

Zusammenfassung

- **Montag, 27.5.2024**
Schneeräumung Steinstafel-Furka; Gleissanierungen Tiefenbach-Steinstafelviadukt; Kontrolle Steffenbachbrücke.
- **Dienstag, 28.5.2024**
Schneeräumung Steinstafel-Furka; Auswinterung Bahnhof Furka; Öffnung Tunnel Tore Scheiteltunnel; Erkundung Muttbach-Belvédère-Bahnübergang Furkastrasse; Gleissanierungen Tiefenbach-Steinstafelviadukt.
- **Mittwoch, 29.5.2024**
Schneeräumung Bahnhof Furka; Auswinterung Bahnhof Furka; Vermessung Muttbach-Belvédère bis Bahnübergang Furkastrasse; Gleissanierungen Tiefenbach-Steinstafelviadukt.
- **Donnerstag, 30.5.2024**
Schneeräumung Bahnhof Furka; Auswinterung Bahnhof Furka; Gleissanierungen Tiefenbach-Steinstafelviadukt.
- **Freitag, 31.5.2024**
Schneeräumung Bahnhof Muttbach-Belvédère; Abstellen der Maschinen und Rollmaterial im Scheiteltunnel.
- **Samstag, 1.6.2024**
Überfuhr der INTRAC 2 vom Bahnhof Furka via Realp und Autozug Basistunnel nach Oberwald; Verlad der INTRAC 2 auf einen LKW zwecks Transport nach Gletsch am Montag, 3.6.2024.

Wetter

- **Montag, 27.5.2024**
Recht sonnig am Nachmittag meist stark bewölkt. Schneefallgrenze gegen 2000 Meter sinkend.
- **Dienstag, 28.5.2024**
Ausgedehnte Restbewölkung, danach teilweise sonnig mit Quellwolken. Oberhalb von 2800 bis 3000 Meter meist sonnig. In den Bergen schwacher Nordwestwind. Nullgradgrenze von 2200 gegen 2900 Meter steigend.
- **Mittwoch, 29.5.2024**
Recht sonnig und bis am Abend mehrheitlich trocken. Nullgradgrenze um 3000 Meter. Berge oberhalb 3000 Meter zunehmend in Wolken.
- **Donnerstag, 30.5.2024**
Recht sonnig und bis am Abend mehrheitlich trocken. Schneefallgrenze von 2500 gegen 2000 Meter sinkend.
- **Freitag, 31.5.2024**
Stark bewölkt und anhaltender Niederschlag. Schneefallgrenze zwischen 1600 und 2000 Metern. Nullgradgrenze um 2100 Meter. Bis in die Nacht auf Samstag 15 bis 25 cm Neuschnee.
- **Samstag, 1.6.2024**
Bewölkt und etwas Niederschlag. Am Nachmittag Aufhellungen. Schwache Bise. Nullgradgrenze um 2600 Meter.

Lawinengefahr

Das [SLF](#) hat für 31.5.2024 und 1.6.2024 Lawinenbulletins publiziert: **Mässige Lawinengefahr**.

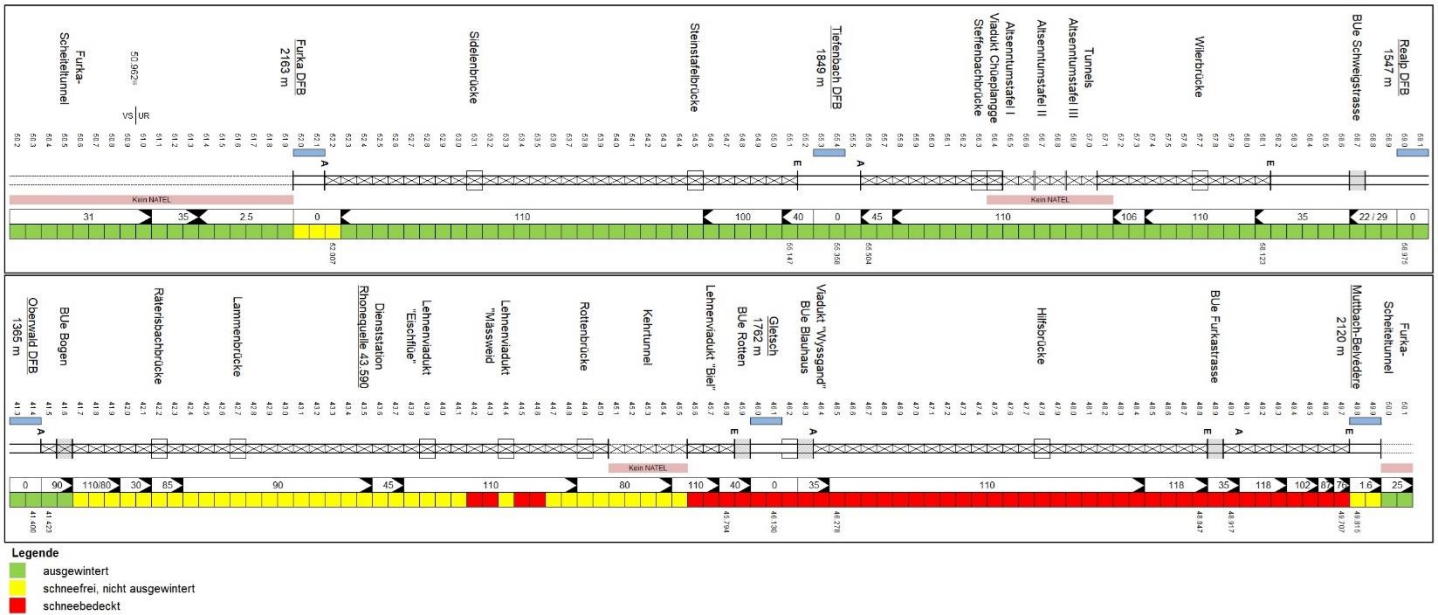
- **Nassschnee**
Unterhalb von rund 2500 m mittlere und vereinzelt grosse Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Dies vor allem bei Regen.

• **Triebschnee**

Am Donnerstag fielen oberhalb von rund 3000 m verbreitet 10 cm Schnee. Am Freitag fallen oberhalb von rund 2500 m 10 bis 30 cm Schnee. Der Neuschnee und insbesondere die mit dem mässigen bis starken Nordwind entstehenden Triebschneeanisammlungen sind störanfällig.

Am Donnerstag, 30.5.2024 ist während den Schneeräumungs- und Auswinterungsarbeiten im Bahnhof Furka spontan eine Gleitschneelawine niedergegangen. Zum Glück sind hierbei keine Schäden an Menschen, Rollmaterial und Infrastruktur aufgetreten.

Zustand Bahnstrecke am 2.6.2024:



27.5.2024

24 Mitarbeitende der Schneeräumungs-Teams machen sich zwischen 06.30 Uhr und 08.30 Uhr gestaffelt auf den Weg zu ihren Arbeitsplätzen zwischen Realp und Furka.

Bild: Patrick Smit



Der obere Teil der Arbeitsstelle der Gleissanierungsgruppe unterhalb des Steinstafelviadukts.

Bild: Patrick Smit



Die Gleissanierungsgruppe wartet im Fluchraum die Durchfahrt des Bauzuges zwischen Tiefenbach und Steinstafelviadukt ab.

Bild: Patrick Smit



Die Gleissanierungsgruppe: Niklaus Mayer, Daniel Braun, Urs Züllig, Ruedi Schwarz, Philippe Bernard, Beat Suter, Marcel Schild, Daniel Ernst, Arno Rudolf, Christian Weiller (von links).
Bild: Patrick Smit



Im Lawinenkegel unterhalb der Seitenbachbrücke sondiert Thomas Holder die Zahnstange.
Bild: Ernst Demonti



Auf Schienen- und Zahnstangenhöhe ist der hartgepresste Schnee stark vereist – eine Herausforderung für Mensch und Material.
Bild: Ernst Demonti



Der Bagger bricht den hartgepressten und vereisten Schnee auf, der anschliessend mit der HGm 51 mit Anbaufräse geräumt wird.
Bild: Ernst Demonti



Bagger und HGm 51 mit Anbaufräse kurz vor der Sidelenbachbrücke.
Bild: Bruno Zimmermann



Michael Bühler steht mit «seiner» INTRAC Raupenfräse vor dem Weidrost der Sidelenbachbrücke.
Bild: Martin Wieland



Blick vom talseitigen Portal des Tunnels 2 Richtung Tunnel 3. Vor etwas mehr als einer Woche kämpften wir hier durch meterhohe Geröll-, Erd- und Schneemassen.

Bild: Bruno Zimmermann



Das Schneeräumungs-Team beim Tagesbriefing um 17.30 Uhr in der Kantine Re-alp.

Bild: Patrick Smit



28.5.2024

Da oben im Nebel
ist irgendwo der
Bahnhof Furka.

Bild: Patrick Smit



Eine gutgelaunte
Schneeräumungs-
gruppe nach Ab-
schluss der Arbeits-
besprechung.

Bild: Patrick Smit



Nach Ankunft an der Arbeitsstelle starten die Maschinenisten die INTRAC Raupenfräsen und den Menzi Bagger.
Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber fräst einen weiteren Schnitt im stark vereisten Lawinenschnee kurz vor dem Bahnhof Furka.
Bild: Patrick Smit



Im Gegensatz zum Lawinenschnee bei den Altsenntumstafel-Tunnels ist hier der vereiste Schnee nur mit wenig Geröll, Erdreich und Vegetation durchsetzt.
Bild: Patrick Smit



Der Bagger muss den an der Basis stark vereiste Schnee aufbrechen.
Bild: Patrick Smit



Erst danach vermag die HGm 51 mit Anbaufräse den Schnee wegzufräsen.

Bild: Ernst Demonti



Der Schneeräumungs-Tross erreicht den Bahnhof Furka.

Bild: Patrick Smit



Eric Fornallaz (Lokführer) und Ernst Demonti (Fräsmaschinist) kurz vor der Zahnstangeneinfahrt Furka.
Bild: Patrick Smit



Bruno Zimmermann (im Bild), Andreas Simmen und Patrick Smit messen die exakte Lage der Zahnstangeneinfahrt Furka ein. Dies ist wichtig, weil weder die INTRAC Raupenfräse noch der Bagger und die HGm 51 mit Anbaufräse im Bereich der Weichen und Zahnstangeneinfahrten tief fräsen bzw. graben dürfen.
Bild: Patrick Smit



Einmessen des Vorplatzes. Bruno Zimmermann mit gelber Warnweste steht an der Ecke der «Empore» des Bahnhofs Furka. Der Vorplatz liegt unter einer 6 m mächtigen Schneedecke.

Bild: Patrick Smit



Der Pfeil markiert die rechte Dachkante des Bahnhofsgebäudes, die unter 3 m Schnee begraben ist.

Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber erreicht mit der INTRAC Raupenfräse die Zahnstangeneinfahrt Furka. Bild: Patrick Smit



Mit dem Messgerät sucht der Vermessungstrupp die Kante der Drehscheibe und das bergseitige Stumpengleis. Die Kante und die Gleisachse werden anschließend mit Holzpflocken markiert. Bild: Patrick Smit



Einzig die Schneepfähle und der Vermessungstrupp «verraten», dass irgendwo unter dem Schnee die Anlagen des Bahnhofs Furka sind.

Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber beim Räumen der Gleise bei der Einfahrweiche Furka, Seite Realp.

Bild: Patrick Smit



Andreas Simmen, Bruno Zimmermann und Patrick Smit steigen in den Scheiteltunnel, um beidseitig die Tunnel Tore zu öffnen.

Bild: Patrick Smit



Das Westportal des Scheiteltunnels nach Öffnung der Tunnel Tore.

Bild: Patrick Smit



Nach Öffnung der Tunnel Tore werden wir im Wallis mit Sonnenschein begrüsst.

Bild: Patrick Smit



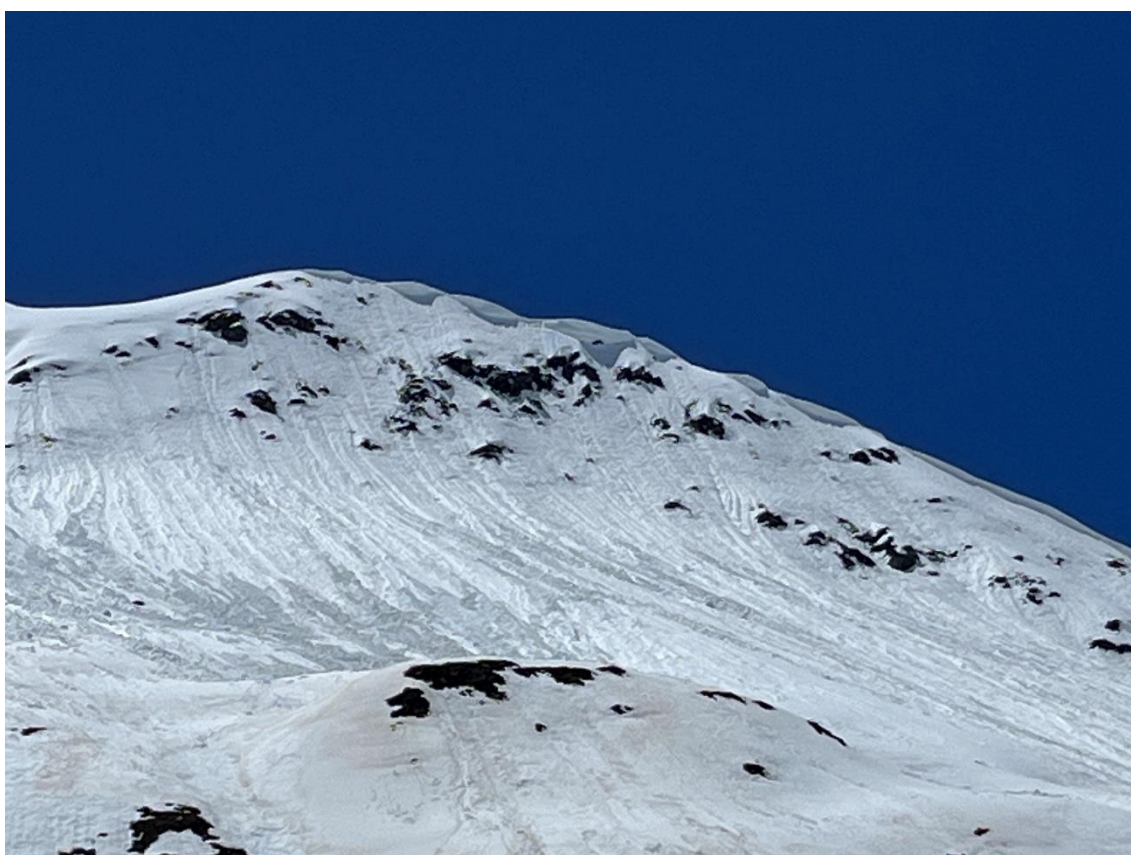
Der Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit



Die Wächten am Tällistock und der darunterliegende schneebedeckte Hang bereiten uns Sorgen. Vor 3 Jahren ist ein Teil der Wächte abgebrochen und hat eine Gleitschneelawine ausgelöst, die den fast geräumten Bahnhof Muttbach-Belvédère fast vollständig verschüttet hat.

Bild: Patrick Smit



Detailbild der Wächten am Tällistock.

Bild: Patrick Smit



Das Muttbachtal. Die Stille ist unbeschreiblich schön.

Bild: Patrick Smit



Nach dem Fussmarsch durch den Scheiteltunnel werden wir am Ostportal von der HGm 51 mit Anbaufräse «begrüsst».

Bild: Patrick Smit



Während unserer dreistündigen Arbeit im Scheiteltunnel ist im Bahnhof Furka Einiges passiert.

Bild: Patrick Smit



Andreas Simmen und Bruno Zimmermann beim wohlverdienten Lunch.

Bild: Patrick Smit



Nach der Räumung des Gleis 2 beginnen Martin Wieland (Bagger) und Stephan Stauber (INTRAC Raupenfräse) mit der Räumung des Vorplatzes des Bahnhofs Furka.

Bild: Patrick Smit



Der schwere Schnee verstopft regelmässig das Kamin der Anbaufräse. Ernst Demonti beim «Entstopfen» der Kammine.

Bild: Patrick Smit



Martin Wieland verschafft sich ein Bild der exakten Lage der Dachkante des Bahnhofgebäudes.
Bild: Patrick Smit



Blick vom geräumten Gleis 2 Richtung Bahnhofsgelände. Stephan Stauber's INTRAC Raupenfräse zieht 6 m höher ihre Bahn.
Bild: Patrick Smit



Am frühen Nachmittag bringt die HG 2/3 «Weiss-horn» den Werkstattwagen mit dem dringend benötigten Dieseltank von Re-alp zur Station Furka.

Bild: Patrick Smit



Die HG 2/3 «Weiss-horn» im Bahnhof Furka.

Bild: Patrick Smit



Während Stephan Stauber an der Ostseite des Bahnhofs Furka fräst, ...
Bild: Patrick Smit



... arbeiten Thomas Holder und Michael Bühler an der Westseite des Bahnhofs.
Bild: Patrick Smit



Der untere rote Pfeil markiert den Mittelpunkt der Drehscheibe, die unter 3 m Schnee liegt. Der obere Pfeil zeigt den Standort des Reservoirs der Wasserversorgung des Bahnhofs Furka.
Bild: Patrick Smit



Die dunklen Bänder sind stark vereiste Schneesichten, die mehrere cm mächtig sind.
Bild: Patrick Smit



Der mit braunen Holzbohlen verrammelte Eingang zu den Toiletten des Bahnhofs Furka. Auf den Gebäudedächern liegt 3 m Schnee.
Bild: Patrick Smit



Bagger und INTRAC Raupenfräse beim Räumen des Vorplatzes des Bahnhofs Furka.
Bild: Patrick Smit



Auf der Rückfahrt nach Realp kurz vor der Sidelenbachbrücke.
Bild: Patrick Smit



Tagesbriefing für einmal draussen in der warmen Frühlingssonne.
Bild: Patrick Smit



29.5.2024
Ablad der Gleissanierungs-Gruppe oberhalb der Zahnstangeneinfahrt Tiefenbach Seite Furka.
Bild: Patrick Smit



Von links: Beat Suter, Daniel Ernst, Marcel Schild und Ruedi Schwarz beim Korrigieren der Höhenlage der Zahnstange zwischen Tiefenbach und Steinstafelviadukt,
Bild: Patrick Smit



Von links: Marcel Schild, Ruedi Schwarz, Achim Schüler, Daniel Ernst, Daniel Braun, Arno Rudolf und Urs Züllig nach Abschluss der Sanierung von 570 m Gleis.

Bild: Patrick Smit



Blick Richtung Westen mit dem Bahnhof Furka am Fuss des Balubergs.

Bild: Luc Wullschleger



Morgenstimmung im Bahnhof Furka.
Bild: Luc Wullschleger



Mit einem GPS-Gerät messen Christian Weiller, Luc Wullschleger und Bruno Zimmermann die Gleisachsen und die Gebäudekonturen des Bahnhofs Muttbach-Belvédère ein.
Bild: Luc Wullschleger



Der Bahnhof Muttbach-Belvédère. Die Ockerfarbe auf der Schneeoberfläche rührt vom Saharastaub. Bild: Luc Wullschleger



Nach einem Tag unablässigem Fräsen wird das Bahnhofsgebäude Furka allmählich im Schnee sichtbar. Bild: Patrick Smit



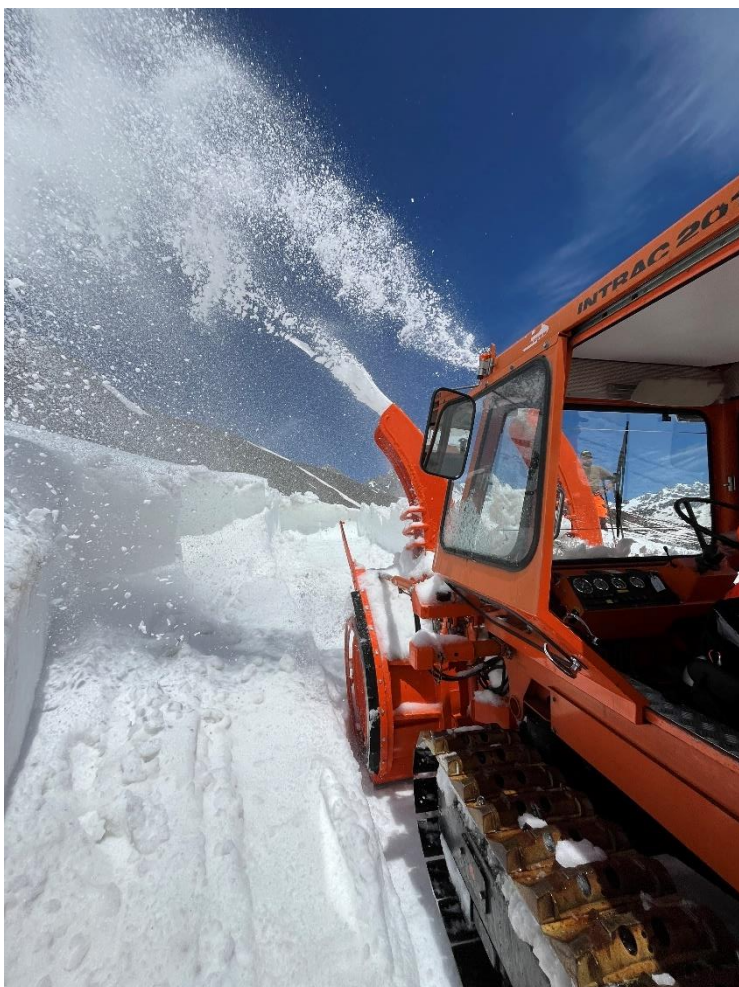
Gut sichtbar die 3 m mächtige Schneeschicht auf dem Bahnhofsgebäude Furka.
Bild: Patrick Smit



Wie klein Mensch und Maschine in dieser grandiosen Schneelandschaft erscheinen.
Bild: Patrick Smit



Martin Wieland und Thomas Holder nehmen die Räumung der «Empore» des Bahnhofs Furka in Angriff.
Bild: Patrick Smit



Die «Empore» liegt unter 3 m Schnee begraben.
Bild: Patrick Smit



Martin Wieland begleitet Thomas Holder bei der heiklen Fräsarbeit auf der «Empore».

Bild: Patrick Smit



Der Hohlraum zwischen Relaisgebäude, die Neigung, die Platzverhältnisse und der wenig tragfähige Frühjahrsschnee macht die Räumung auf der «Empore» anspruchsvoll.

Bild: Patrick Smit



Die HGM 51 mit Anbaufräse räumt laufend den Schnee von den Gleisen, welche die INTRAC Raupenfräsen während der Räumung des Vorplatzes und der «Empore» des Bahnhofs Furka auf die Gleise geworfen haben.

Bild: Patrick Smit



Die beiden INTRAC Raupenfräsen unterstützen die HGM 51 mit Anbaufräse bei deren Räumarbeit.

Bild: Patrick Smit



Miteinander zum Erfolg.
Bild: Patrick Smit



Freischaufeln der
Drehscheibe des
Bahnhofs Furka.
Bild: Patrick Smit



30.5.2024

Während das Schneeräumungs-Team frühmorgens mit der HGm 4/4 61 zu ihren Arbeitsplätzen gebracht wird ...

Bild: Patrick Smit



... schmieren Thilo Fock und Patrick Smit die Zahnstange zwischen Tiefenbach und Furka.

Bild: Patrick Smit



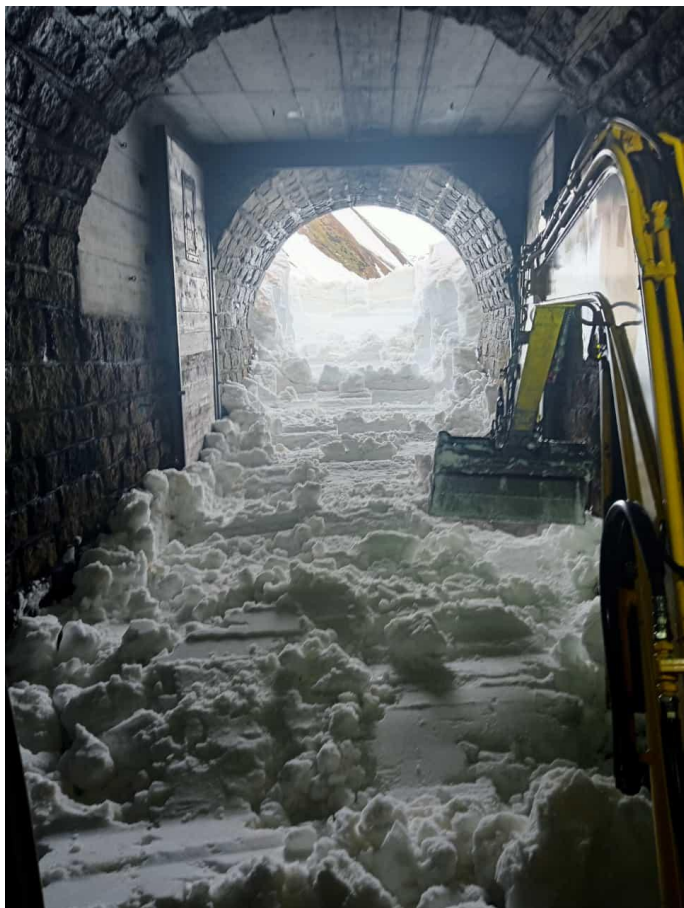
Nach der Schmierfahrt fährt die HGM 51 zurück nach Tiefenbach. Dort wird die Anbaufräse wieder an die HGM 51 montiert.

Bild: Patrick Smit



Immer das Erste, was ausgewintert wird: Die Gaststube und der Ofen des Bahnhofs Furka.

Bild: Ernst Demonti



Am Westportal des Scheiteltunnels baggert Martin Wieland eine Schnee-Rampe.

Bild: Martin Wieland



Anschliessend «zieht» sich Martin Wieland aus dem Scheiteltunnel ins Freie.

Bild: Martin Wieland



In Muttbach-Belvédère wintern Andreas Simmen und Martin Wieland als Erstes die ehemalige Militärunterkunft aus ...

Bild: Martin Wieland



... und heizen den Ofen ein.

Bild: Martin Wieland



Zwischenzeitlich verladen Eric Fornallaz und Ernst Demonti die INTRAC Raupenfräse von Michael Bühler und Thomas Holder auf den Tiefgänger und überführen diese vom Bahnhof Furka zum Westportal des Scheiteltunnels.
Bild: Eric Fornallaz



Am Westportal angekommen, fräst sich Thomas Holder ins Freie.
Bild: Eric Fornallaz



Blick aus dem Westportal des Scheiteltunnels.
Bild: Eric Fornallaz



Martin Wieland baggert sich durch die meterhohen Schneemassen auf der Zufahrtsstrasse zum Bahnhof Muttbach-Belvédère. Angesichts der schieren Schneemenge und der Lawinengefahr geben wir das Unterfangen rasch auf.
Bild: Michael Bühler



Ernst Demonti bei der Montage des Ausfahrtsignals Furka.

Bild: Eric Fornallaz



Der Vorplatz des Bahnhofs Furka nach 2 Tagen Fräs- und Räumarbeit.

Bild: Patrick Smit



Ausräumen des Sommermaterials und Einräumen des Wintermaterials in das Schneeräumungsmagazin an der Ostseite des Bahnhofgebäudes Furka.

Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber beim Räumen des Stumpengleises Seite Realp des Bahnhofs Furka.

Bild: Patrick Smit



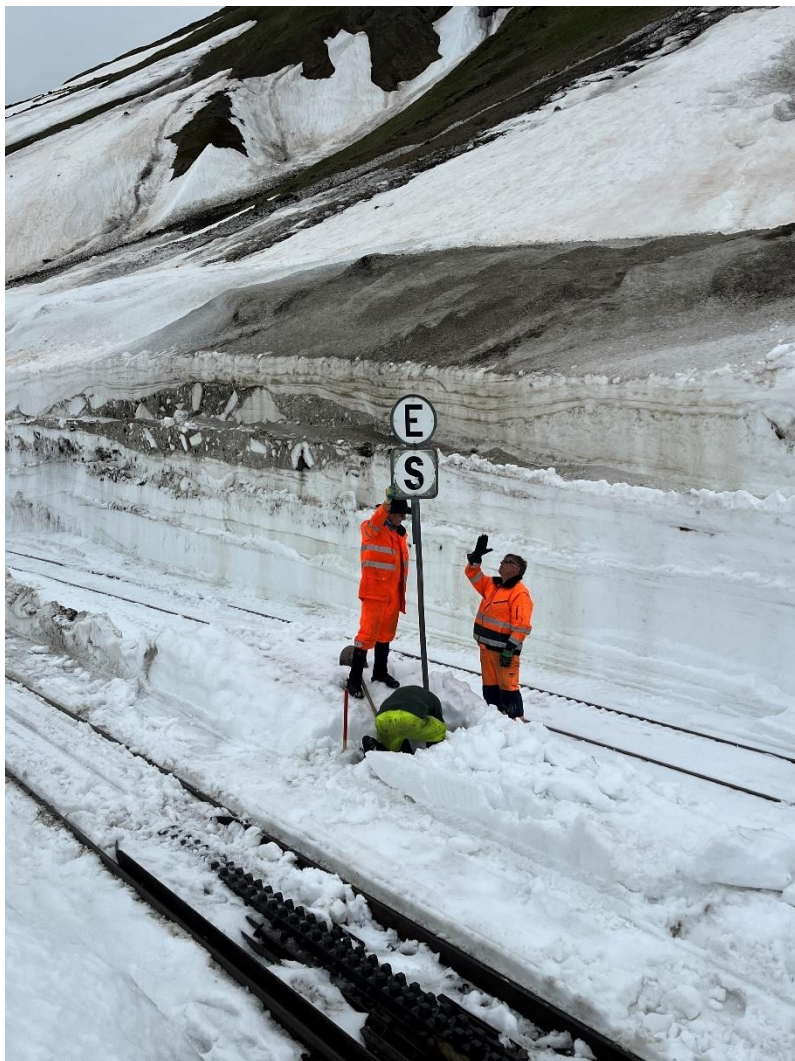
Blick von der Einfahrweiche Seite Realp des Bahnhofs Furka gegen Westen. Regen und Sonne wechseln sich ab.

Bild: Patrick Smit



Ernst Demonti und Eric Fornallaz verladen den Schmierwagen auf den Kranwagen «Kari».

Bild: Patrick Smit



Andreas Kessler, Thilo Fock und Ruedi Schwarz montieren das A/E Signal bei der Zahnstangeneinfahrt Furka.
Bild: Patrick Smit



Mittagessen in der gemütlich warmen Gaststube des Bahnhofs Furka.
Bild: Patrick Smit



Nach dem Mittagessen verladen wir die INTRAC Raupenfräse von Stephan Stauber zwecks Überfuhr durch den Scheiteltunnel nach Muttbach-Belvédère auf den Tiefgänger, Bild: Patrick Smit



Bei der Einfahrt in der Scheiteltunnel löst sich völlig unerwartet eine Gleit-schneelawine von der Furkapasshöhe. Bild: Eric Fornallaz



Die Gleitschneelawine hat ihren Ursprung in einer Kuhle unterhalb der Furkapasshöhe. Der Eintrag von Bergwasser in die Kuhle und die warme Witterung haben den Schnee in der Kuhle mobilisiert. Das Bergwasser stammt von den Niederschlägen der letzten Tage.

Bild: Patrick Smit



Der links im Bild liegende Schneeblock wurde vom bergseitigen Gleis um das Ausfahrtsignal abgelenkt.

Bild: Patrick Smit



Wir hatten Glück, dass bei der Gleitschneelawine weder Mensch und Rollmaterial noch Infrastruktur zu Schaden kamen.

Bild: Patrick Smit



Die Furkareuss führt mehr Wasser als in den letzten Tagen.

Bild: Patrick Smit



31.5.2024

Während es unterhalb der Steffenbachbrücke regnet ...

Bild: Patrick Smit



... herrscht auf
2160 müM wieder
Winter.

Bild: Patrick Smit



Bei stürmischem Schneefall machen die Maschinen in Muttbach-Belvédère die INTRAC Rau-
penfräsen und den Bagger betriebsbereit.

Bild: Patrick Smit

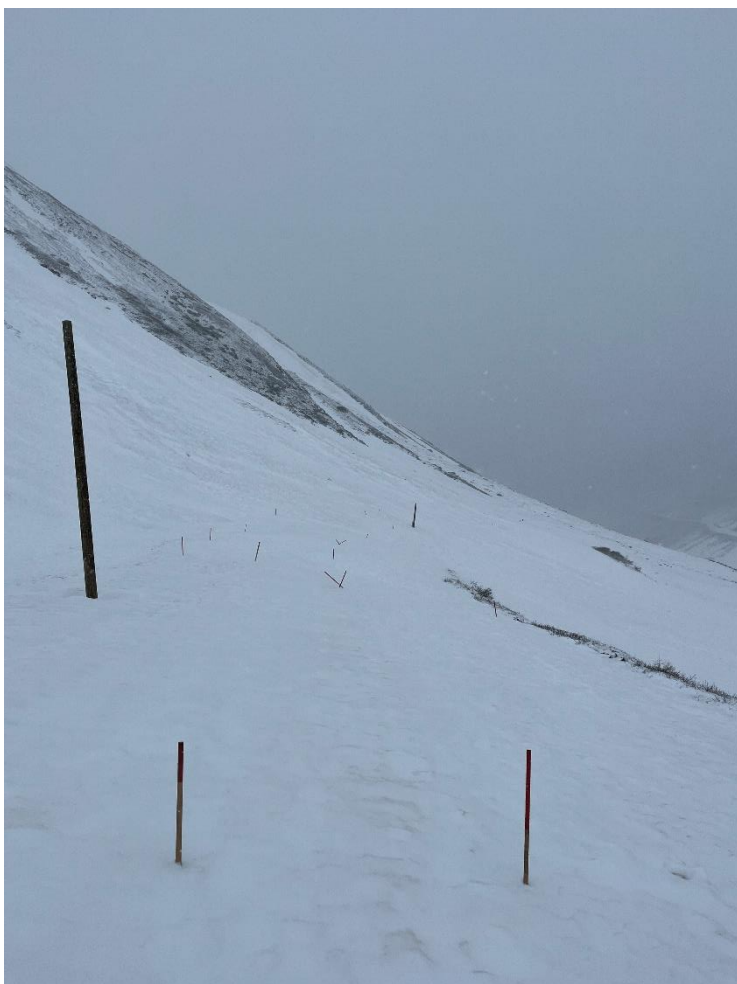


Maschinen bei dieser Witterung zu begleiten, ist alles andere als angenehm.

Bild: Patrick Smit



Der Wind wechselt ständig seine Richtung und Stärke.
Bild: Patrick Smit



Zum Glück sind die Holzpflocke gut in den Schnee gerammt. Die Holzpflocke hat der Vermessungstrupp vor 2 Tage gesetzt.
Bild: Patrick Smit



Blick von der Zahnstangeneinfahrt Muttbach-Belvédère Richtung Scheiteltunnel.
Bild: Patrick Smit



Thomas Holder beim Fräsen des Gleis 2 des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.
Bild: Patrick Smit



Die HGm 51 mit Anbaufräse räumt dem mit dem Bagger aufgebrochenen vereisten Schnee vom Gleis 1 des Bahnhofs Muttbach-Belvédère weg.
Bild: Patrick Smit



Nicolas Darioli (Lokführer, rechts) und Ernst Demonti (Fräsmaschinist) im Führerstand der HGm 51.
Bild: Patrick Smit



In 3 m Tiefe finden wir die Fundamente des Tastenkastens des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.
Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber (links) räumt das Gleis 1, Thomas Holder das Gleis 2 des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.
Bild: Patrick Smit



Die HGM 51 mit Anbaufräse folgt der INTRAC Rau-
penfräse.

Bild: Patrick Smit



Alle 4 Maschinen
bei der Einfahrwei-
che Seite Gletsch
des Bahnhofs Mutt-
bach-Belvédère.

Die geringe Tragfä-
higkeit des
Schnees ab der
Einfahrweiche
macht ein Weiter-
kommen von Mutt-
bach-Belvédère
Richtung Gletsch
fast unmöglich. Wir
entscheiden uns
daher, die Räu-
mung abubrechen
und es in der
3. Schneeräu-
mungswoche von
Gletsch her zu ver-
suchen.

Bild: Patrick Smit



Blick vom Westportal des Scheiteltunnels zum Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit



Aus Sicherheitsgründen ziehen wir alle Maschinen in den Scheiteltunnel zurück. Zusätzlich überführen wir eine INTRAC Raupenfräse zum Ostportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit



Der Menzi Bagger und eine INTRAC Raupenfräse am Westportal des Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit



Rangieren bei Schneegestöber im Bahnhof Furka.
Bild: Patrick Smit



Der Vorplatz des Bahnhofs Furka ist mit 15 cm Neuschnee bedeckt.

Bild: Patrick Smit



1.6.2024

Nachdem der Kanton VS uns am Freitagnachmittag die Genehmigung erteilt hat, nach Gletsch fahren zu dürfen, entscheiden wir, die INTRAC Raupenfräse, die im Ostportal des Scheiteltunnels abgestellt ist, via Realp und Basistunnel nach Oberwald zu überführen.

Bild: Martin Wieland



Mit der HGm 4/4 61 überführen
Stephan Stauber, Ernst Demonti
und Martin Wieland die
INTRAC Raupenfräse von
Furka nach Realp.
Hier Winter ...
Bild: Ernst Demonti



... da Frühling.
Die INTRAC Raupenfräse mit einer
Schneehaube auf dem Autozug in Realp.
Bild: Martin Wieland