen nicht eingesetzt werden. Um den täglichen Fahrbetrieb aufrecht zu erhalten, mussten die heizölbefeueren Loks über Mass strapaziert oder im Extremfall einzelne Fahrten gestrichen werden. Sorgen bereiteten den Verantwortlichen auch die unvorhersehbaren Mehrkosten von 150'000 Franken bei den beiden Grossbaustellen.

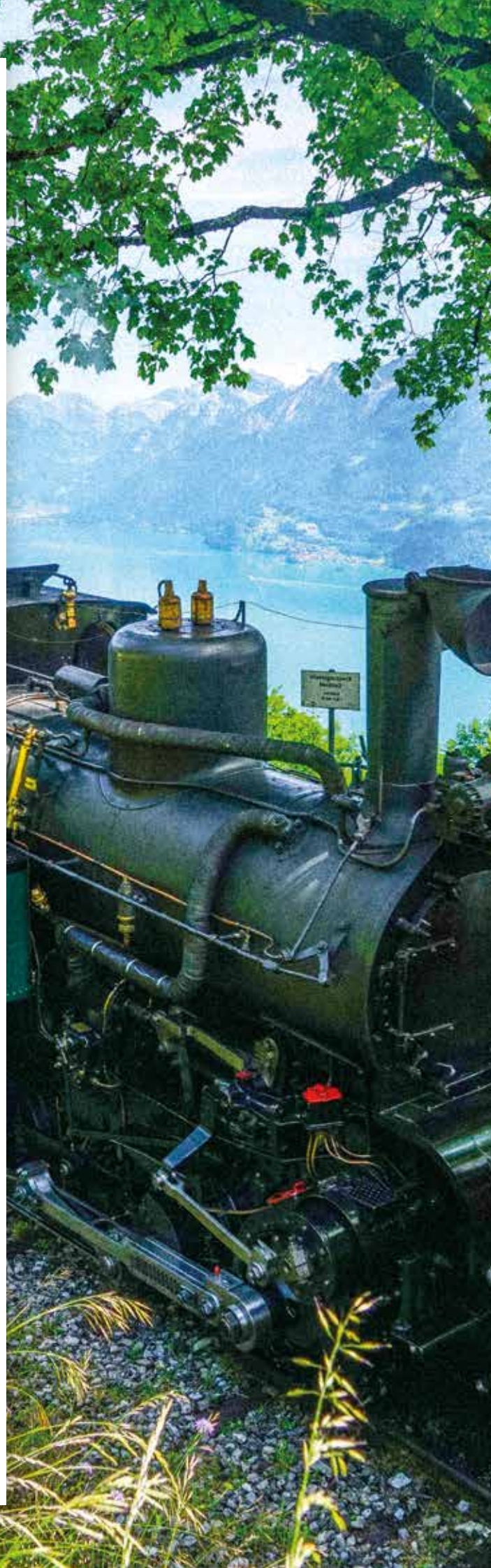
Die Bahn ist weiterhin dringend auf Ihre Unterstützung angewiesen. In den kommenden Wintermonaten muss nebst den ordentlichen Revisionsarbeiten der Rahmen der Lok 15 ersetzt werden. Zusätzlich zu den enormen Kosten von gut 300'000 Franken bereitet der enge Zeitplan den Verantwortlichen im Depot Sorgen.

Schreiben wir gemeinsam ein weiteres Kapitel Dampfbahngeschichte



Dr. Thomas Bähler

Präsident Verein Dampffreunde
Brienzer Rothorn Bahn



NEUER RAHMEN FÜR DIE LOK 15

Arbeiten im Depot angelaufen

Während der vergangenen Saison hat sich gezeigt, wie wichtig die heizölbefeueren Dampfloks besonders in Ausnahmesituationen für den Fahrbetrieb sind. Auf Grund der hohen Waldbrandgefahr konnten die kohlebefeueren Lokomotiven aus der Gründerzeit während Wochen nicht eingesetzt werden. Notgedrungen mussten die restlichen Zugfahrzeuge diese Lücke füllen – mitunter die Lok 15 mit Jahrgang 1996.

Die unzähligen Fahrten hinauf aufs Rothorn und die damit einhergehenden enormen Belastungen am Berg haben nach mehr als zwei Jahrzehnten bei der Lok aus der 3. Generation ihre Spuren hinterlassen. Ganz besonders hat der Rahmen – das ist der hauptsächlich tragende Teil der Lokomotive – unter den einwirkenden Kräften gelitten. Ein kompletter Neubau ist unumgänglich. Insgesamt werden sich die Kosten auf 300'000 Franken belaufen.

Nebst den enormen Kosten bereitet der enge Zeitplan den Verantwortlichen im Depot Sorgen. Die Lok muss buchstäblich in ihre Einzelteile zerlegt werden, um mit den eigentlichen Arbeiten starten zu können. Keine leichte Aufgabe.

