

Jetzt geht's um die Wurst':
NEIN zum GRIPEN
am 18. Mai



Abstimmen!

IG Nein zum Gripen Brienz-Meiringen

* Für das Wortspiel werden Vegetarier und Muslime um Nachsicht gebeten

ZENTRALBAHN 4. APRIL 2014

Sanierung mit Hindernissen

Zwei Brücken der Zentralbahnstrecke über den Brünig müssen erneuert werden. Die Lage der Baustellen bringt den Ingenieuren besondere Herausforderungen.



Projektleiter Erberto di Mattia zeigt die neuen Stahlträger der Grossbach-Brücke. Rechts von ihm steht Gunthard Orglmeister, Leiter Infrastruktur.

Fotos: Samuel Buchmann

Die Brünig-Strecke der Zentralbahn ist schon alt – so alt, dass die beiden Fachwerk-Brücken über den Grossbach und das Kehlbächli unter Denkmalschutz stehen. Doch in den Quer- und Längsträgern der Stahlkonstruktion haben sich Risse gebildet, sie müssen erneuert werden. Auch an anderen Stellen steht eine Sanierung an. Deshalb muss die Zentralbahn die Strecke vom 31. März bis zum 17. April sperren.

Denkmalgeschützte Bauten

Seit 1887 sind die Brücken in Betrieb. Sie bestehen aus einer genieteten Konstruktion, die

später mit aufgeschweissten Lamellen verstärkt wurde. Wegen des Denkmalschutzes dürfen die Ingenieure das Brückenbild nicht verändern. «Sonst hätten wir die Brücken einfach abgerissen und neue gebaut», sagt der zuständige Ingenieur Beat Durrer. Das wäre zwar zunächst teurer, aber neue Brücken würden ewig halten.



Werbung

3823 Wengen
Panoramapark **SOLEIL**



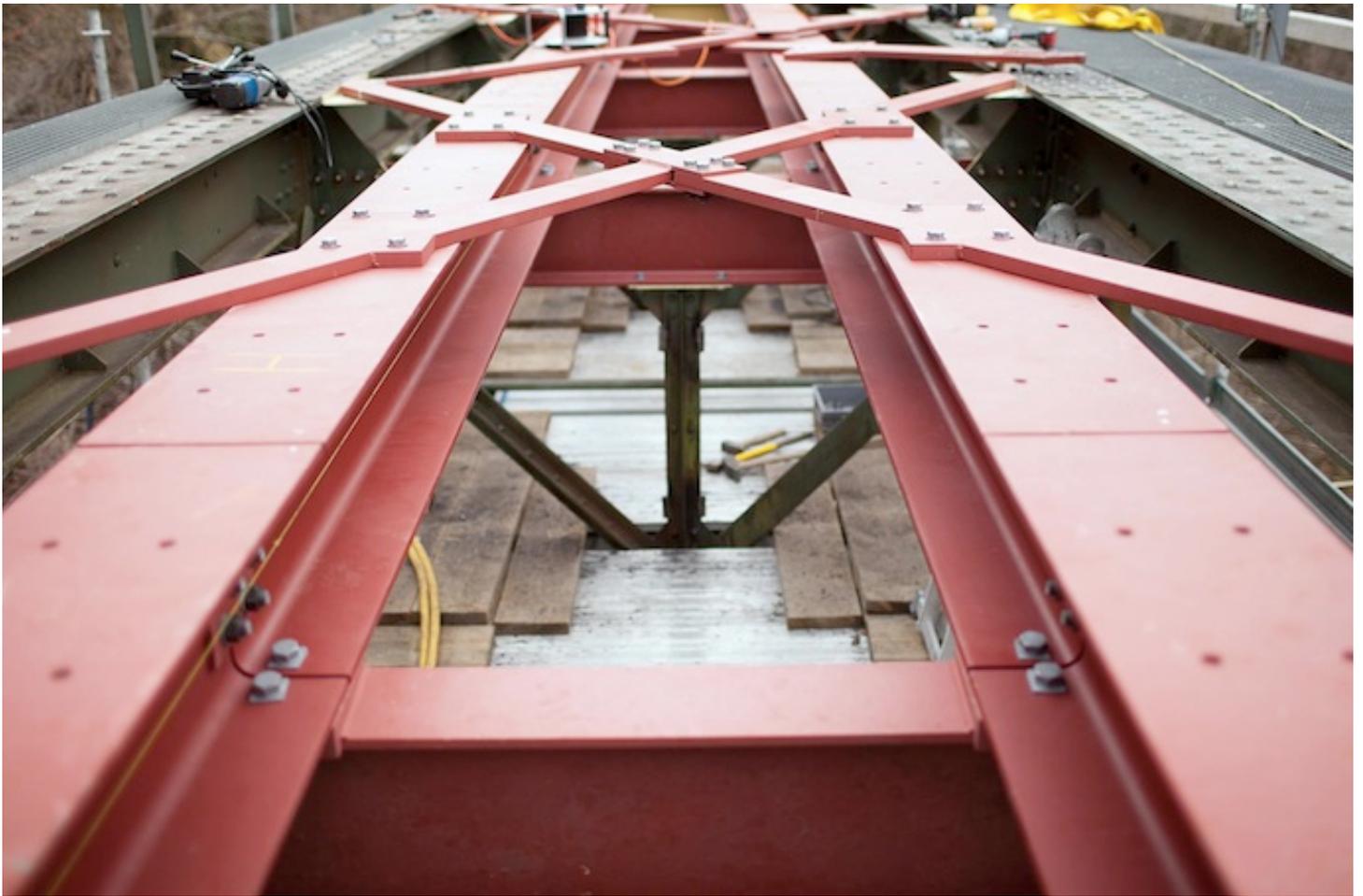
Neue Ferienwohnungen an ruhiger und sonniger Lage mit super Jungfraublick.
3½-Zimmerwohnungen 74m²
4½-Zimmer-Dachwohnung 169m²
Verkaufspreise ab CHF 595'000.-

Besichtigung der Musterwohnung
Donnerstag 17. April 2014
Donnerstag 24. April 2014
jeweils 13.00 - 17.00 Uhr

Signalisation ab Wengernalpbahn-Unterführung beim Bahnhof

GEWAL
Immobilien-Treuhand AG
041 310 40 30* 079 435 88 38*
info@gewal.ch www.gewal.ch

So aber müssen die Erneuerungen ins bestehende Fachwerk integriert werden. Dazu war zunächst eine Analyse des Materials nötig. Denn das Fachwerk ist so alt, dass man nicht mehr genau wusste, welcher Stahl überhaupt verwendet worden war. Die Methode, um ihn zu bestimmen, liest sich wie ein Auszug aus einem medizinischen Protokoll: «Mittels ambulanter Metallographie und chemischer Analysen wurden die verwendeten Stähle bestimmt.» Das Ergebnis: Die Grundkonstruktion besteht aus «Puddelstahl», der nicht zum Schweißen geeignet ist. Trotzdem sind die Verstärkungen aus 1934 aufgeschweisst. Die Folge: Die Nähte sind vielerorts gerissen und sind nun ein Risikofaktor. «Die Betriebssicherheit wäre langfristig nicht mehr ohne die Sanierung gewährleistet», sagt Gunthard Orglmeister, Leiter Infrastruktur der Zetralbahn. Deshalb tauschen die Arbeiter die maroden Träger gegen neue aus.



Die neuen, roten Stahlträger erhalten später noch einen Anstrich in gewohntem Grün.

Wie ein Pit-Stop

Die Baustelle am Berg stellt die Ingenieure vor logistische Herausforderungen: Das Gelände ist sehr steil und Material kann nur per Helikopter angeliefert werden – es führt keine Strasse zu den Brücken und die Bahn selbst wird für die zwei Wochen ebenfalls unterbrochen. Deshalb fliegt in den nächsten Tagen fast pausenlos ein Helikopter über dem Brünigberg. Die Zentralbahnen haben eine Genehmigung für 3500 Flugrotationen eingeholt. «Der Bau ist wie ein Pit-Stop in der Formel 1. Wir müssen die alten Träger möglichst schnell gegen neue austauschen», sagt Projektleiter Erberto di Mattia. Die neuen Stahlteile sind momentan noch rot. Doch später wird der Korrosionsschutz der Brücken komplett erneuert und die Träger erhalten wieder ihr altes Grün.



Den nötigen Beton muss ein Helikopter aus dem Talboden hochfliegen. Die Genauigkeit, mit welcher er den Behälter über dem Loch schweben lässt, ist beeindruckend.

Rund sieben Millionen Franken kostet die Sanierung der beiden Brücken. Und in den nächsten Jahren kommt nochmals der gleiche Betrag hinzu, denn es müssen weitere zwei Brücken erneuert werden. Für die Arbeiten ist es dabei günstiger, die Strecke komplett zu sperren. Günstiger, als eine Sanierung in kleinen Stücken, zum Beispiel nachts. Denn für die regulären Unterhaltsarbeiten wird die Strecke sowieso gesperrt. Und die wenigen Passagiere in der Zwischensaison finden problemlos in den Ersatzbussen Platz.

ARTIKELINFO

Artikel Nr. 130202 4.4.2014 – 11.11 Uhr Autor/in: **Samuel Buchmann**

Der Brienzer

[Inserieren](#) | [Abo](#) | [Kontakt](#) | [Impressum](#) | [AGB](#)

© 2001 – 2014 Gossweiler Media AG, Medienhaus seit 1907