

Bilanz Unwetter August 2024

An über dreissig Stellen entlang der Strecke sind Schäden in unterschiedlichem Ausmass zu verzeichnen:

- Eine Strecke von 2,2 Kilometern Länge weist starke strukturelle Schäden am Trassee, dem Steinbett-Fundament und an der Entwässerung auf.
- Auf einer Länge von 1,4 Kilometer ist der Schotter verunreinigt. Der Grund dafür ist, dass sich das Regenwasser im Bahntrassee gesammelt und dieses in einen Wildbach verwandelt hat.
- Etliche Hangrutsche, Erdausspülungen, Geröllaufschüttungen, instabile Felsen unterhalb und oberhalb des Trassees.
- Schäden an der Stützmauer Planalp und der Milibachbrücke.

Die Schadensbehebung wird aufwendig und die Arbeiten werden mehrere Monate dauern. Trotz enormen Zeitdrucks steht die Sicherheit an erster Stelle. Insgesamt müssen über die beschädigte Strecke gut 4'000 Tonnen Schotter eingebracht werden. Die Gleise müssen demontiert und seitlich deponiert werden. Aufwändig gestaltet sich die Wiederherstellung der Entwässerung und Querung, da es hangseitig tiefe Gräben gibt.



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 Website mit der Möglichkeit, uns direkt und schnell mittels einer Onlinespende zu unterstützen.

Vielen herzlichen Dank.



ARBEITEN IM DEPOT

Revisionsarbeiten früher gestartet

Nicht nur entlang der Bahnstrecke wird mit Hochdruck am Wiederaufbau gearbeitet, sondern auch im Depot nahe der Talstation. Durch den erzwungenen Saisonabbruch konnte rund sechs Wochen früher mit den nötigen Revisionsarbeiten an den Lokomotiven und dem Rollmaterial begonnen werden. In den letzten 15 Jahren haben die Lokomotiven im Rahmen der Aktion 5 S einen ganz besonderen Kraftakt geleistet. Zusammen mit dem stetig steigenden Personenverkehr führte dies zu einer enormen Belastung der Maschinen und folglich zu einem hohen Revisionsbedarf. Insbesondere wird die zusätzliche Zeit für den Wiederaufbau der Lok 15 genutzt. Die unzähligen Fahrten hinauf aufs Rothorn hatten 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. Die Lok musste buchstäblich in ihre Einzelteile zerlegt werden, um den alten Rahmen durch den neuen zu ersetzen. Keine leichte Aufgabe für die Fachleute, die im Winter die Lokomotiven revidieren und im Sommer als Lokführer im Einsatz stehen. Dadurch kennen sie ihre Maschinen sehr gut und sind in der Lage, kleinere Probleme, die während der Saison gelegentlich auftreten, sofort zu erkennen und vielfach sogar auf der Strecke zu beheben.



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

17. Jahrgang, Nr. 3, September 2024
erscheint viermal jährlich

Herausgeber
Verein Freunde des Dampfbetriebes der Brienz Rothorn Bahn

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

Redaktion
Katrin Nägeli-Lüthi, Präsidentin
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 POFICHBEXXX

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.dampffreundschaft.ch
verein@brb.ch

Dampfblatt

BRIENZ ROTHORN BAHN



GÖNNERMAGAZIN 3/2024

Priorisierung der Arbeiten

Aufgrund der grossen Schäden müssen die Reparaturarbeiten priorisiert werden. Ziel ist es, in einer 1. Etappe die Schäden am gesamten Bahntrasse vor dem Wintereinbruch zu beheben. Nur wenn das Trassee befahrbar ist, kann im Frühling mit der Schneefräse die Strecke vom meterhohen Schnee geräumt werden.

Schadensbilanz Unwetter

Auf der ganzen Strecke sind über 30 Schadstellen festgehalten worden – nebst dem Trassee sind Hangrutsche, Erdausspülungen sowie Geröllaufschüttungen zu beklagen. Anhand des Schadenplans wird die Instandstellung gewährleistet und koordiniert, damit ein sicherer Betrieb in der kommenden Saison wieder möglich sein wird.

Revisionen früher gestartet

Mitte August musste die Saison beendet werden. Die zusätzliche Zeit im Depot nahe der Talstation wird insbesondere für den Wiederaufbau der Lok 15 genutzt. Nach unzähligen Fahrten hinauf aufs Rothorn in den vergangenen zwei Jahrzehnten musste der Rahmen dringend ersetzt werden.





Editorial

Liebe Gönnerinnen, liebe Gönner

Der Murgang des Milibachs vom 12. August hat im westlichen Teil von Brienz zu Zerstörung und Leid geführt. Bei vielen von uns haben die Bilder der schwer beschädigten Gebäude und überfluteten Flächen Erinnerungen an das Unwetter von 2005 geweckt. Die Nachricht, dass wir diesmal keine Menschenleben beklagen mussten, hat uns alle sehr erleichtert.

Auch die Brienz Rothorn Bahn ist von diesem Ereignis schwer betroffen. Noch nie in der Geschichte der Bahn gab es solch gravierende Schäden entlang der Strecke. Das Bahntrasse wurde auf mehr als der Hälfte der Strecke teilweise bis auf das Fundament ausgeschwemmt. Hinzu kommen etliche Hangrutsche, Geröllverschiebungen und Schäden an einer Stützmauer sowie einer Brücke.

Ende August haben wir Sie um Ihre Nothilfe gebeten. Heute, wenige Wochen später, sind wir tief beeindruckt und von Herzen dankbar für die überwältigende Hilfsbereitschaft. Dank dieser enormen Solidarität konnte unmittelbar nach dem Unwetter mit den Räumungsarbeiten gestartet werden. Über den Stand der Wiederaufbauarbeiten informieren wir Sie in diesem Dampfblatt.

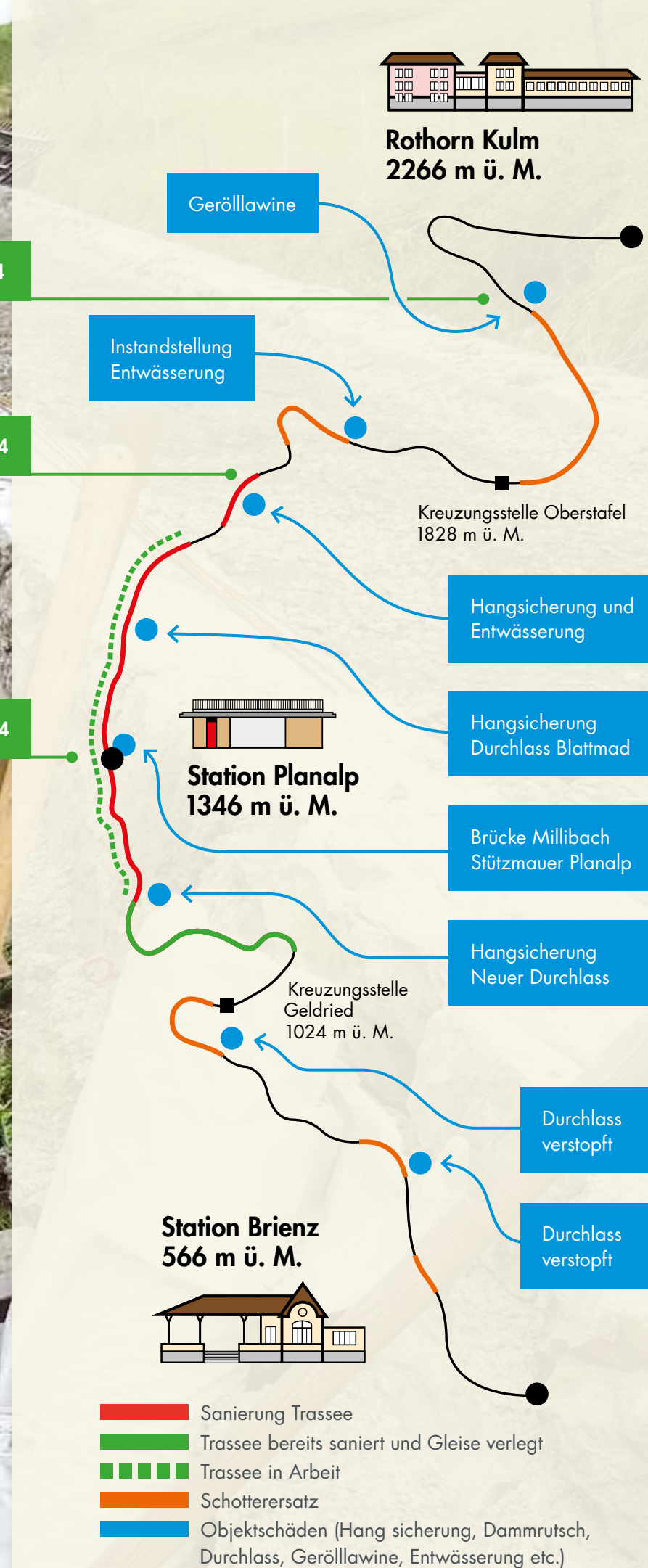
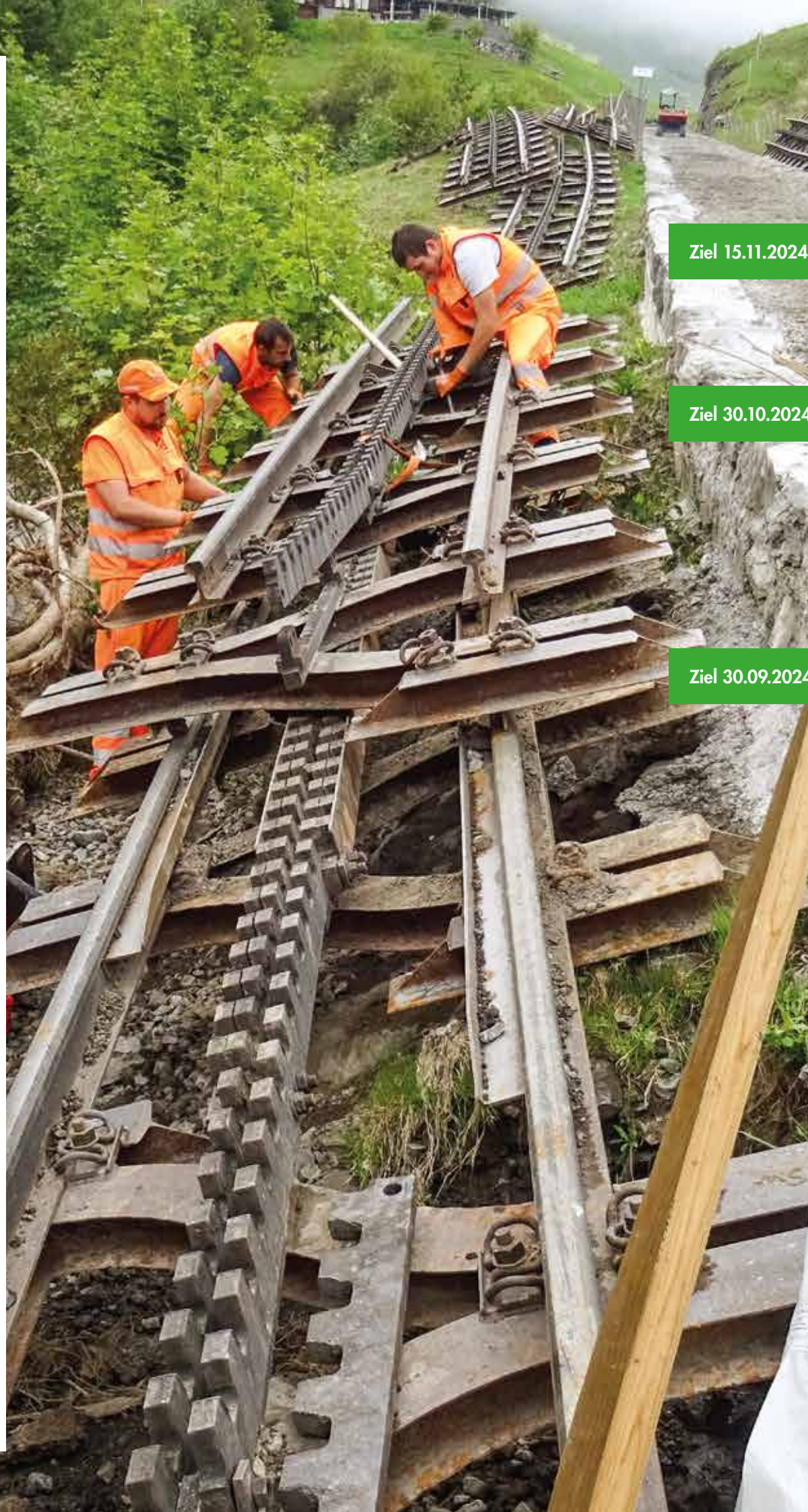
Aufgrund der grossen Schäden sind wir weiterhin auf Ihre Hilfe angewiesen und hoffen auf Ihr Verständnis. Bis zum Wintereinbruch müssen die Schäden am gesamten Bahntrasse behoben sein, um den Saisonstart 2025 zu sichern. Rund 500'000 Franken muss der Verein aufbringen, um dieses wichtige Etappenziel zu erreichen.

Ausserordentliche Ereignisse erfordern aussergewöhnliche Engagements. Gemeinsam sind wir stark, gemeinsam machen wir Dampf!

Herzlichst, Ihre

Katrin Nägeli-Lüthi

Präsidentin Verein Dampffreunde Brienz Rothorn Bahn
Herzlichen Dank für Ihre Treue



FORTSCHRITTE AM BERG

Priorisierung der Arbeiten

In einer 1. Etappe konzentrieren sich die Arbeiten auf die Wiederherstellung des Bahntrasses auf der gesamten 7.6 Kilometer langen Strecke. Bis Ende August konnte der Abschnitt vom Härdtunnel bis oberhalb des Planalpflutunnels soweit wiederhergestellt werden, dass er bereits für Materialtransporte genutzt werden konnte. Auf Hochtouren laufen die Arbeiten zur Reparatur des Trassees auf weiter oben liegenden Abschnitten. Das Ziel ist, bis Ende September die Strecke bis zur Mittelstation Planalp für Materialtransporte befahrbar zu machen, um bis zum Wintereinbruch die obersten Schadenstellen zu erreichen und zu reparieren. Die aktuellen Erkenntnisse zeigen, dass zusätzlich zu den bekannten Schäden am Trassee sechs weitere lokale Schadenstellen (Stützmauer Planalp, Brücke Millibach, Hangsicherung unterhalb Planalp, Bachdurchlässe und Hangrutsche) hinzukommen, die für einen ungefährdeten Betrieb gesichert werden müssen. Glücklicherweise ist der grösste Teil der Beton-Kunstabauten (Brücken und Durchlässe) in einem guten Zustand. Die Arbeiten sind sehr aufwändig, da eine stark eingeschränkte Zugänglichkeit besteht. Diese ist praktisch nur per Bahn auf dem von der Talstation her unbeschädigten Trassee her möglich. Der Bautrupp kämpft sich buchstäblich Meter für Meter den Berg hinauf. Nur wenn die gesamte Strecke bis zum Wintereinbruch befahrbar ist, kann im Frühling mit der Fräse die Strecke vom meterhohen Schnee befreit werden.

