

Bilanz des Wiederaufbaus

Das Baupersonal war hart gefordert in den vergangen-
genen drei Monaten. Die Herausforderungen für die
Wiederinstandstellung des Bahntrassees waren für das
Baupersonal hoch und anspruchsvoll. Gebaut werden
musste ohne Pläne und Gleisfixpunkte. Das Planen am Bau
führte zu einer hohen Präsenzzeit aller Beteiligten. Drei
Bauunternehmungen mussten von der Bauleitung koordiniert
werden, dazu standen der Zivilschutz, ein Helikopter-Unter-
nehmen, der BRB-Bahndienst, Freiwillige und Landwirte mit
ihren Transportern im Einsatz. Die verschiedenen Transporte
auf dem Bahnweg, der Strasse und dem Luftweg verlangten
klare Regeln. Zudem konnten fast nur kleine Baumaschinen
eingesetzt werden und viel Handarbeit war nötig. Um die
notwendige, hohe Qualität der Bahnanlage zu bewahren,
musste sich das Baupersonal zuerst an die spezielle Um-
gebung gewöhnen sowie das Handwerk mit Steinen und
Geleisen lernen. Neben der Sicherung von Hangrutschen
und Stützmauern sowie der Sanierung der Brücke Milibach
wurden auch alle Entwässerungsrinnen und Abläufe wieder
instand gestellt.

Ein paar Zahlen zur Wiederherstellung der BRB-Bahnanlage

- 20 Koordinationssitzungen und Bauleitungs-
begehungen vor Ort wurden durchgeführt
- 32 von den 35 Schadenstellen sind bis Ende
November 2024 behoben
- 50 Bauspezialisten standen auf der Strecke im
Einsatz; 20 im rückwärtigen Dienst
- 245 Kubikmeter Beton wurden verbaut
- 1500 Tonnen Feinschotter wurden eingebracht
- 650 Materialtransporte per Bahn
- 1'000 Heliflüge von jeweils 3-4 Minuten



NEUER RAHMEN FÜR DIE LOK 15

Erste Testfahrten durchgeführt

Die unzähligen Fahrten hinauf aufs Rothorn und die damit verbundenen enormen
Belastungen am Berg haben nach bald drei Jahrzehnten bei den vier Lokomo-
tiven aus der 3. Generation tiefe Spuren hinterlassen. Ganz besonders haben
die Rahmen – das ist der hauptsächlich tragende Teil der Lokomotive – unter
den einwirkenden Kräften gelitten. Aus Sicherheitsgründen müssen bei allen vier
Dampflokomotiven bis Ende 2027 die Rahmen ersetzt werden. Gestartet wurde
2022 mit der Lok 15. Die Lok musste buchstäblich in ihre Einzelteile zerlegt
werden, um den alten Rahmen auszubauen. Auf Grund technischer Probleme
und der Komplexität der Konstruktion verzögerte sich die Anlieferung des neuen
Rahmens für die Lok 15 immer wieder. Durch den erzwungenen Saisonabbruch
nach den schweren Unwetterschäden Mitte August konnte im Depot rund sechs
Wochen früher als geplant mit dem Zusammenbau der Lok 15 gestartet werden.
Diese zusätzliche Zeit wurde intensiv genutzt und bereits Mitte Oktober konnten
die ersten Testfahrten am Berg durchgeführt werden. Zurzeit liegt die Lok 14 in
ihre Einzelteile zerlegt im Depot. Läuft alles nach Plan, wird der neue Rahmen
anfangs 2025 im Depot eintreffen. Mit etwas Glück werden die beiden für den
Fahrbetrieb so wichtigen Dampflokomotiven zum Saisonstart einsatzbereit sein.



Impressum

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

17. Jahrgang, Nr. 4, November 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

43'000 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.dampffreundschaft.ch
verein@brb.ch

Dampfblatt

BRIENZ ROTHORN BAHN



GÖNNERMAGAZIN 4/2024

Reparatur Morgenweidbrücke

In den vergangenen Wochen wurde mit
aller Kraft an der Morgenweidbrücke
gearbeitet, welche sich im obersten
Streckenabschnitt rund ein Kilometer
unterhalb der Bergstation befindet. Das
Fundament der Brücke war unterspült
und beschädigt. Mit Abschluss der Re-
paraturarbeiten ist der Saisonstart im
Mai 2025 gesichert.

Bilanz des Wiederaufbaus

Unmittelbar nach dem Unwetter im ver-
gangenen August wurde mit den Re-
paraturarbeiten am Bahntrassees und den
beschädigten Bauten gestartet. Heute,
rund drei Monate später, sind 32 der
35 Schadenstellen behoben. Unzählige
Transporte waren nötig, um das Bau-
material auf die verschiedenen Bau-
stellen entlang der Strecke zu bringen.

Lok 15 ist wieder betriebsbereit

Rund zwei Jahre hat es gedauert,
um den neuen Rahmen der Lok 15
anzufertigen und die in ihre Einzel-
teile zerlegte Lok wieder zusammen
zu bauen. Immer wieder kam es auf
Grund technischer Probleme und der
Komplexität der Konstruktion zu Ver-
zögerungen. Mitte Oktober wurden
die ersten Testfahrten durchgeführt.





Editorial

Liebe Gönnerinnen, liebe Gönner

Noch nie in ihrer über 130-jährigen Geschichte wurde die Brien Rothorn Bahn so flächendeckend von einem Unwetter getroffen wie am 12. August dieses Jahres. Die Schäden waren immens. Rund die Hälfte des 7,6 Kilometer langen Trassees war schwer beschädigt. Hinzu kamen Hangrutsche, zerstörte Durchlässe, Geröllaufschüttungen und Schäden an der Stützmauer auf Planalp, der Milibach- und Morgenweidbrücke.

Immens waren nicht nur die Schäden, sondern auch die Solidarität, welche die Bahn erfahren durfte. Bereits in der Nacht des 12. August kamen die ersten Hilfsangebote aus der unmittelbaren Region und der ganzen Schweiz. Nebst den involvierten Baufirmen standen der Zivilschutz, eine Helikopterfirma, der Bahndienst, etliche Freiwillige und Landwirte mit ihren Transportern im Einsatz – ein Paradebeispiel für funktionierende Zusammenarbeit. Ein herzliches «Vergelts Gott» an alle Beteiligten.

Aussergewöhnlich und nicht selbstverständlich waren auch Ihre Solidarität und diejenige vieler anderer Gönnerinnen und Gönner in den vergangenen drei Monaten. Dafür sind wir Ihnen von Herzen dankbar. Rund eine Million Franken konnte der Verein an die Wiederaufbaukosten beitragen. Ein enorm wichtiger Anteil. Hilfsgesuche an den Kanton Bern und die Eidgenossenschaft sind gestellt. Aus eigener Kraft wird die Bahn zwei Million Franken stemmen müssen.

Noch sind die Unwetterschäden nicht alle behoben. Aber ein enorm wichtiges Etappenziel konnte vor dem Wintereinbruch mit der Reparatur der Morgenweidbrücke erreicht werden. Sobald es das Wetter im Frühling erlaubt, gehen die Arbeiten weiter.

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

Katrin Nägeli-Lüthi

Präsidentin Verein Dampffreunde Brien Rothorn Bahn
Herzlichen Dank für Ihre Treue



MORGENWEIDBRÜGGLI

Höchst gelegene Baustelle

Die Instandstellungsarbeiten erfolgten schrittweise. Buchstäblich Meter für Meter kämpften sich die Bautrupps den Berg hinauf. Bis Ende August konnte der Abschnitt vom Härdtunnel bis oberhalb des Fluhtunnels soweit wieder hergestellt werden, dass er für Materialtransporte genutzt werden konnte. Ein Monat später waren die Gleise bis zur Mittelstation Planalp verlegt und saniert. Schlussendlich erreichte der Bautrupp Ende Oktober die Morgenweidbrücke, rund einen Kilometer unterhalb der Bergstation auf 2000 Meter über Meer. Das Fundament war durch die starken Niederschläge unterspült und beschädigt.

SAISONSTART MAI 2025

Was bleibt zu tun?

Mit der Reparatur der Morgenweidbrücke ist nun auch der oberste Streckenkilometer bis hinauf zur Bergstation per Bahn erreichbar – die letzten Geröllmassen konnten entfernt, Gleise gerichtet und mit Schotter gestopft werden. Zudem mussten Strassen und Bankette instand gestellt werden. Damit ist die Voraussetzung erfüllt, um im Frühjahr die Strecke vom teils meterhohen Schnee befreien zu können und die Saison zu eröffnen. Trotz dem enormen Einsatz aller Beteiligten in den vergangenen drei Monaten konnten bis zum Saisonende nicht ganz alle Unwetterschäden behoben werden. Noch warten einige Herausforderungen auf die Spezialisten im kommenden Frühjahr:

- Ersatz der Weiche bei der Mittelstation Planalp. Das Provisorium würde einem ordentlichen Saisonbetrieb nicht standhalten.
- Von Oberstaffel bis Kulm muss der verdreckte Schotter ausgetauscht werden. Rund 1'000 Tonnen Schotter müssen in den obersten Streckenabschnitt transportiert werden.
- Mit dem Bau einer Natursteinmauer werden die Arbeiten an der Morgenweidbrücke abgeschlossen.

