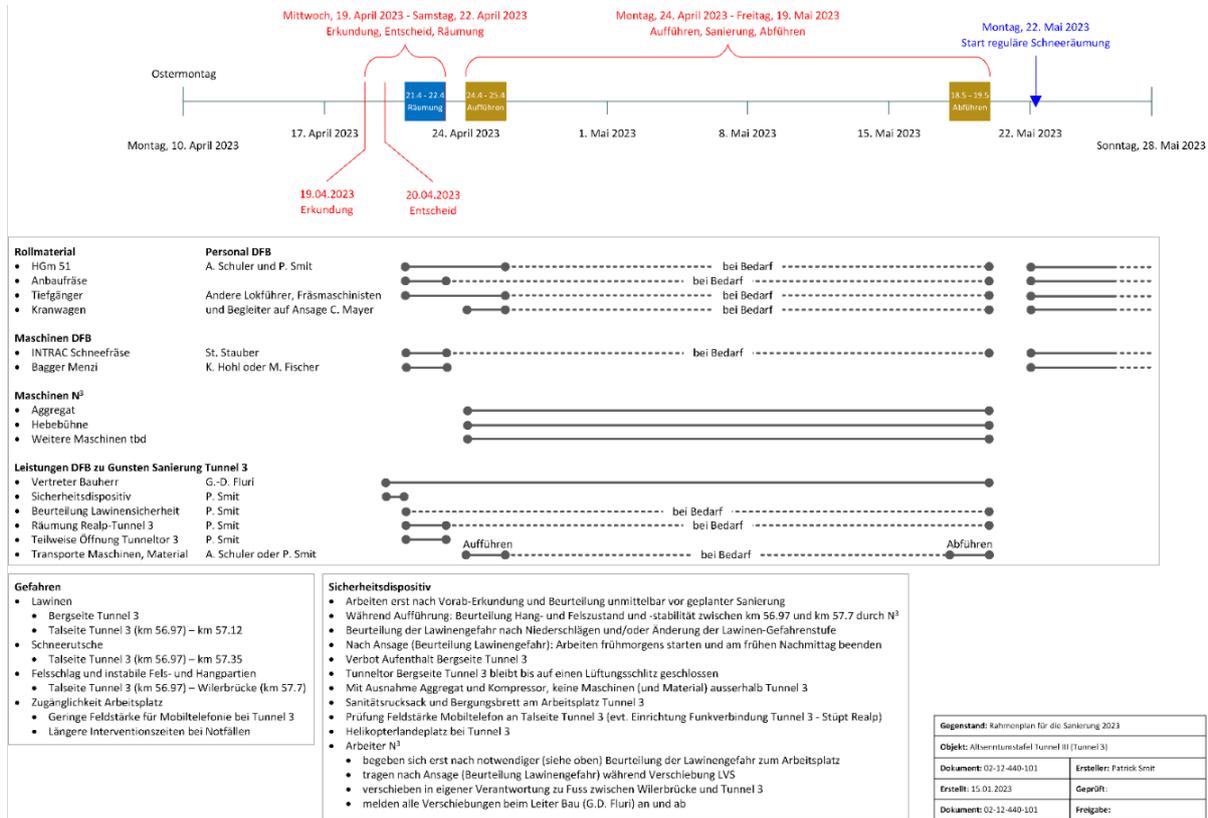


Schneeräumung und Auswinterung 2023

Erkundung Realp – Tiefenbach (19.4.2023) und Räumung Realp – Tunnel 3 (22.4.2023)

Zusammenfassung

Am 19.4.2023 haben Martin Fischer und Patrick Smit den Streckenabschnitt Realp – Wasserfassung Tiefenbach erkundet. Dies weil vor Beginn der regulären Schneeräumung/Auswinterung 2023 eine Teilsanierung des Altseitentumstafel 3 geplant ist.



Mit Ausnahme der Gipfelpartien der Nordhänge des Lägeten Firsten und Gässler ist die Schneedecke geringmächtig. An vielen Orten sind die Alpenrosensträucher und Erlenbüsche gut sichtbar. Mit Ausnahme der Gipfelpartien sind die Nordhänge entladen. Auffallend ist, dass die meisten rezenten Lawinen und Rutsche das Bahntrasse nicht erreicht haben.

Bis zur Wilerbrücke ist die Bahnstrecke schneefrei. Zwischen Wilerbrücke und Tunnel 3 Talseite war die Bahnstrecke mit höchstens 0,5 m Altschnee bedeckt. Dieser konnte mit der HGM 51 mit Anbaufräse mühelos geräumt werden. Im Tunnel 3 musste Eis vom Bahntrasse entfernt werden.

Im Gegensatz zur Passstrasse wurden zwischen Tunnel 3 Bergseite und Wasserfassung Tiefenbach auf dem Bahntrasse keine Vereisungen an der Basis der maximal 1 m mächtigen Altschneedecke festgestellt.

Das Steffenbachtobel ist fast schneefrei. Die Basis des mittleren Brückenträgers sowie der Fussweg sind schneebedeckt.

Vor beiden Portalen des Tunnels 1 finden sich Lawinenkegel. Zwischen Tunnel 1 und Tunnel 2 sowie Tunnel 2 und Tunnel 3 finden sich auf dem Bahntrasse mehrere Lawinenkegel.

Am 22.4.2023 haben Stephan Stauber, Martin Bühler und Patrick Smit den Streckenabschnitt Realp – Talseite Tunnel 3 geräumt. Zeitgleich hat die Baudirektion des Kantons Uri mit der Räumung der Passstrasse bis zur Kantonsgrenze auf der Passhöhe begonnen.

Gestützt auf einer drohnengestützten Erkundung der Furka-Passstrasse während der KW 17 haben die Verantwortlichen der Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis entschieden, mit der Räumung der Passstrasse bis 8.5.2023 zuzuwarten. Dies weil in den Hängen oberhalb der Passstrasse noch recht viel Schnee liegt. Mit den prognostizierten Niederschlägen ist in den nächsten Tagen mit weiteren Nassschneelawinen zu rechnen.

Sofern sich die die Schnee- und Lawinensituation bis zu Beginn der Schneeräumung (22.5.2023) nicht verändert, kann der Abschnitt Tunnel 3 – Steffenbachbrücke sowie das Steffenbachtobel im Bereich der Brücke in-ert 2 bis 3 Tagen geräumt werden.



Blick von der Furka-Passstrasse oberhalb der «James Bond Kurve» ins Urserental. An exponierten Stellen ist die Passstrasse schneebedeckt. Die Basis der Schneedecke besteht vielerorts aus mehreren Zentimeter dickem Eis.

Bild: Patrick Smit.



Kurz vor dem Rufikehr begegnen Martin Fischer und Patrick Smit die Schneeräumungsequipe der Baudirektion des Kantons Uri.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Rufikehr ins Tal der Furka-reuss. Im rechten unteren Bildviertel findet sich das talseitige Portal des Tunnels 3. Die Hänge unterhalb des talseitigen Portals sind entladen.

Bild: Patrick Smit.



In der unteren Bildhälfte sind von links nach rechts die tal- und bergseitigen Portale der Tunnels 3 und 2 erkennbar. Ebenso ist der Wanderweg zwischen Geren und Tiefenbach gut erkennbar. Der Schnee auf der Überdeckung des Tunnels 2 ist stark verharscht. Auf der Altschneedecke finden sich vielerorts Wasserkanäle, die während den Regenfällen der letzten Wochen entstanden sind. Vor den Portalen finden sich keine Lawinenkegel. Zwischen den Tunnels 3 und 2 liegen auf dem Bahntrasse höchstens 2 m Altschnee und Schneerutsche.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Rufikehrweg Richtung Süden. Am linken unteren Bildrand findet sich das bergseitige Portal des Tunnels 2. Sowohl vor dem talseitigen als auch vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 1 finden sich Lawinenkegel. Die Hänge zwischen den bergseitigen Portalen der Tunnel 2 und 1 sind bis in die Gipfelregionen entladen. Zwischen den Tunnels 2 und 1 liegen auf dem Bahntrasse höchstens 4 m Altschnee und Schneerutsche.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Rufikehrweg ins Steffenbachtobel. Gut sichtbar ist der Lawinenkegel beim bergseitigen Portal des Tunnels 1.

Bild: Patrick Smit.



Das Bahntrasse im Bereich der Wasserfassung Tiefenbach.
Bild: Patrick Smit.



Die max. 1 m mächtige Altschneedecke auf dem Bahntrasse bei der Wasserfassung Tiefenbach ist stark verharscht. An der Basis der Schneedecke wurden keine Vereisungen festgestellt.
Bild: Patrick Smit.



Das Windenhaus der Steffenbachbrücke.
Bild: Patrick Smit.



Da der untere Teil des Mittelstücks der Steffenbachbrücke sowie der talseitige Fussweg im Steffenbachtobel noch recht schneebedeckt sind, entscheiden Martin Fischer und Patrick Smit, das Steffenbachtobel auf der Höhe des Wanderweges zu queren.
Bild: Patrick Smit.



Das bergseitige Element der Steffenbachbrücke ist komplett schneefrei.

Bild: Patrick Smit.



Der rund 4 m mächtige Lawinenkegel vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 1.

Bild: Patrick Smit.



Der Lawinenkegel vor dem talseitigen Portal des Tunnels 1.

Bild: Patrick Smit.



Das bergseitige Portal des Tunnels 2.

Bild: Patrick Smit.



Das bergseitige Portal des Tunnels 3.
Bild: Patrick Smit.



Die HGm 51 mit Anbaufräse auf der
Wilerbrücke.
Bild: Patrick Smit.



Mit 1,5 km/h räumt die HGm 51 mit Anbaufräse den rund 0,5 m mächtigen weichen Altschnee zwischen Wilerbrücke und Tunnel 3 mühelos weg.

Bild: Patrick Smit.



Schneeräumung unterhalb des Tunnels 3.

Bild: Patrick Smit.



Mit vereinten Kräften pickeln und schaufeln Michael Bühler, Patrick Smit und Stephan Stauber den Eispanzer im Tunnel 3 weg.

Bild: Patrick Smit.



Zwecks guter Durchlüftung der Baustelle im Tunnel 3 wurde das unterste rechte Segment des bergseitigen Tors entfernt. Blick vom bergseitigen Portal des Tunnels 3 zum talseitigen Portal des Tunnels 2.

Bild: Patrick Smit.

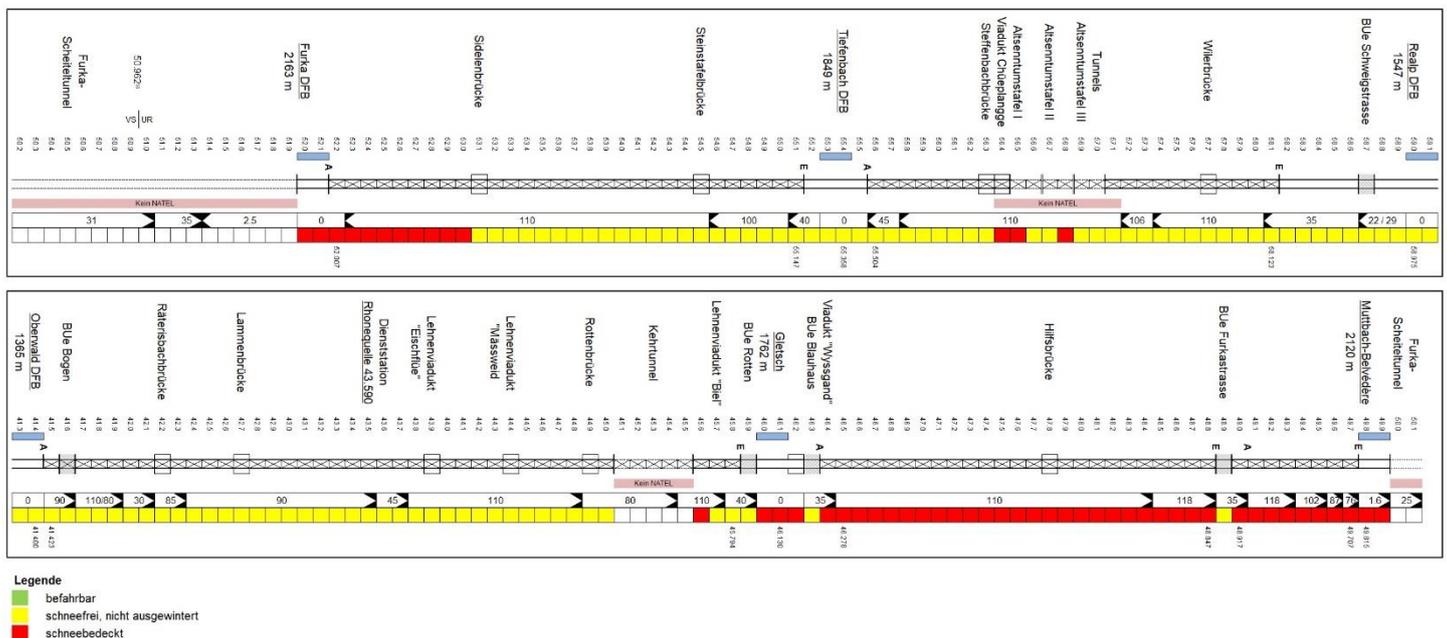
Zusammenfassung

Am Samstag, 13.5.2023 haben Martin Fischer, Andreas Kleeb, Patrick Smit und Luc Wullschlegler die gesamte Bahnstrecke zwischen Oberwald und Realp zu Fuss erkundet.

Wetter am 13.5.2023: Leicht bewölkt bei Temperaturen zwischen 5 und 12 Grad. Zunahme der Bewölkung im Verlauf des Morgens mit kurzen Schauern gegen Mittag. Sonnig und warm am Nachmittag.

Lawengefahr am 13.5.2023 gemäss SLF: Stufe 2 (mässig) für sämtliche Warnregionen entlang der Bahnstrecke. An sehr steilen Sonnenhängen sind feuchte Rutsche möglich. Unterhalb von rund 2600 m sind einzelne Nass- und Gleitschneelawinen möglich, vor allem solche mittlere Grösse. Neuschneelawinen können an allen Expositionen über 2600m durch Personen ausgelöst werden und mittlere Grösse erreichen.

Zustand Bahnstrecke:



Allgemein: Die Niederschläge und sonnigen Perioden der letzten Tage haben dazu geführt, dass der Schnee entlang der gesamten Bahnstrecke stark durchnässt und wenig tragfähig ist. Die Schneeoberfläche ist geringmächtig verharscht. Eine Vereisung der Gleise und Zahnstange wurde nirgends festgestellt. Ebenso wurden keine Schäden an den bisher einsehbaren Bahnanlagen festgestellt.

Details: Beim bergseitigen Portalbereich des Kehrtunnels findet sich eine max. 3 m mächtige und ca. 10 m lange Schneedecke. Die Gleise zwischen BUe Rotten und der Remise Gletsch sind schneebedeckt, Mächtigkeit: max. 1,5 m. Vor dem Toren der Remise Gletsch findet sich Flugschnee von max. 2,5 m Mächtigkeit. Teilweise wurde durch den Wind Schnee entlang den schmalen Öffnungen der Tore in die Remise verfrachtet. Der Bereich des Bahnhofs Gletsch ist teilweise geringmächtig schneebedeckt. Die Drehscheibe Gletsch liegt noch komplett unter Schnee. Die Gleise zwischen Bue Blauhaus und km 48,4 sind teilweise schneefrei, teilweise schneebedeckt. Zwischen km 48,4 (oberhalb Hilfsbrücke) und dem westlichen Portal des Scheiteltunnels ist der Bahnkörper noch komplett schneebedeckt. An einigen Stellen ist der Bahnkörper zusätzlich mit alten Lawinen oder rezenten Schneesrutschen bedeckt. Die Schneehöhen betragen dort max. 3 m. Vor dem östlichen Portal des Scheiteltunnel liegt max. 3 m Flugschnee. Die westliche Einfahrweiche (Weiche 31) sowie Gleis 2 der Station Furka sind schneefrei. Die südliche Seitenwand des Relaisraums sowie die «Empore» sind gut sichtbar. Ebenso ist die Dachkante des Stationsgebäudes an der Schneeoberfläche erahnbar. Zwischen der Station Furka und der Sidelenbach-Brücke ist der Bahnkörper teilweise schneefrei, teilweise schneebedeckt. Auf diesem Streckenabschnitt beträgt die Schneehöhe max. 2 m. Zwischen Sidelenbach-Brücke und Steffenbach-Brücke sind die Gleise komplett schneefrei. Vor den Portalen des Tunnels 1, sowie zwischen den Tunnels 1, 2 und 3 finden sich geringmächtige Schneesrutschen. Die Bahnstrecke zwischen Tunnel 3 und Realp ist schneefrei. Auf diesem Streckenabschnitt verkehren seit 24.4.2023 Bauzüge (Teilsanierung Tunnel 3).

Furkapass-Strasse: Die Furkapass-Strasse ist sowohl auf der Walliser- als auch der Urnerseite geräumt. Da die Felsräumung und Auswinterung noch nicht abgeschlossen sind, ist die Passstrasse zwischen Strassentunnel (zwischen Rhonequelle und Gletsch) und Tiefenbach nach wie vor gesperrt. Letzten Informationen zur Folge soll die Passstrasse kurz vor Pfingsten (= Ende Schneeräumungswoche 1) geöffnet werden.

Gefahren: Da die Felsräumung der Passstrasse noch nicht abgeschlossen ist, besteht bis zur deren Eröffnung insbesondere zwischen dem Strassentunnel und Kehrtunnel eine Steinschlaggefahr. An den exponierten Stellen des Bidmers und Tällistock wurden Wächten festgestellt. Da auf den darunterliegenden Sturz- und Nährhängen nur noch wenig Schnee liegt, ist nicht damit zu rechnen, dass allfällige Lawinen oder Schneerutsche bis zum Bahnkörper vordringen werden. Im Gegensatz zum Westhang liegt am Nordhang des Blaubergs (Berg, durch welchen der Scheiteltunnel verläuft) noch erstaunlich viel Schnee. Vor der Schneeräumung und Auswinterung des Streckenabschnitts Gletsch-Westportal Scheiteltunnel ist die davon ausgehende Gefahr zu beurteilen. Da die Hänge oberhalb der Bahnstrecke zwischen dem Ostportal des Scheiteltunnels und der Wiler-Brücke schneefrei bzw. einzig an exponierten Stellen noch eher geringmächtig schneebedeckt sind, ist hier Lawinengefahr höchstens als mässig einzustufen.



Luc Wullschleger, Martin Fischer, Susanne Betschart, Patrick Smit und Andreas Kleeb vor dem Strassentunnel.

Susanne Betschart hat uns von Oberwald bis zum Strassentunnel chauffiert. Ab dem Strassentunnel ist die Kantonsstrasse gesperrt.

Bild: Andreas Kleeb.



Um 06.45 Uhr starten Martin Fischer, Andreas Kleeb, Patrick Smit und Luc Wullschleger die Streckenerkundung.

Auf der Pass-Strasse zwischen Strassentunnel und Gletsch liegen an vielen Stellen zum Teil grosse Felsblöcke.

Bild: Patrick Smit.



Das talseitige Portal des Kehrtunnels und das Rotten-Viadukt.

Im talseitigen Portalbereich finden wir geringmächtige Eis-Stalagmiten und -Stalaktiten. Zwecks besserer Durchlüftung des Kehrtunnels öffnen wir das Tunneltor.

Bild: Andreas Kleeb.



Blick aus dem bergseitigen Portal des Kehrtunnels.
Bild: Patrick Smit.



Das bergseitige Portal des Kehrtunnels.
Bild: Patrick Smit.



Blick vom bergseitigen Portal des Kehrtunnels talwärts.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Bahnübergang (BUe) Rotten Richtung Bahnhof Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Blick von der Kantonsstrasse Richtung Bahnhof Gletsch. Rechts in der Bildmitte findet sich die Remise Gletsch.

Bild: Andreas Kleeb.



In anderen Jahren lag zu dieser Zeit vor den Toren der Wagenremise Gletsch wesentlich mehr Schnee.

Bild: Patrick Smit.



Der starke Ostwind der letzten Tage hat Schnee durch die seitlichen Tor-Ritzen in die Remise geblasen.
Bild: Patrick Smit.



Blick von der talseitigen Einfahrweiche Gletsch (Weiche 11) Richtung Stationsgebäude und Blauhaus.
Bild: Patrick Smit.



Das Stationsgebäude Gletsch
Bild: Patrick Smit.



Blick vom Blauhaus Richtung Stationsgebäude und Remise Gletsch.
Bild: Patrick Smit.



Blick von der Zahnstangeneinfahrt beim Blauhaus bergwärts. Der Bahnkörper ist geringmächtig schneebedeckt, teilweise bereits schneefrei.

Bild: Andreas Kleeb.



Luc Wullschleger und Martin Fischer beim Aufstieg von Gletsch nach Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Blick von der Wanderweg-Kreuzung talwärts Richtung Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Der Schnee von alten Lawinen oder rezenten Schneerutschen bedeckt den Bahnkörper stellenweise bis zu 3 m.

Bild: Patrick Smit.



Das Bahntrasse im Bereich der Hilfsbrücke.
Bild: Patrick Smit.



Blick vom Bahntrasse bei km 48,4
Richtung Bidmer.
Bild: Patrick Smit.



Beim BUe Furkastrasse.
Bild: Patrick Smit.



Martin Fischer und Patrick Smit beim
Aufstieg nach Muttbach-Belvédère.
Bild: Andreas Kleeb.



Martin Fischer, Andreas Kleeb und Luc Wullschleger zwischen BUe Furkastrasse und Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Auf der Westseite der Station Muttbach-Belvédère liegt stellenweise noch 2 m Schnee.

Bild: Patrick Smit.



Sowohl das Westportal des Scheiteltunnels als auch die Laderampe sowie die Gebäude der Station Muttbach-Belvédère sind gut sichtbar. Die Zufahrtsstrasse zur Station Muttbach-Belvédère ist an einigen Stellen mit geringmächtigen Schneerutschen verschüttet.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Westportal des Scheiteltunnels Richtung Bidmer (Bildmitte). Die Holzpfähle «markieren» die Gleise der Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Martin Fischer vor dem Westportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Vereisungen hinter dem Westportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Geringmächtige Schneeverwehungen beim Ostportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Martin Fischer auf der Schneeverwehung vor dem Ostportal des Scheiteltunnels.

Das Gleis 2 der Station Furka ist bis zur Einfahrweiche (Weiche 34) praktisch schneefrei.

Bild: Andreas Kleeb.



Patrick Smit, Luc Wullschleger und Andreas Kleebe vor dem Ostportal des Scheiteltunnels.
Bild: Andreas Kleebe.



Blick von der Einfahrweiche Furka (Weiche 34) Richtung Ostportal des Scheiteltunnels.
Die Dachkante des Stationsgebäudes ist in der Schneedecke gut erahnbar.
Bild: Andreas Kleebe.



Zwischen Station Furka und Sidelenbach-Brücke,
Blickrichtung talwärts.
Bild: Patrick Smit.



Zwischen Station Furka und Sidelenbach-Brücke,
Blickrichtung bergwärts.
Bild: Patrick Smit.



Das Materialdepot für die Sanierung eines Durchlasses zwischen Sidelenbach-Brüche und Steinstafel-Viadukt.

Bild: Patrick Smit.



Zwischen Sidelenbach-Brüche und Steinstafel-Viadukt, Blickrichtung bergwärts.

Bild: Patrick Smit.



Der Rest der Schneeverwehungen unterhalb des Steinstafel-Viadukts.
Bild: Patrick Smit.



Zwischen Steinstafel-Viadukt und Station Tiefenbach, Blickrichtung talwärts.
Bild: Patrick Smit.



Station Tiefenbach. Im Vordergrund die bergseitige Einfahrweiche (Weiche 41).

Bild: Patrick Smit.



Das Bahntrasse zwischen der Wasserfassung Tiefenbach und Steffenbach-Brücke.

Vor einem Monat lag hier noch bis zu 1 m Schnee.

Die Bahnstrecke zwischen Steffenbach-Brücke und Steinsäumli (400 m oberhalb Station Tiefenbach) ist komplett schneefrei.

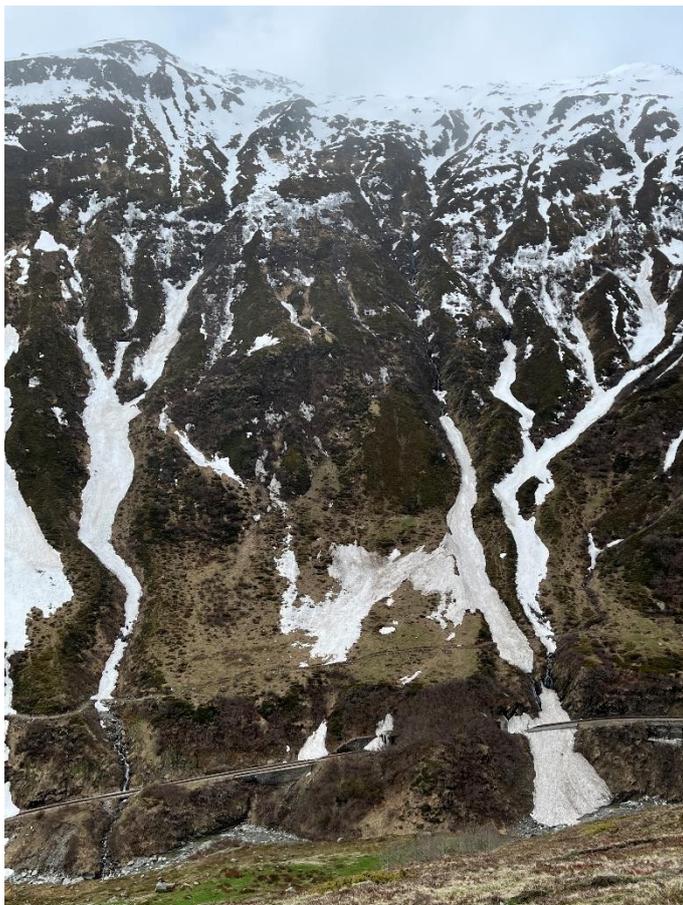
Bild: Patrick Smit.



Das Bahntrasse zwischen der Steffenbach-Brücke, Tunnel 1 und Tunnel 2.

Das Steffenbachtobel ist komplett schneefrei.

Bild: Patrick Smit.



Der Streckenabschnitt beim Tunnel 1. An beiden Portalen des Tunnels 1 liegt der Rest von Schneerutschen. Vor einem Monat betrug die Mächtigkeit dieser Schneerutsche noch rund 4 m

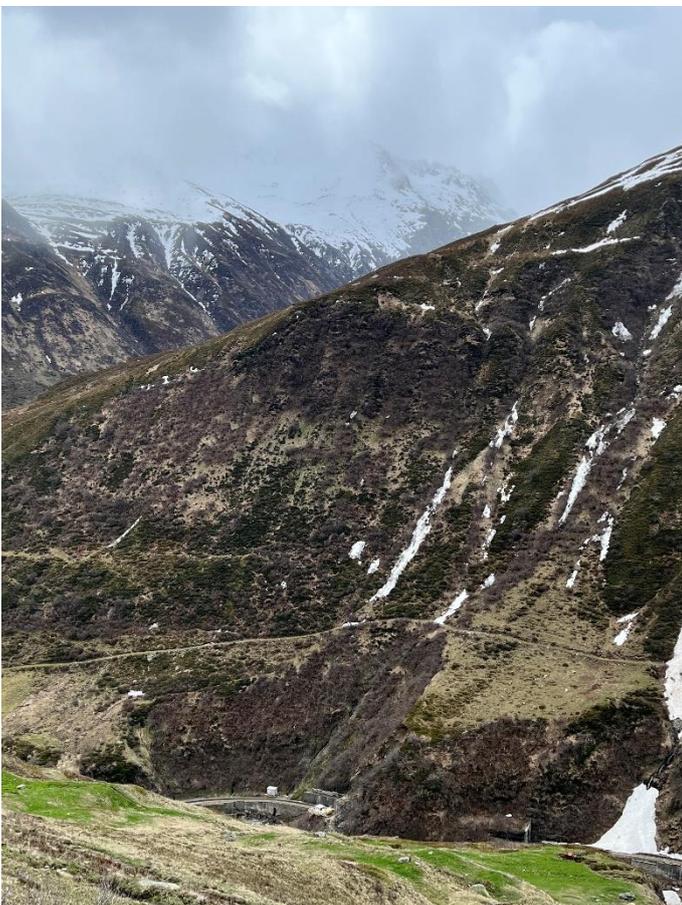
Bild: Patrick Smit.



Das Bahntrasse oberhalb der bergseitigen Portale der Tunnels 2 und 1 ist noch mit geringmächtigen Schneerutschen bedeckt.

Sofern sich die aktuelle Situation nicht verschlechtert, kann der Streckenabschnitt zwischen Tunnel 3 und Steffenbachbrücke innert einem Tag geräumt werden.

Bild: Patrick Smit.



Am talseitigen Portal des Tunnels 3 ist das Arbeitspodest und der Aufenthaltscontainer des Bauplatzes im Tunnel 3 sichtbar.

Seit 24.4.2023 saniert eine Fremdfirma den Tunnel 3. Da der Sanierungsbedarf grösser ist als ursprünglich angenommen, können die Sanierungsarbeiten voraussichtlich nicht vor Beginn der Schneerräumung abgeschlossen werden. In der Folge müssen die Bauarbeiten und die Schneerräumung ab übernächster Woche täglich aufeinander abgestimmt werden.

Bild: Patrick Smit.

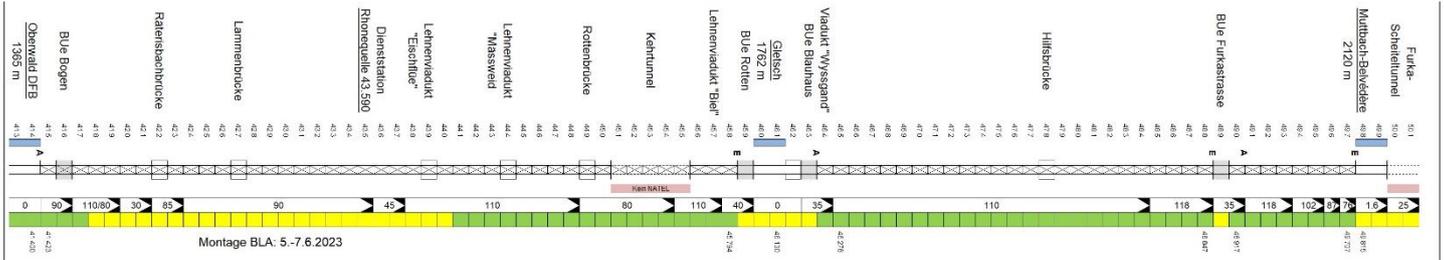
Kurz vor 12 Uhr holt uns Gian-David Fluri mit einem VW Bus bei der Kreuzung Rufikehr- und Passstrasse ab.

Zusammenfassung

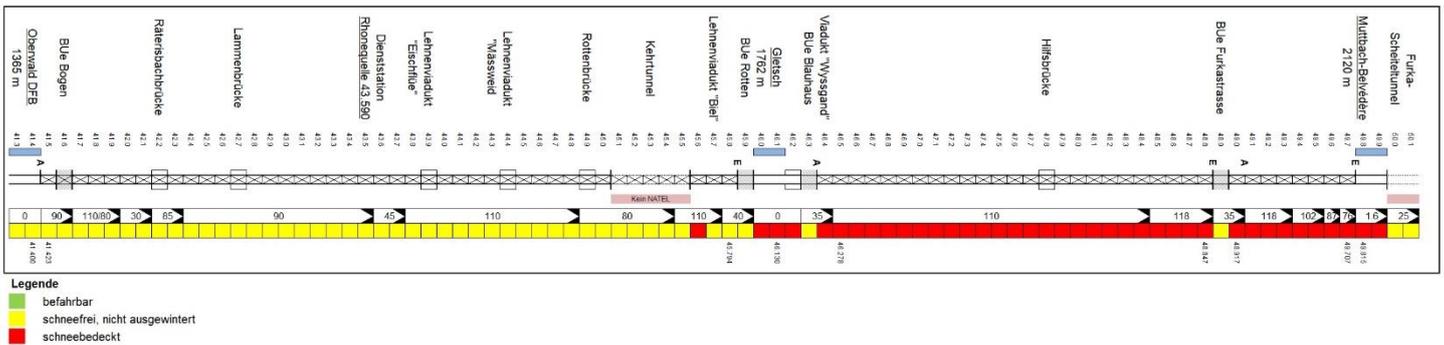
Nach 5 ½ Tagen wurde die Bahnstrecke zwischen Realp und Oberwald geräumt und befahrbar gemacht. Abgesehen von einer durch Steinschlag demolierten Zahnstange in der Rottenschlucht wurden keine Schäden an den Bahnanlagen festgestellt.

Oberwald – Muttbach-Belvédère

Stand am 27.5.2023

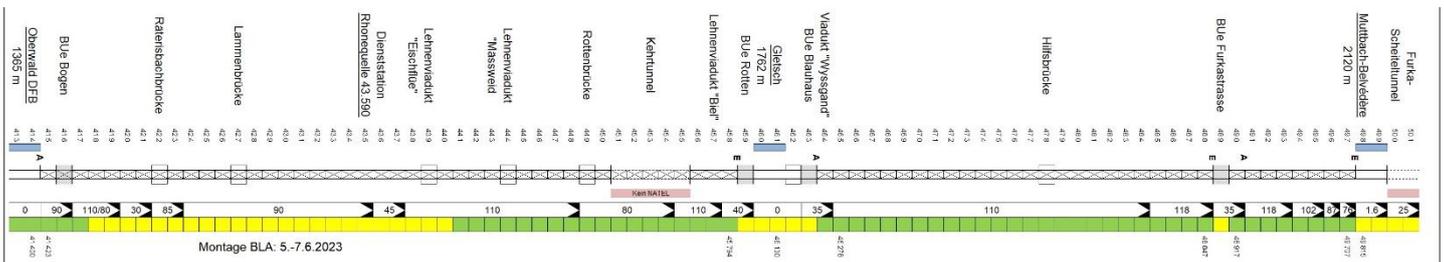


Stand am 21.5.2023

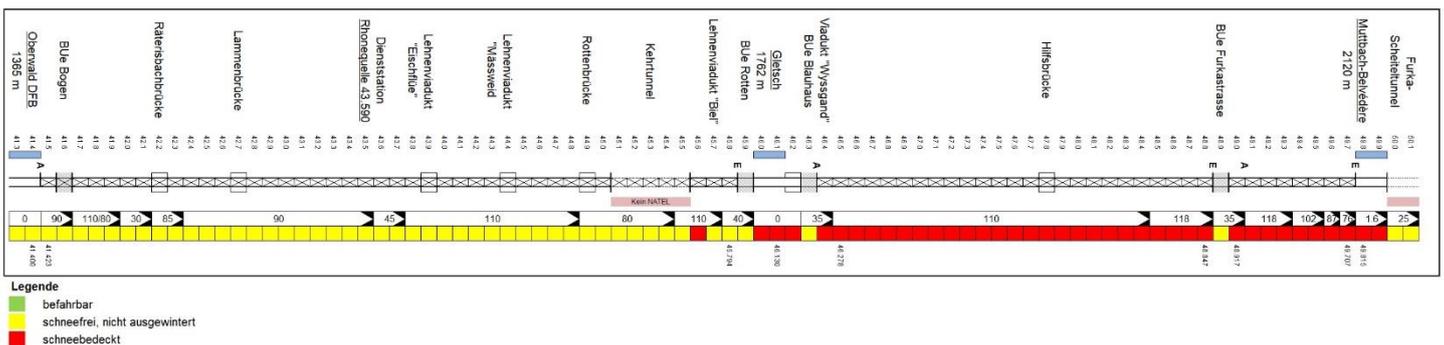


Furka – Realp

Stand am 27.5.2023



Stand am 21.5.2023



Ausgeführte Arbeiten

Montag, 22.5.2023

- Öffnung Tore Tunnel 3, 2, 1
- Schneeräumung Tunnel 3 - Steffenbachbrücke
- Schutträumung unterhalb Tunnel 3 sowie zwischen Tunnel 2 und 1
- Auswinterung Tiefenbach
- Vorbereitungsarbeiten Sanierung Reservoir Tiefenbach (ab KW 22)
- Räumung Zufahrtsweg Muttbach
- Einmessung Bahnstrecke BUe Furkastrasse - Westportal Scheiteltunnel
- Test mit neuem GPS-basierten Vermessungsgerät Seite Wallis
- Auswinterung Oberwald

Dienstag, 23.5.2023

- Auswinterung Realp
- Instruktion und Vorbereitung Material Korrektur Zahnstangen Realp-Wilerbrücke
- Test mit neuem GPS-basierten Vermessungsgerät Seite Uri
- Auswinterung Realp-Tiefenbach
- Reparatur Menzi Bagger
- Vorbereitung Aufbau Steffenbachbrücke
- Schmierfahrt Realp-Steffenbachbrücke
- Freilegen Fundamente und Schaltkasten BUe Furkastrasse
- Schneeräumung BUe Furkastrasse-Scheiteltunnel West
- Öffnung Tunnelor Scheiteltunnel West
- Auswinterung Oberwald

Mittwoch, 24.5.2023

- Aufbau Steffenbachbrücke
- Betreuung Medienschaffende
- Montage Wanderwegbrücke Steffenbachtobel
- Korrektur Zahnstangenlage zwischen Realp und Wilerbrücke
- Schneeräumung BUe Furkastrasse-Scheiteltunnel West

Donnerstag, 25.5.2023

- Abschluss Aufbau Steffenbachbrücke
- Seil der Winden der Steffenbachbrücke für periodische Prüfung einziehen
- Abschluss Korrektur Zahnstangenlage zwischen Realp und Wilerbrücke
- Erdbewegungen bei km 55.8
- Schneeräumung und Auswinterung Tiefenbach-Furka
- Überfuhr Lister Aggregat und Weidroste nach Muttbach bzw. Furka
- Vorbereitung Material für Überfuhr ins Wallis

Freitag, 26.5.2023

- Überfuhr Menzi Steinsäumli-Furka
- Schneeräumung Station Furka
- Schneeräumung Station Muttbach
- Auswinterung Tiefenbach-Furka, Station Furka, Furka-Muttbach (Scheiteltunnel)
- Ausmessen Holzgestelle und Montage Fundamente im Stationsvorstandsraum Furka
- Schmierfahrt Realp-Furka
- Überfuhr Werkstattwagen Realp-Muttbach
- Überfuhr Menzi und Stromverteiler Furka-Muttbach
- Überfuhr INTRAC Muttbach-Realp
- Überfuhr HGm 51, Anbaufräse, Kranwagen Realp-Oberwald (Basistunnel)

Samstag, 27.5.2023

- Schneeräumung Oberwald-Muttbach
 - Überfuhr HGm 51 und Anbaufräse Muttbach-Realp
 - Schmierfahrt Realp-Oberwald
-

Montag, 22.5.2023



Der kümmerliche Rest der Lawine am talseitigen Portal des Tunnels 1.
Bild: Urs Züllig.



Alexander Briner räumt mit dem Menzi Bagger den Rest der Lawine am talseitigen Portal des Tunnels 1 weg.
Bild: Achim Schüler.



Christoph Spinnler, Urs Züllig und Bruno Wetter beim Öffnen der Tore des talseitigen Portals des Tunnels 1.
Bild: Urs Müller.



Auf einem Absatz des Tunneltors entdeckt die Mannschaft ein Vogelnest. Nach dem Öffnen des Tunneltors platziert Bruno Wetter das Nest wieder am ursprünglichen Platz.
Bild: Urs Züllig.



Die Spiessen des bergseitigen Tors des Tunnels 1 werden entfernt.

Bild: Urs Züllig.



Nachdem alle Tunnel Tore geöffnet sind, räumt Alexander Briner den Lawinenschnee vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 1 weg.

Bild: Urs Züllig.



Peter Spruit und Hansruedi Kuenzi auf dem Weg zur Montage des Zahnstangen-Endsignals bei der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt der Station Furka.
Bild: Ed Groenendijk.



Blick von der talseitigen Zahnstangeneinfahrt Richtung Realp.
Bild: Ed Groenendijk.



Stephan Stauber hat den Pneulader am frühen Morgen mit dem Autozug von Realp nach Oberwald überführt. Nach 20 Minuten erreicht er die Abschränkung beim Strassentunnel im Eingang der Rottenschlucht.

Nach Rücksprache mit dem Strassenmeister dürfen wir die Fahrt nach Gletsch fortsetzen.

Bild: Luc Wullschleger.



In der Rottenschlucht führt das Tiefbauamt des Kantons Wallis Felsräumungen durch. Zum Glück ist dieser rund 3 m³ mächtige Felsblock nicht auf das darunterliegende Bahntrasse gestürzt.

Als Konsequenz dieser Felsräumungen sehen wir eine Streckenkontrolle vor der ersten Fahrt von Oberwald nach Gletsch vor.

Bild: Stephan Stauber.



Da die Grimsel- und Furkapass-Strasse bis 2. Juni 2023 gesperrt bleibt, ist es in Gletsch wunderbar ruhig. Neben dem Rauschen der Rotte hören wir wie jedes Jahr das Rufen eines Kuckucks.

Dank der günstigen Witterung ist der Schnee in der Station Gletsch fast verschwunden.

Bild: Luc Wullschleger.



Luc Wullschleger und Michael Bühler testen das neue GPS-basierte Messgerät zum Einmessen der Gleisachse.

Die Messresultate dieses Messgerätes sind auch zwischen Realp und Tiefenbach (steile und schmale Talung) sehr gut. Das derzeitige Layout des Gerätes, dessen Bedienung und der relativ hohe Stromverbrauch sprechen (vorderhand) gegen den Einsatz dieses Messgerätes während den Schneeräumungskampagnen.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Nach einer kurzen Erst-Instruktion beim Bahnübergang Furkastrasse misst Hans-Ludwig Schneider mit dem geoelektrischen Messgerät selbständig die Gleisachse zwischen dem Bahnübergang und der Station Muttbach-Belvédère ein.

Bild: Patrick Smit.



Patrick Smit folgt Hans-Ludwig Schneider und markiert die mit dem geoelektrischen Messgerät erfassten Gleisachse mit rot markierten Holzstöcken.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Zwischen Bahnübergang Furkastrasse und Station Muttbach-Belvédère. Das Bahntrasse liegt unter einer ca. 2 m mächtigen Schicht aus Altschnee und Lawinenschnee.

Die Abweichungen der Messresultate des GPS-basierten (rechter Holzstock) und geoelektrischen Messgerätes (linker Holzstock) betragen höchstens 20 cm.

Bild: Patrick Smit.



Mit dem PneuLader räumen Stephan Stauber und Thomas Holder die Zufahrtsstrasse zur Station Muttbach-Balvédère vom Schnee und Schutt frei.

Bild: Luc Wullschleger.



Wegen den Niederschlägen der letzten Tage ist der Altschnee nass und schwer. Stephan Stauber arbeitet sich langsam zur Laderampe bei der Station Muttbach-Belvédère durch.

Bild: Patrick Smit.



Luc Wullschleger, Thomas Holder, Hans-Ludwig Schneider und Michael Bühler beobachten den Arbeitsfortschritt.

Bild: Patrick Smit.

Dienstag, 23.5.2023



Patrick Smit, Kurt Hohl und Achim Schüler öffnen die vielen Wasserschieber des Bahnhofs Realp. Die Checkliste ist hierbei eine willkommene Orientierungshilfe.

Bild: Ed Groenendijk.



Patrick Smit beim Öffnen eines Wasserschiebers im Bahnhof Realp.

Bild: Ed Groenendijk.



Nach der Auswinterung des Bahnhofs Realp messen Achim Schüler und Ed Groenendijk die Zahnstangenlage zwischen Realp und Wilerbrücke aus. Diejenigen Zahnstangen, deren Lage ausserhalb der Toleranz liegt, markieren sie mit einem weissen Punkt. Die Position der markierten Zahnstange dokumentieren sie zudem in der Streckentabelle.

Bild: Ed Groenendijk.



Mit einer Lehre erfasst Ed Groenendijk die Höhe der Zahnstange. Auch dies wird in der Tabelle dokumentiert.

Bild: Achim Schüler.



Dieses Team macht sich auf dem Weg zur Steffenbachbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Der Bauplatz beim talseitigen Portal des Tunnels 3.

Bild: Luc Wullschleger.



Am bergseitigen Portal des Tunnels 1 liegt kaum noch Schnee.

Bild: Luc Wullschleger.



Die Fahrt mit der Tmh 985 und dem Tiefgänger endet unterhalb der Steffenbachbrücke.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Noch ist die Steffenbachbrücke in der Winterstellung.

Bild: Luc Wullschleger.



Christoph Spinnler weist den einzelnen Teammitgliedern ihre Aufgaben zu.

Bild: Luc Wullschleger.



Fred Schönthal, Patrick Gisin und Fritz Gerber verankern die schweren hydraulischen Seilwinden an eigens für diesen Zweck in einer Betonplatte eingelassenen Anschlagpunkten.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Fritz Gerber, Christoph Spinnler, Urs Müller und Daniel von Niederhäusern bereiten die Flaschenzüge für die Verschiebung des talseitigen Brückenelements in dessen Sommerstellung vor.

Bild: Luc Wullschleger.



Nachdem das talseitige Brückenelement in die Sommerstellung gebracht wurde, werden die Flaschenzüge so vorbereitet, dass anschliessend das bergseitige Brückenelement in die Sommerstellung verschoben werden kann.

Bild: Urs Müller.

Mittwoch, 24.5.2023



Michael Bühler, Thomas Holder und Stephan Stauber räumen den Schnee vom Bahntrasse zwischen dem Bahnübergang Furkastrasse und dem Westportal des Scheiteltunnels. Hierbei orientieren sie sich an den Holzstöcken, mit denen das Vermessungsteam die Gleisachse markiert hat.

Die INTRAC Schneefräse wurde am Wochenende mit dem Autozug von Realp nach Oberwald überführt. Am Montag, 22.5.2023 wurde sie anschliessend mit einem LKW von Oberwald zum Bahnübergang Furkastrasse transportiert.

Bild: Stephan Stauber.



Langsam kämpft sich Michael Bühler durch den schweren Nass-Schnee.

Bild: Stephan Stauber.



Die INTRAC Schneefräse kurz vor der Zahnstangeneinfahrt der Station Muttbach-Belvédère.
Bild: Stephan Stauber.



Das Gleis 1 der Station Muttbach-Belvédère ist mit der INTRAC Schneefräse geräumt.
Bild: Stephan Stauber.



In anderen Jahren türmte sich der Schnee vor dem Westportal des Scheiteltunnels bis 7m hoch.

Bild: Thomas Holder.



Thomas Holder räumt den Schnee vom Stumpengleis der Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Michael Bühler.



Die Flaschenzüge sind am bergseitigen Brückenelement angebracht.
Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Christoph Spinnler überwacht den Vershub des bergseitigen Brückenelements in dessen Sommerstellung.
Bild: Urs Müller.



Das bergseitige Brückenelement ist in der Sommerstellung. Nun wird der Flaschenzug für das Hochziehen des mittleren Brückenelements vorbereitet.
Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Das bergseitige Brückenelement in der Sommerstellung.
Bild: Ruedi Tobler.

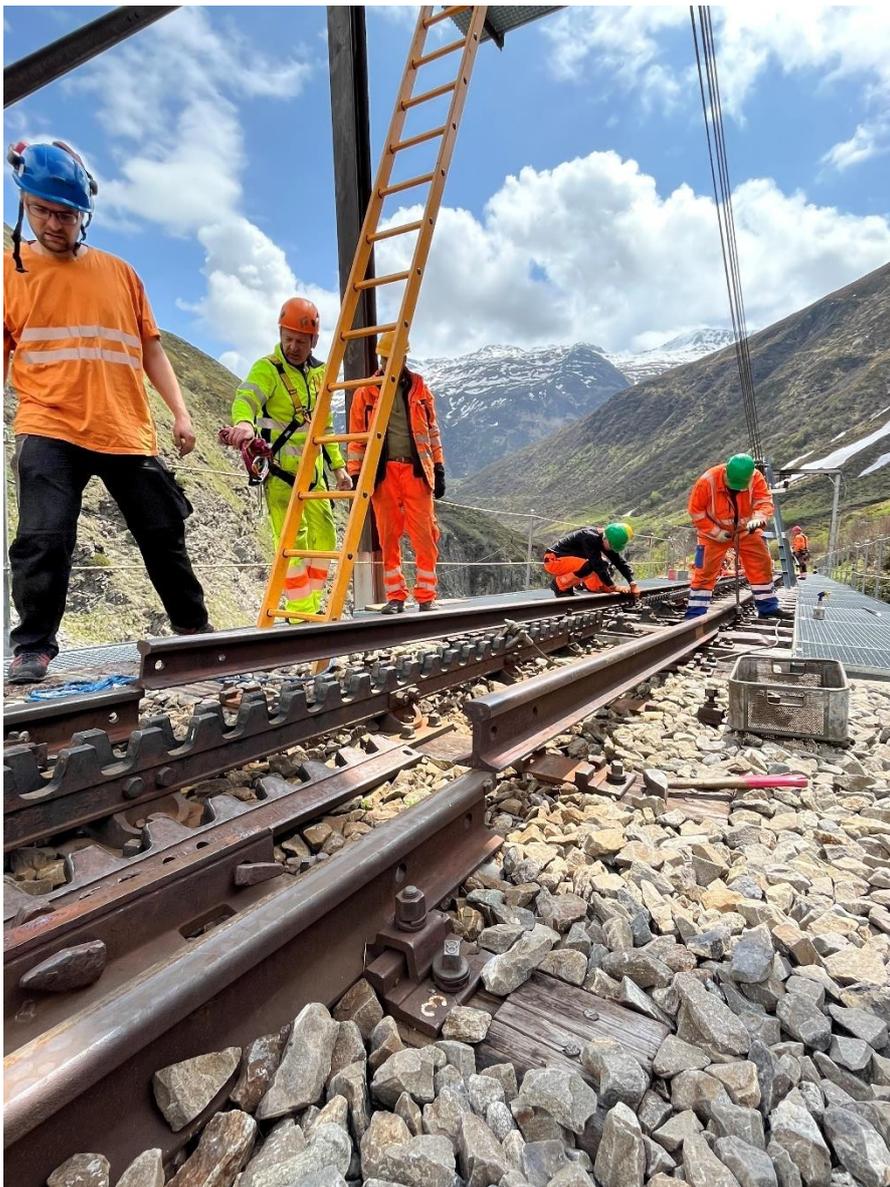


Langsam wird das mittlere Brückenelement in die Sommerstellung angehoben.
Bild: Patrick Smit.



Marcel Gwerder senkt die Arbeitsplattform unter der Brücke vorsichtig ab.

Bild: Patrick Smit.



Wegen der warmen Witterung hat sich die Brücke ausgedehnt. In der Folge sind die Schienen und Zahnstangen zu lang und können daher noch nicht verschraubt und verlascht werden.

Bild: Patrick Smit.



Das Steffenbachbrückenteam beim Verschrauben der Brücke. Die Gleise am oberen Brückenteil sind noch nicht in ihrer Endlage.

Bild: Christoph Spinnler.



Mit der aufkommenden Bewölkung und des einsetzenden Regens «verkürzt» sich die gesamte Brücke.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Bald können alle Schienen und Zahnstangen verschraubt und verlascht werden.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Ed Groenendijk und Alexander Briner beim Auswechseln einer Zahnstange zwischen der Zahnstangeneinfahrt Realp und Wilerbrücke.
Bild: Ernst Demonti.



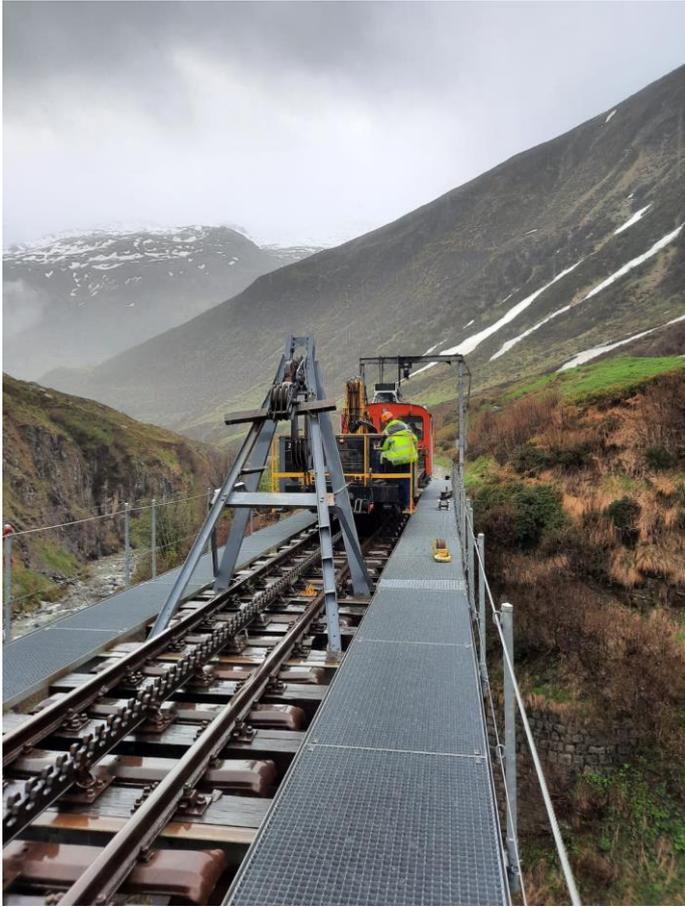
Während Ernst Demonti die neue Zahnstange ablädt, demontiert Ed Groenendijk die auszuwechselnde Zahnstange.
Bild: Patrick Smit.



Ed Groenendijk und Achim Schüler beim Austausch eines Zahnstangensattels.

Bild: Patrick Smit.

Donnerstag, 25.5.2023



Demontage des Umlenckbockes der Steffenbachbrücke mit dem Kranwagen «Bruno».

Bild: Ernst Demonti.



Die Steffenbachbrücke ist wieder befahrbar. Als erstes Fahrzeug fährt die Tmh 985 über die Brücke.

Bild: Ed Groenendijk.



Alexander Briner räumt bei km 55.8 den Schutt weg, der aus dem Schuttfänger ausgebaggert wurde.
Bild: Ernst Demonti.



Unterhalb der Wilerbrücke räumt Alexander Briner den Restschnee vom Bahntrasse weg.
Bild: Thomas Holder.



Mit der HGM 51 und Anbaufräse räumen Nicolas Darioli und Ernst Demonti anschliessend den Restschnee weg.
Bild: Ernst Demonti.



Der schwere Nassschnee verstopft regelmässig das Auswurfkamin.
Bild: Ernst Demonti.



Die HGM 51 mit Anbaufräse kurz vor dem Steinstafelviadukt
Bild: Thomas Holder.



Zwischen dem Steinstafelviadukt und der Station Furka liegt kaum Schnee auf dem Bahntrasse.
Bild: Ernst Demonti.



Die HGM 51 mit Anbaufräse kurz vor der Station Furka.
Bild: Thomas Holder.



Ernst Demonti entfernt den schweren Schnee aus dem verstopften Auswurfkamin.
Bild: Thomas Holder.



Der letzte Schnitt vor der Station Furka.
Bild: Ernst Demonti.



Die HGm 51 mit Anbaufräse hat die
Station Furka erreicht.
Bild: Thomas Holder.



Urs Züllig markiert eine Zahnstange zwischen Tiefenbach und Furka, die ausgetauscht werden muss, weil die Zahnstangenlage ausserhalb der Toleranz liegt.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Gestützt auf den Angaben von Hans-Ludwig Schneider und Urs Züllig werden am Abend in Realp Zahnstangen und anderes Material auf den Kranwagen verladen.

In der Nacht vom Freitag auf den Samstag werden die HGm 51 mit Anbaufräse zusammen mit dem beladenen Kranwagen von Realp durch den Basistunnel nach Oberwald überführt.

Bild: Achim Schüler.

Freitag, 26.5.2023



Mit der Tmh 985 fahren Nicolas Darioli und Ernst Demonti das Schneerräumungsteam von Realp zur Station Furka. Neben dem Menzi Bagger finden sich auf dem Tiefgänger zusätzlich Maschinen und Material für spätere Bauarbeiten.

Bild: Achim Schüler.



Ablad des Menzi Baggers vor dem Ostportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Alexander Briner und Hansruedi Kuenzi räumen den Restschnee vor dem Ostportal des Scheiteltunnels weg.

Bild: Patrick Smit.



Im Gegensatz zu anderen Jahren liegt auf der Drehscheibe der Station Furka nur noch wenig Schnee. Da dieser Schnee nass und schwer ist, dauert die Handräumung mit 6 Räumern fast 3 Stunden.

Bild: Patrick Smit.



Nachdem das Ostportal des Scheiteltunnels komplett geräumt ist, gräbt Alexander Briner die Eingänge zur Gaststube und den Stationsvorstandsraum aus.

Bild: Patrick Smit.



Nach knapp zwei Stunden sind die Türen zur Gaststube und zum Stationsvorstandsraum freigelegt.

Bild: Patrick Smit.



Nachdem das Gastronomiematerial aus dem Stationsvorstandsraum in die Gaststube gezügelt wurde, wird das Mobiliar ausgeräumt.

Bild: Patrick Smit.



Fred Schönthal konstruiert die Fundamente für die neuen Holzgestelle zur Lagerung des Gastronomiematerials. Der über 30 Jahre alte Holzboden ist vor allem im hinteren Teil des Raums wegen der Feuchtigkeit nicht mehr tragfähig. Aus diesem Grund musste der Holzboden im Bereich der Fundamente für die neuen Holzgestelle herausgerissen werden.

Bild: Patrick Smit.



Nachdem Michael Bühler und Thomas Holder alle Gleise der Station Muttbach-Belvédère geräumt haben, überführen Nicolas Darioli und Ernst Demonti die INTRAC Schneefräse durch den Scheiteltunnel zur Station Furka.

Blick vom Portal des Scheiteltunnels gegen Westen.

Bild: Patrick Smit.



Der frisch gefräste Schneekanal beim Stumpengleis der Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



In der Station Furka fährt Thomas Holder die INTRAC Schneefräse vom Tiefgänger.

Bild: Patrick Smit.



Thomas Holder und Michael Bühler räumen mit der INTRAC Schneefräse den Schnee vom Vorplatz der Station Furka.

Bild: Patrick Smit.



Die Grobarbeit wird mit der INTRAC Schneefräse, die Feinarbeit mit dem Menzi Bagger gemacht.

Bild: Patrick Smit.



Am frühen Nachmittag bringen Nicolas Darioli den Werkstattwagen von Realp nach Furka.

Nachdem das Palett mit den gereinigten Blachen des Festzeltes vom Tiefgänger abgeladen wurde, überführen Nicolas Darioli und Ernst Demonti den Menzi Bagger mit dem Tiefgänger und den Werkstattwagen durch den Scheiteltunnel nach Muttbach-Belvédère.

Da die Strecke zwischen Realp und Tiefenbach in den nächsten zwei Wochen gesperrt ist, basiert die Treibstoffversorgung der HGm 51 während dieser Zeit auf dem Werkstattwagen und die Tankstelle in Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Blick zurück nach Muttbach-Belvédère nachdem der Werkstattwagen im Stumpengleis abgestellt sowie das Aggregat und der Menzi Bagger bei der Laderampe vom Tiefgänger abgeladen wurden.

Bild: Patrick Smit.



Nach der Räumung des Vorplatzes und des östlichen Stumpengleises der Station Furka, wird die INTRAC Schneefräse auf den Tiefgänger verladen und nach Realp überführt.

Bild: Patrick Smit.



Ed Groenendijk, Achim Schüler und Peter Spruit auf der Rückfahrt nach Realp.

Bild: Patrick Smit.

Samstag, 27.5.2023



Am Samstagmorgen übernimmt Nicolas Darioli und Ernst Demonti die HGm 51 mit Anbaufräse in Oberwald.

In der Nacht auf Samstag haben Stephan Stauber und Koen de Decker die HGm 51 mit Anbaufräse und den beladenen Kranwagen mit der Gm 3/3 von Realp durch den Basistunnel nach Oberwald überführt.

Wegen den Felsräumungen des Kantons Wallis zwischen dem Strassentunnel und dem Kehrtunnel kontrollieren Achim Schüler, Hansruedi Kuenzi, Urs Müller und Patrick Smit die Schienen und Zahnstangen auf mögliche Beschädigungen.

Bild: Patrick Smit.



In der Rottenschlucht oberhalb des «Minarets» (Wasserfassung 2).

Bild: Patrick Smit.



Während Urs Müller, Achim Schüler und Patrick Smit die Stahlseile des Geländers des Rottenviadukts einziehen und die Stromversorgung der Tunnelbeleuchtung einschalten, räumen Nicolas Darioli und Ernst Demonti den kümmerlichen Rest des Schneehaufens vor dem bergseitigen Portal des Kehrtunnels weg.

Bild: Patrick Smit.



Der Schneehaufen zwischen Bahnübergang Rotten und der Remise Gletsch war während der Streckenerkundung vor zwei Wochen noch so gross, dass damals noch den Einsatz einer INTRAC Schneefräse in Betracht gezogen wurde.

Bild: Patrick Smit.



Urs Müller und Achim Müller montieren die Andreas-kreuze des Wanderweges oberhalb von Gletsch.
Bild: Patrick Smit.



Bis zur Hilfsbrücke ist die Bahnstrecke praktisch schneefrei.
Bild: Patrick Smit.



Schneeräumung oberhalb der Hilfsbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Kurz vor 12 Uhr erreichen wir Muttbach-Belvédère. Damit ist die Bahnstrecke durchgehend geräumt.

Bild: Patrick Smit.



Auf der Rückfahrt nach Realp müssen wir einen kleinen Schneerutsch von Hand räumen. Dies weil aus Stabilitätsgründen die HGm 51 mit Anbaufräse an der Station Furka gewendet wurde.

Bild: Patrick Smit.



Nachdem die Anbaufräse in Realp abgestellt wurde, fahren Patrick Smit, Urs Müller und Achim Schüler mit dem Schmierwagen von Realp nach Oberwald.

Bild: Patrick Smit.



Gewitterstimmung in der Rottenschlucht
auf der Fahrt nach Oberwald.

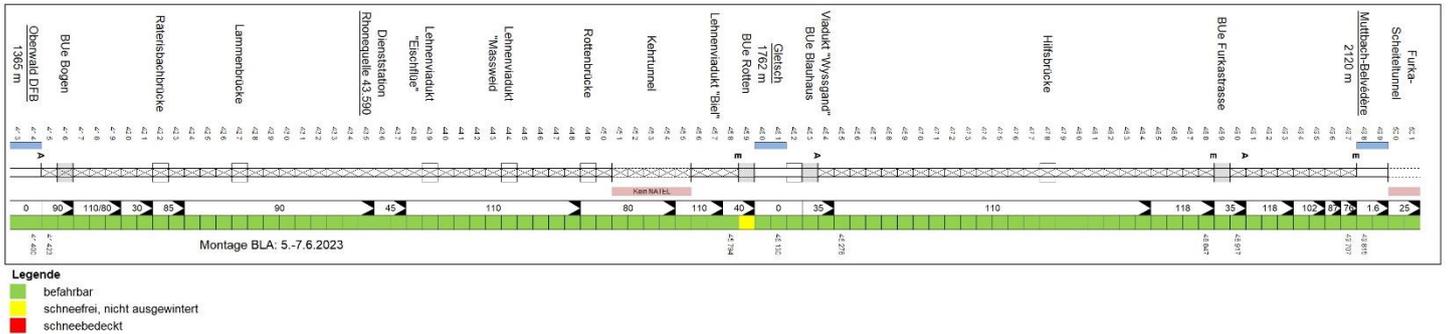
Bild: Patrick Smit.

Zusammenfassung

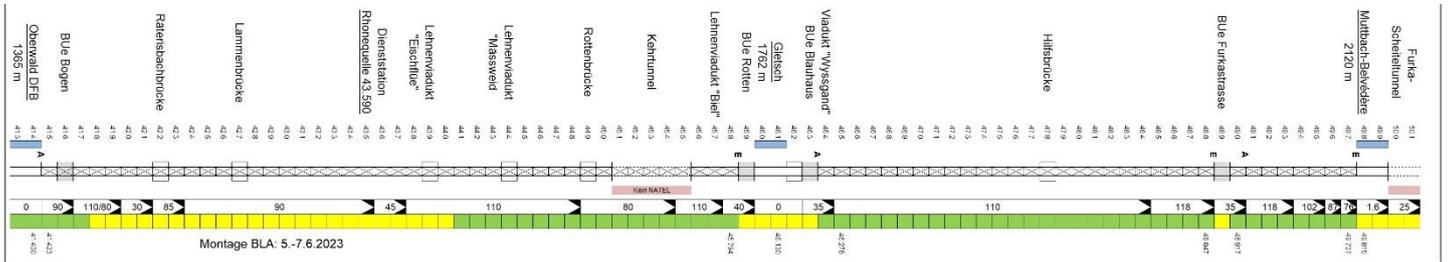
Die zweite Schneeräumungs- und Auswinterungswoche startete am Dienstag nach Pfingsten. Sie stand ganz im Zeichen der Auswinterung der Stationen Gletsch, Muttbach-Belvédère und Furka. Parallel dazu hat das Schneeräumungs- und Auswinterungsteam Leistungen zu Gunsten der Abteilungen Bau und Zugförderung und Werkstätten erbracht. So wurden Zahnstangen ausgetauscht und die ehemaligen Wagen des Oberalppass-Autozuges abgebrochen. Diese Wagen sind hochwillkommene Ersatzteillieferer.

Oberwald – Muttbach-Belvédère

Stand am 2.6.2023

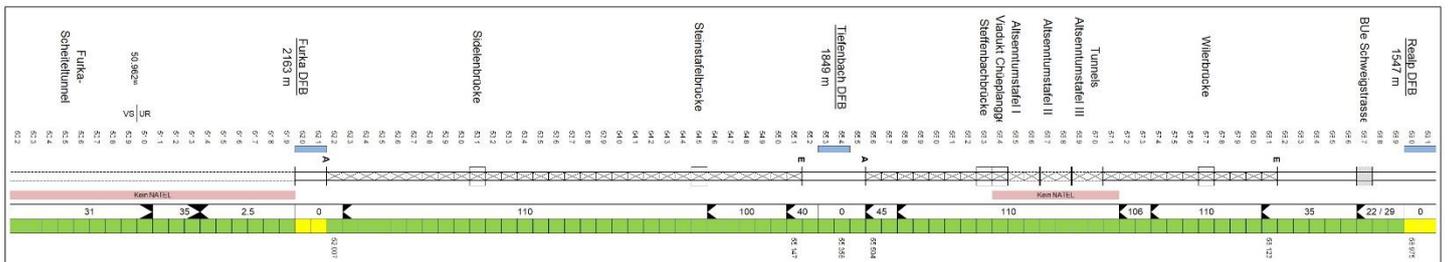


Stand am 27.5.2023

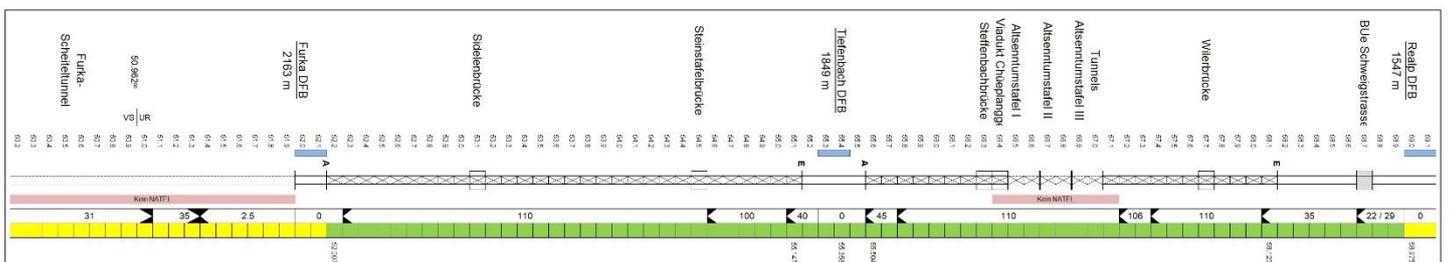


Furka – Realp

Stand am 2.6.2023



Stand am 27.5.2023



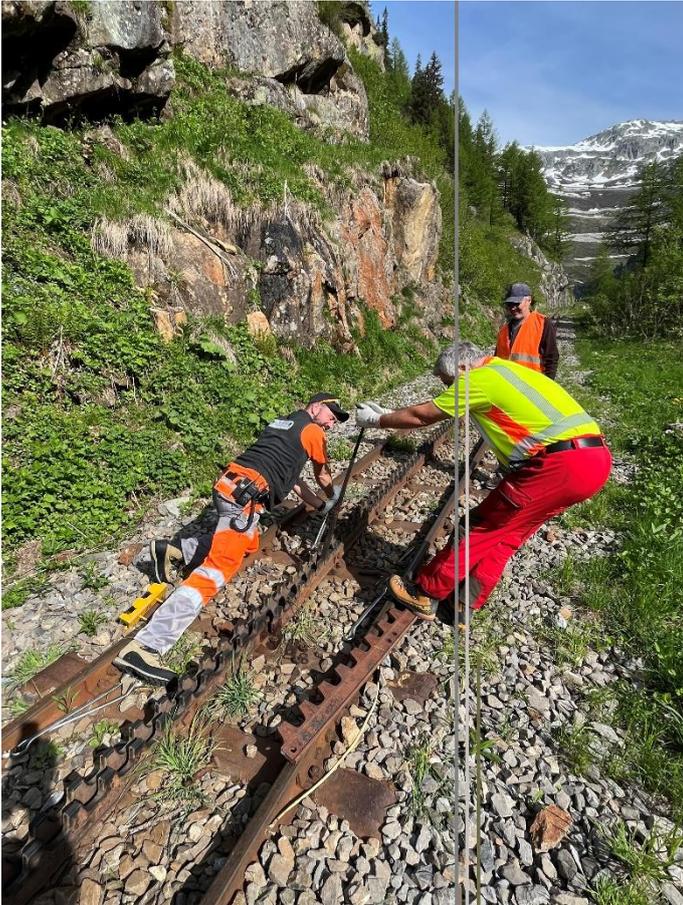
Ausgeführte Arbeiten

Dienstag, 30.5.2023	<ul style="list-style-type: none">• Reparatur Zahnstange @ km 43.950• Kontrolle und gegebenenfalls Reparatur Beleuchtung Kehrtunnel• Funktionskontrolle Deckungssignal Kehrtunnel• Räumung Restschnee auf bergseitigem Zufahrtsgleis zur Remise Gletsch• Auswinterung Gletsch (inkl. SA)• Ablad Maschinen für Abteilung Bau in Gletsch• Abbruch Sklv (ex Autozugwagen Oberalp)
Mittwoch, 31.5.2023	<ul style="list-style-type: none">• Kontrolle und gegebenenfalls Reparatur Beleuchtung Scheiteltunnel• Funktionskontrolle Deckungssignal Scheiteltunnel• Auswinterung BUe Furkastrasse (inkl. SA)• Auswinterung Muttbach (inkl. SA)• Ablad Material für Abteilung Bau bei Zahnstangeneinfahrt BUe Furkastrasse West• Überführ Menzi von Muttbach nach Gletsch (via Passstrasse)• Abbruch Sklv (ex Autozugwagen Oberalp)
Donnerstag, 1.6.2023	<ul style="list-style-type: none">• Auswinterung Furka (inkl. SA)• Austausch markierte Zahnstangen zwischen Furka und Tiefenbach• Abbruch Sklv (ex Autozugwagen Oberalp)
Freitag, 2.6.2023	<ul style="list-style-type: none">• Fortsetzung Austausch Zahnstangen wegen Defekt HGm 51 nicht möglich• Kontrolle und Reparatur BUe Furkastrasse• Abbruch Sklv (ex Autozugwagen Oberalp)• Auflad Schwellenkappen auf Kranwagen für Abteilung Bau



Martin Wieland und Beat Suter lösen die Verschraubungen der defekten Zahnstange bei km 43.950.

Bild: Patrick Smit.



Mit vereinten Kräften verschrauben Martin Wieland und Beat Suter die neue Zahnstange in der Rottenschlucht.

Bild: Patrick Smit.



Die Weichenböcke, Signale und Wasserkrane der Station Gletsch und der Bahnübergänge Rotten und Blauhaus im Hochbordwagen, der im Winter in der Remise Gletsch abgestellt ist.

Bild: Patrick Smit.



Mit dem Kranwagen «Bruno» werden die Weichenböcke aus dem Hochbordwagen gehoben und in den entsprechenden Weichenschächten platziert.

Mehrere Kollegen des Sicherungsanlagen-Teams arbeiten Hand in Hand mit dem Schneeräumungs- und Auswinterungsteam zusammen.

Bild: Patrick Smit.



Martin Wieland, Christian Weiller und Nicolas Darioli montieren den Weichenbock der Einfahrweiche 11 der Station Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



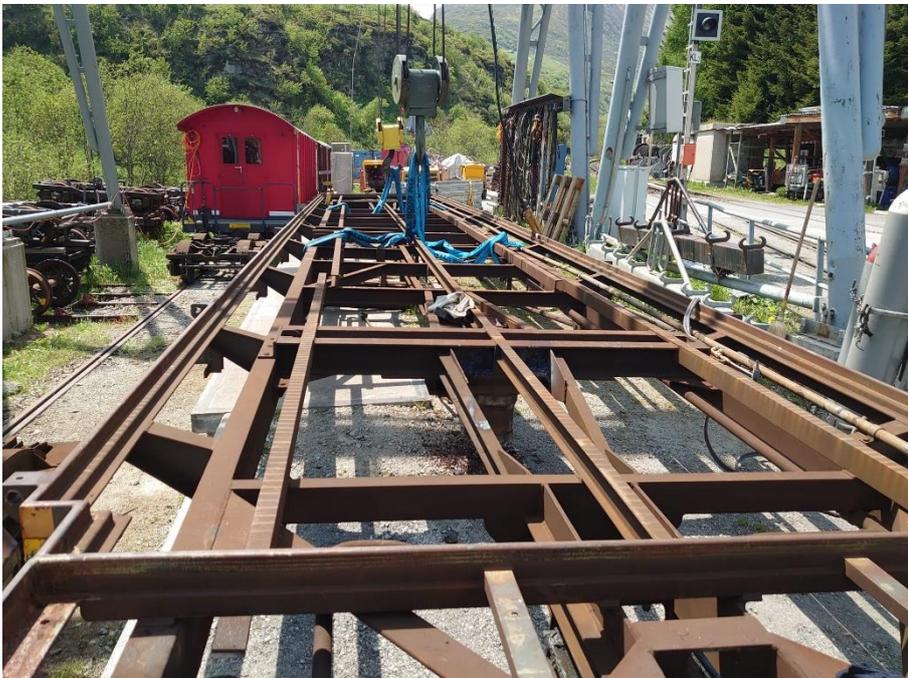
Guido Tresp und Nicolas Darioli montieren die Stellvorrichtung der Weiche 16 der Station Gletsch.
Bild: Patrick Smit.



Guido Tresp und Toni Hobi montieren die Stellvorrichtung der Weiche 15 der Station Gletsch. Der Lokführer Nicolas Darioli wartet auf den nächsten Fahrbefehl.
Bild: Patrick Smit.



Ein Wagen des ehemaligen Autozuges am Oberalppass im Depot Realp.
Bild: Ruedi Schwarz.



Im Gleis 6 des Bahnhofs Realp wird das Chassis eines Wagens des ehemaligen Autozuges am Oberalppass zerlegt.
Bild: Ruedi Schwarz.



Beat Mühlemann, Arno Rudolf und Christian Weiller montieren das Zahnstangensignal der Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Das Auswinterungsteam fährt mit der HGm 51 und dem Kranwagen «Bruno» von Muttbach-Belvédère durch den Scheiteltunnel zur Station Furka.

Bild: Patrick Smit.



Christian Weiller und Patrick Smit wintern die Wasserversorgung der Station Furka aus.

Blick von der Wasserfassung und -Reservoir nach Osten. Vorne links befindet sich die Station Furka. Im rechten mittleren Bildteil sind die Gebäude des Weilers Tiefenbach sichtbar.

Bild: Patrick Smit.



Unterhalb der Zahnstangeneinfahrt Furka. Die Station Furka und das Ostportal des Scheiteltunnels sind in der Bildmitte sichtbar.

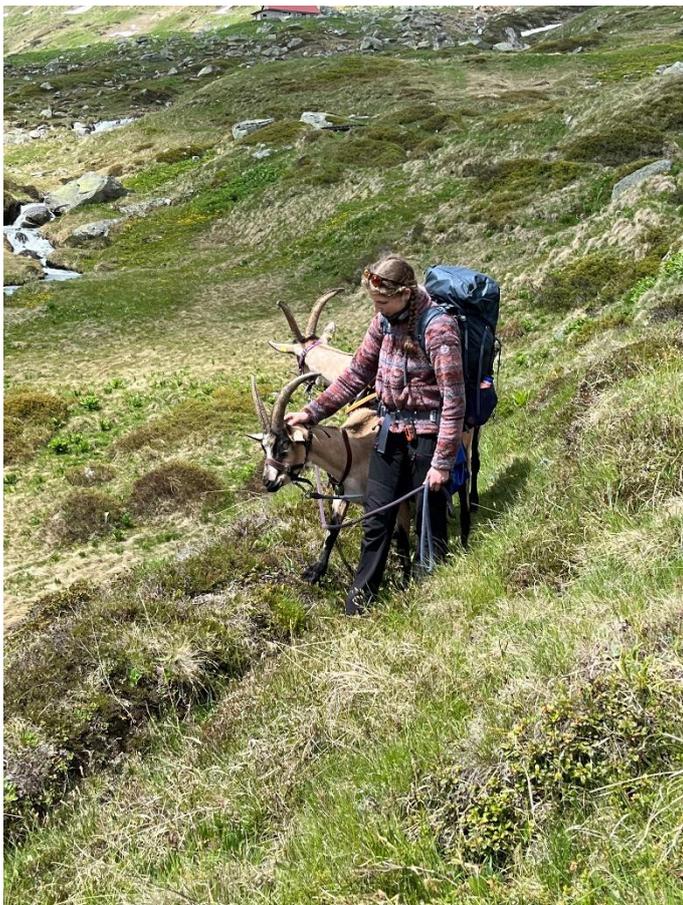
Bild: Patrick Smit.



Martin Wieland, Beat Mühlemann und Volker Clausen bauen oberhalb der Talstation der ehemaligen Militäraseilbahn am Furkapass die Zahnstange ein, dessen Bohrungen am Vorabend im Depot Realp entsprechend vorbereitet wurden.

Wegen eines Defekts der HGm 51 musste die am Vorabend konfektionierte Zahnstange zu Fuss von der Station Furka bis zur Einbaustelle getragen werden.

Bild: Arno Rudolf.



Bei der Sidelenbachbrücke begegnet die Zahnstangen-Mannschaft einer Ziegenhirtin, die ihre Tiere Richtung Furkapass treibt.

Bild: Beat Mühlemann.

Dank des guten Arbeitsfortschritts und wegen des Defekts der HGm 51 beendet das Schneeräumungs- und Auswinterungsteam der 2. Woche ihren Arbeitseinsatz bereits am Freitagabend.

Zusammenfassung und Bilanz

Mit der Inbetriebnahme und Kontrolle des Streckenblocks Muttbach-Furka endete die diesjährige Schneeräumung und Auswinterung der Bahninfrastruktur am Samstag, 10.6.2023 17.00 Uhr.

An der diesjährigen Schneeräumung und Auswinterung beteiligten sich folgende Teams: Schneeräumungs- und Auswinterungsteam, Steffenbachbrückenteam, Sicherungsanlagenteam, Dieselcrew, Brandlöschanlagenteam, Gastronomie, Sektion Innerschweiz.

37 Personen des Schneeräumungs- und Auswinterungsteams leisteten zwischen 22.5.2023 und 10.6.2023 insgesamt 218 Manntage. Während rund die Hälfte der Arbeitszeit wurden Arbeiten verrichtet, die mit der eigentlichen Schneeräumung und Auswinterung nichts zu tun hatten

Folgende Kollegen des Schneeräumungs- und Auswinterungsteams beteiligten sich dieses Jahr an der Schneeräumung und Auswinterung der Bahninfrastruktur: Gian-Andrea Braun, Reto Brehm, Alexander Briner, Michael Bühler, Volker Clausen, Ernst Demonti, Werner Dietrich, Andreas Drafehn, Daniel Feyer, Martin Fischer, Thilo Fock, Fritz Gerber, Roland Geissbühler, Ed Groenendijk, Thomas Holder, Hansruedi Küenzi, Beat Mühlemann, Urs Müller, Arno Rudolf, Hans-Ludwig Schneider, Fred Schönthal, Achim Schüler, Rudolf Schwarz, Patrick Smit, Werner Spahni, Christoph Spinnler, Peter Spruit, Stephan Stauber, Beat Suter, Alphonse Teuffer, Ruedi Tobler, Christian Weiller, Bruno Wetter, Martin Wieland, Luc Wullschleger, Bruno Zimmermann, Urs Züllig.

Ausgeführte Arbeiten

Montag, 5.6.2023	<ul style="list-style-type: none">• Montage Wasserkran Tiefenbach• Austausch markierte Zahnstangen zwischen Furka und Tiefenbach• Montage Festzelt Furka• Schneeräumung Gleis 31 und 32 (Stumpen Drehscheibe)• Auswinterung Gletsch• Montage Brandlöschanlage (BLA) Oberwald-km 44• Wagenüberfahren und Materialtransporte für Bauplatz Tunnel 3
Dienstag, 6.6.2023	<ul style="list-style-type: none">• Austausch markierte Zahnstangen zwischen Furka und Tiefenbach• Unterstützung Elektroanlagen-Team bei der Reparatur der BLA-Steuerung• Auswinterung Gletsch• Montage Brandlöschanlage (BLA) zwischen Oberwald und km 44• Vorbereitung Holz und Werkzeug für Konstruktion Holzterrasse Oberwald• Wagenüberfahren und Materialtransporte
Mittwoch, 7.6.2023	<ul style="list-style-type: none">• Ablad Kranwagen «Bruno» in Realp (Werkzeug, Zahnstangen)• Austausch Spezial-Zahnstangen bei Sidelenbachbrücke• Erfassung Zahnstangensättel zwischen Muttbach und Oberwald• Auswinterung Gletsch
Donnerstag, 8.6.2023	<ul style="list-style-type: none">• Entrümpelung und Materialentsorgung Niederspannungsraum Station Furka• Erfassung Zahnstangensättel zwischen Oberwald und Gletsch• Auswinterung Gletsch• Abbruch Sklv (ex Autozugwagen Oberalp)
Freitag, 9.6.2023	<ul style="list-style-type: none">• Auswinterung Gletsch• Reinigung und Einrichtung Gaststube Furka• Einrichtung Niederspannungsraum Station Furka• Inbetriebnahme Streckenblock Muttbach-Furka• Kontrolle Weiche 31 (Anliegen Zunge)• Montage Lagergestelle im Vorstandsraum Station Furka
Samstag, 10.6.2023	<ul style="list-style-type: none">• Reparatur und Kontrolle Streckenblock Muttbach-Luzern• Ersatz Holzboden Vorstandsraum Station Furka• Vorbereitung Ausbildungsanlässe Abteilung Betrieb @ Scheiteltunnel



Blick von der Grimsel-Passhöhe Richtung Süden. Der Totessee ist noch teilweise vereist.

Wegen der flachen Druckverteilung im Alpenraum bilden sich in der zweiten Tageshälfte Gewitterzellen. Am späten Nachmittag kommt es in der Furkaregion jeweils zu Schauern oder kurzen, aber heftigen Regengüssen.

Bild: Patrick Smit.



Blick von der Grimsel-Passhöhe Richtung Norden.

Bild: Patrick Smit.



Susanne Betschart, Andreas Drafehn, Martin Fischer, Patrick Smit und Vendula Slechtova beim sonntäglichen Picknick vor der Remise Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Morgenstimmung mit Vollmond beim Bahnhof Oberwald. Martin Fischer, Patrick Smit und Bruno Zimmermann fahren jeweils mit dem 05.35 Uhr oder 06.35 Uhr Autozug von Oberwald nach Realp.

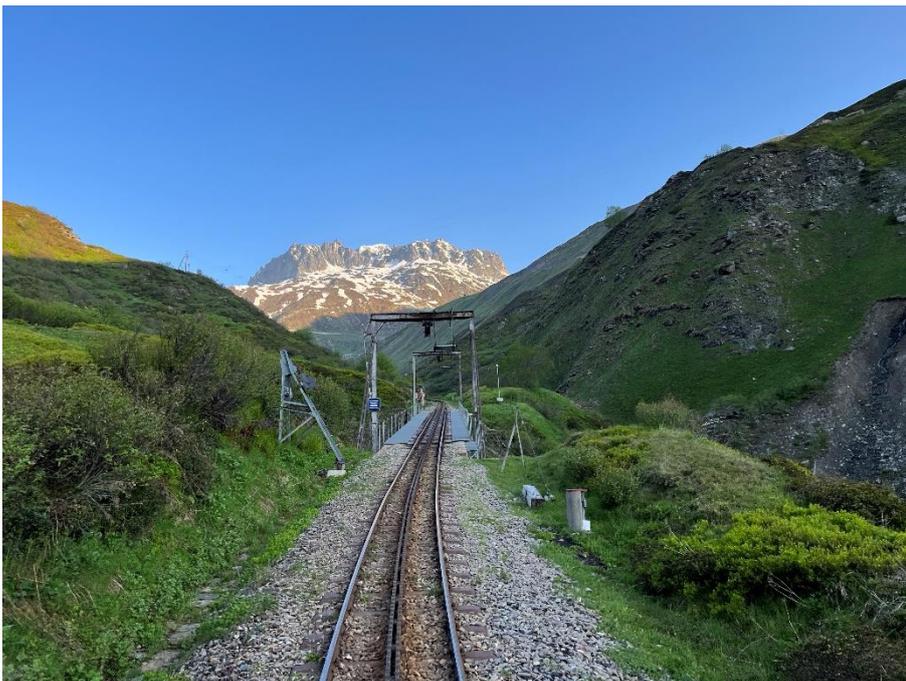
Bild: Patrick Smit.



Auf der Fahrt zu den Arbeitsstellen zwischen Tiefenbach und Furka.

Am talseitigen Portal des Tunnels 3 findet sich der Lager- und Maschinenplatz für die Teilsanierung des Tunnels. Während sechs Wochen hat eine Fremdfirma im Tunnel 3 Felsanker eingebracht und das Tunnelgewölbe mit Spritzbeton abgedichtet.

Bild: Patrick Smit.



Fantastische Morgenstimmung bei der Steffenbachbrücke auf der Fahrt zu den Arbeitsplätzen.

Bild: Patrick Smit.



Mit dem Kranwagen «Bruno» montieren Thilo Fock, Beat Suter, Werner Spahni und Martin Wieland den Wasserkran der Station Tiefenbach.

Bild: Patrick Smit.



Nach der Montage des Wasserkrans wird der am Vortag ausgespitzte Aushub des Wasserreservoirs profilfrei deponiert.

Bild: Patrick Smit.



Ablad der Zahnstangen zwischen Tiefenbach und Sidelenbachbrücke. Diese Zahnstangen ersetzen diejenigen Zahnstangen, die vor 10 Tagen markiert wurden.

Bild: Patrick Smit.



Zwischen dem Steinstafelviadukt und Station Furka wurden innert 2 ½ Tagen 50 Zahnstangen ausgetauscht.

Bild: Patrick Smit.



Beat Suter, Thilo Fock, Martin Wieland und Werner Spahni beim kräftezehrenden Austausch der Zahnstangen.

Bild: Patrick Smit.



Die «Zahnstangen-Rotte» beim Znüni oberhalb der Sidelenbachbrücke.

Bild: Martin Wieland.



Durch die warme Witterung am frühen Nachmittag dehnt sich das Eisen aus. Aus diesem Grund ist das Einpassen und Verschrauben der Zahnstangen unterhalb des Steinstafelviadukts ein mühsames Unterfangen.

Bild: Patrick Smit.



Werner Dietrich und Bruno Zimmermann unterstützen das BLA-Team bei der Auswinterung und Inbetriebnahme der Sprinkleranlage zwischen Oberwald und km 44.

Wegen der starken Versinterung fördert die Wasserfassung 1 (Rhonequelle) zurzeit kaum Wasser. Damit reduziert sich die Kapazität der Brandlöschanlage um 50%. Sofern die Fördermenge der Wasserfassung nicht rasch verbessert werden kann, muss damit gerechnet werden, dass während der kommenden Betriebs-saison die Phase Rot wegen Wassermangels früher als Sonst ausgerufen werden muss.

Bild: Urs Müller.



Andreas Schuler und Martin Fischer überführen das Material für die Sanierung der Wasserfassung Tiefenbach sowie verschiedene Dienstwagen nach Tiefenbach, Furka und Muttbach.

Bild: Martin Fischer.



Mit der Tmh 985 unterstützt Patrick Smit das Team, welches die Steuerung der BLA zwischen Räterisbachbrücke und Lammenviadukt repariert.

Bild: Patrick Smit.



Unter der Leitung von Manfred Willi bereitet das Team der VFB-Sektion Innerschweiz das BLA-Steuerkabel zum Einziehen im Kabelkanal vor. Dieses Kabel ersetzt das vor 12 Jahren eingezogene defekte Kabel.
Bild: Patrick Smit.



Vorbereitungsarbeiten für das Einziehen des neuen Steuerkabels.
Bild: Patrick Smit.



Manfred Willi prüft die Funktionstüchtigkeit eines anderen Steuerkabels.

Bild: Patrick Smit.



Viel Arbeit für die Vegetationsgruppe oberhalb von Oberwald.

Bild: Patrick Smit.



Werner Spahni und Bruno Zimmermann erfassen die knapp 12'000 Zahnstangensattel zwischen Muttbach und Oberwald. Mit Schraubenzieher und Stahlbürste muss zuerst der Kopf des Sattels gereinigt werden. Anschliessend kann der Satteltyp abgelesen und dokumentiert werden.

Bild: Bruno Zimmermann.



Werner Spahni und Bruno Zimmermann beim Erfassen der Zahnstangensattel unterhalb des Bahnübergangs Rotten.

Bild: Patrick Smit.



Thilo Fock unterstützt einen externen Fachspezialisten bei der Prüfung der Felsanker der grossen Stützmauer oberhalb des Tunnels 1. Martin Wieland beobachtet den Spezialisten bei seiner Höhenarbeit.

Bild: Patrick Smit.



Blick von der Oberkante der Stützmauer zur Reusssohle. In der Bildmitte findet sich das zylindrische Ankerprüfgerät.

Bild: Thilo Fock.



Fantastische Morgenstimmung auf dem Furkapass auf der Fahrt nach Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Martin Wieland bereitet das Bohren der Schraubenlöcher der letzten Zahnstange bei der Sidelenbachbrücke vor.

Die Tmh 985 stellt die Stromversorgung der Magnetbohrmaschine sicher.

Bild: Patrick Smit.



Beat Suter assistiert Martin Wieland beim Bohren der Schraubenlöcher der letzten Zahnstange.

Bild: Patrick Smit.



Geschafft! Alle Löcher sind gebohrt. Bei der anschliessenden Montage der Zahnstange zeigt sich, dass Martin Wieland und Beat Suter exakt gebohrt haben.

Bild: Patrick Smit.



Da das Einbringen der letzten Zahnstangen schneller abgeschlossen werden konnte als geplant, beschliesen Patrick Smit, Beat Suter und Martin Wieland die noch anstehenden Auswinterungsarbeiten der Station Furka abzuschliessen und den Niederspannungsraum der Station Furka zu entrümpeln.

Bild: Patrick Smit.



Der Niederspannungsraum nach der Entrümpelungsaktion.

Auch der Heizkörper wurde gereinigt. Auf dem Heizkörper fand sich geschmolzener Plastik, der während des Winters vom darüberliegenden Tisch auf den Heizkörper gerutscht ist. Der Tisch wurde entsorgt.

Bild: Patrick Smit.



Samuel Mohr, Thilo Fock, Beat Suter und Martin Wieland setzen in Realp die Abbrucharbeiten der ehemaligen Wagen des Oberalp- pass-Autozuges fort.
Bild: Thilo Fock.



Im Schreinereibetrieb seines Sohnes in Thun hat Fred Schönthal die neuen Lagergestelle für den Stationsvorstandsraum der Station Furka vorbereitet und mit einem grossen Anhänger nach Muttbach-Belvédère gebracht.

Werner Spahni und Thomas Betschart hieven die 6 Kasten- elemente auf die Ladebrücke des Tm 506.

Bild: Patrick Smit.



Weil der Boden feucht und der bald 31 Jahre alte Holzboden an einigen Stellen morsch ist, war die Montage der neuen Lagergestelle wesentlich umfangreicher als ursprünglich angenommen.

Der alte Holzboden wurde komplett entfernt, der mit Ölpapier abgedichtete Boden gereinigt, die Öffnungen mit einem Metallnetz mäuse sicher geschlossen.

Zurzeit sind die alten noch funktionstüchtigen Holzbohlen provisorisch verlegt. Noch vor der Saisonöffnung wird Fred Schönthal die Sanierung des Holzbodens abschliessen.

Das Material für die Lagergestelle wurde von der VFB-Sektion Bern finanziert.

Bild: Patrick Smit.



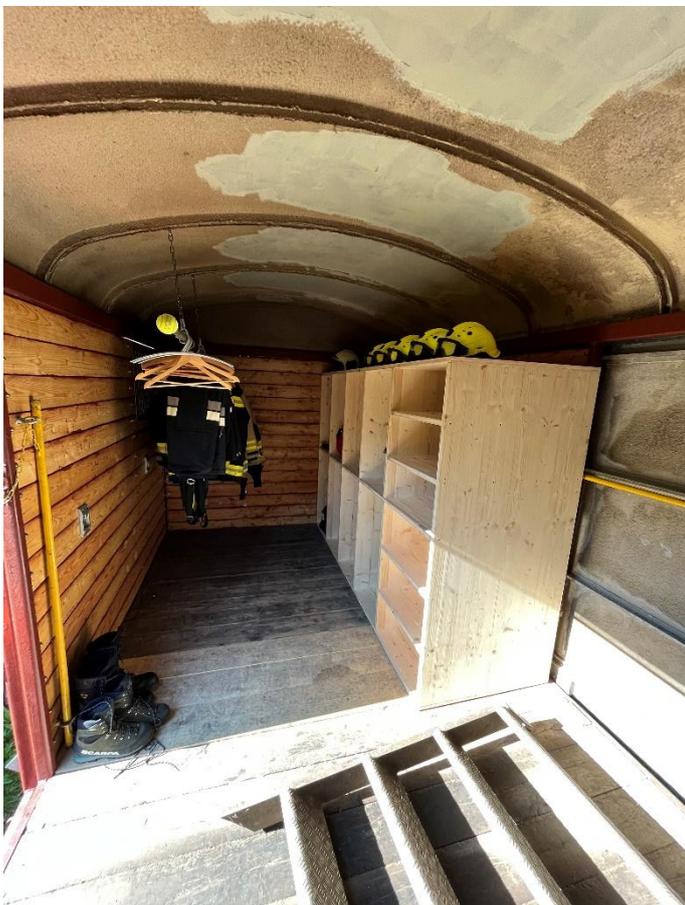
Das erste Mittagessen von 2023 in der Station Furka. Am Tisch sitzen Vertreter des Auswinterungs- und Sicherungsanlagenteams sowie die Leiterin Gastronomie, Susanne Betschart, mit ihrem jüngsten Sohn Thomas Betschart.

Bild: Patrick Smit.



Zwecks Tests des Streckenblocks Muttbach-Furka ist Patrick Smit mit dem Tmh 985 rund 10-mal durch den Scheiteltunnel gefahren.

Bild: Patrick Smit.



Im Güterwagen, der im Bahnhof Oberwald abgestellt ist, hat das Löschzugteam Gestelle für die Einsatzkleider der Löschzugbesatzung montiert.

Bild: Patrick Smit.



Andreas Drafeh and Peter montieren die Aussenuhr der Station Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Patrick Smit überführt die Tmh 985 und den Schmierwagen von Furka nach Realp.

Bild: Patrick Smit.



Warten oberhalb des Tunnels 3 bis die Durchfahrt durch den Tunnel freigegeben ist.

Bild: Patrick Smit.