

Streckenabschnitt Oberwald-Gletsch: Zwischen Oberwald und dem talseitigen Portal des Kehrtunnels ist das Bahntrasse schneefrei.

Bei km 41,9 (oberhalb Bahnhof Oberwald) hat ein Felssturz 3 Zahnstangen, und je eine Schwelle und Zahnstangensattel demoliert.

Zwischen dem Lehnenviadukt Eischflüe und der Wasserfassung 2 ist das Bahntrasse mit vielen Ästen und sogar Baumstämmen bedeckt. Dieses Material stammt von Lawinen, die auf diesen Streckenabschnitt niedergegangen sind.

Auf dem Rottenviadukt hat eine Staublawine mehrere Laufgitter aus ihren Verankerungen gerissen. Ein Laufgitter wurde um eine Stahlstütze für die talseitigen Handläufe des Rottenviadukts «gewickelt». Auf der Passstrasse oberhalb des Rottenviadukts hat die gleiche Staublawine mehrere Begrenzungssteine ausgerissen.

Der Schotterplatz¹ und das Bahntrasse zwischen dem Kehrtunnel und dem Bahnübergang Rotten liegen unter einem grossen Lawinenkegel. Diese aussergewöhnliche Lawine ist vom Grimselpass niedergegangen. Die Schneefräsen der Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis mussten vor 2 Wochen 7 (Vertikal-)Schnitte durch den Lawinenkegel fräsen, bis die Kantonsstrasse nach Gletsch freigelegt war.

Bahnhof Gletsch: Neben der Remise Gletsch und vor deren Tore liegt noch höchstens 1,5 m Schnee. Die Gleise des Bahnhofs Gletsch sind entweder schneefrei oder noch geringmächtig schneebedeckt. Der Grube der Drehscheibe Gletsch ist noch zur Hälfte mit Schnee verfüllt.

Streckenabschnitt Gletsch-Westportal Scheiteltunnel: An schattigen Stellen ist das Bahntrasses zwischen Gletsch und Bahnübergang Furkastrasse noch geringmächtig schneebedeckt. Bei km 47 (Flurname: Schneetole) ist einmal mehr eine grosse Lawine vom Bidmer bis zum Gletschboden niedergegangen. Die Pegelstandmessungen der hydrologischen Station Gletsch vom 17.2.2026 zeigen, dass diese Lawine der Rotten für mehrere Stunden gestaut hat. Die im letzten Jahr konstruierte Stützmauer wurde nicht beschädigt.

An mehreren Stellen haben Lawinen eine Steinblockmauer beschädigt. Weil das Schotterbett rund 20-30 cm tiefer als die Banketterhöhung lag, wurde diese an einer Stelle über mehrere Meter von Lawinen beschädigt.

Zwischen Bahnübergang Furkastrasse und dem Westportal des Scheiteltunnels ist das Bahntrasse zwischen 1 m und 4 m schneebedeckt. Die Wächten auf den Kreten des Bidmers und Tällistocks sind fast verschwunden. Im Gegensatz zu den Hängen des Tällistocks sind die Hänge des Bidmers schneefrei oder entladen. Mit Ausnahme des hinteren Teils ist der Zufahrtsweg zur Station Muttbach-Belvédère schneefrei.

Bahnhof Furka: Vor dem Ostportal des Scheiteltunnels liegt noch max. 2 m Schnee. Die Gleise des Bahnhofs Furka sind zwischen 0 m und 2 m schneebedeckt. Die Dachkanten des Stations- und Relaisgebäudes sind gut sichtbar. Auf dem Vorplatz des Stationsgebäudes liegt noch max. 3 m Schnee. Das Wasserreservoir des Bahnhofs Furka liegt nach wie vor im Schnee.

Streckenabschnitt-Furka-Tiefenbach: Ab ca. 300 m unterhalb der Zahnstangeneinfahrt Furka ist das Bahntrasse bis Steinstafelviadukt schneefrei. Im Vergleich zu anderen Jahren ist die Schneeverwehung unterhalb des Steinstafelviadukts klein. Im Steinsäumli wurde das Bahntrasse von einem Schneerutsch verschüttet. Der Bahnhof Tiefenbach ist komplett schneefrei.

Streckenabschnitt Tiefenbach-Realp: Das Bahntrasse zwischen Tiefenbach und dem Windenhaus der Steffenbachbrücke ist fast schneefrei. Im Steffenbach Tobel liegt im Bereich der Klappbrücke max. 3 m vereister Lawinenschnee. Das Einzugsgebiet des Steffenbach Tobels scheint noch nicht entladen zu sein.

Im Bereich des bergseitigen Portals des Tunnels Alsenntumstafel I liegt auf einer Länge von ca. 30 m bis 7 m Lawinenschnee. Am bergseitigen Portal des Alsenntumstafels II finden sich auf einer Länge von ca. 100 m 3 Lawinenkegel von bis ca. 5 m Mächtigkeit. Das Bahntrasse zwischen den Alsenntumstafels II und III wurde ebenfalls von 2 Lawinen verschüttet. Gemäss [AVABlog des SLF](#) stammen alle Lawinen zwischen den Tunnels von ein und derselben sehr grossen, etwa 450 m breiten nasse Schneebrettlawine.

Die Hänge unterhalb der Steffenbachbrücke sind entladen. Das Bahntrasse zwischen Alsenntumstafel III und Realp ist schneefrei.

¹ Auf dem Schotterplatz lagert der Schotter, der für den Totalumbau des Streckenabschnitts zwischen km 47,5 und km 47,7 während den Kalenderwochen 23 und 24 benötigt wird.



Nach einem gemeinsamen Nachessen und Frühstück bei Patrick brechen Andreas Klee, Roger Bangert, Patrick Smit, Bernhard Lang, Martin Fischer und Toni Waldis (von links) zur Streckenerkundung auf.

Bild: Andreas Klee.



Gleisschaden zwischen Bahnübergang Bogen und Lawenschutzdamm oberhalb von Oberwald.

Bild: Roman Häusler.



Dieser Felsblock hat das Gleis demoliert. Ohne das Bahntrasse wäre der Felsblock wahrscheinlich in ein Haus in Oberwald gestürzt.

Bild: Roman Häusler.



In der Rottenschlucht.

Bild: Andreas Schuler.



Überbleibsel der Schneelawinen in der Rottenschlucht.

Bild: Andreas Schuler



Morgenstimmung in der Rottenschlucht.

Im Bereich der Wasserfassung 2 muss der Kanton Wallis an der Kantonsstrasse nach Gletsch Winterschäden reparieren.

Bild: Patrick Smit.



Patrick Smit und Bernhard Lang inspizieren die Schäden der Laufgitter des Rottenviadukts.

Der Schliessmechanismus des rechten Tunneltors wurde wahrscheinlich von der Staublawine verbogen. Aus diesem Grund kann das rechte Tunneltor zurzeit nicht in der Sommerstellung arretiert werden.

Bild: Andreas Kleeb.



Das verbogene Laufgitter an einer Stahlstütze für die talseitigen Handläufe zeugt von der Kraft des von der Staublawine verursachten Luftdrucks.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom talseitigen Portal des Kehrtunnels talwärts in die Rottenschlucht. Im Hintergrund das Blashorn, Mittagshorn und Pizzo Gallina (3060 müM).

Bild: Patrick Smit.



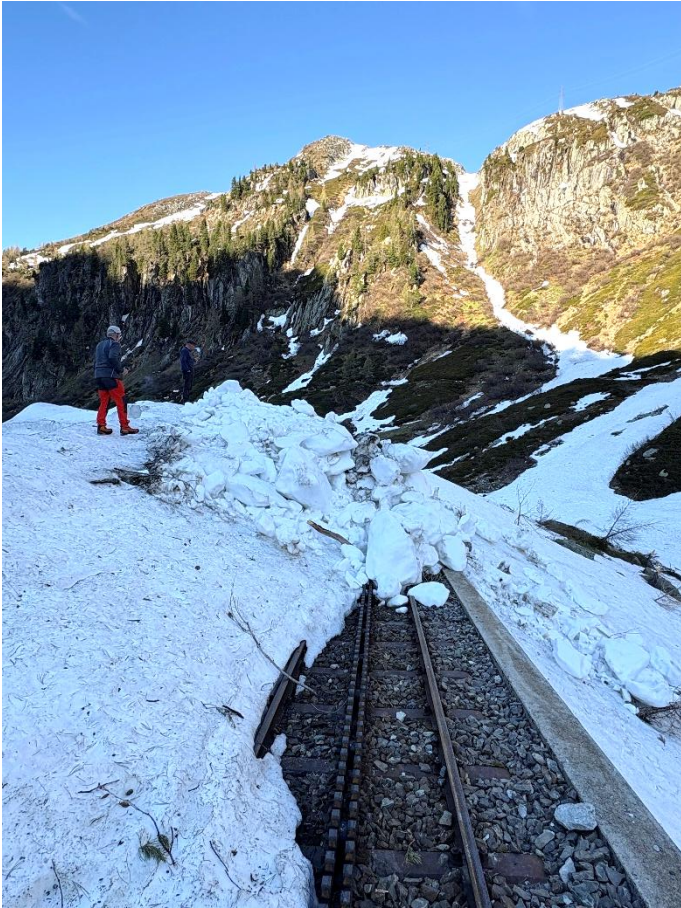
Blick von der Kantonsstrasse oberhalb des Rottenviadukts Richtung Schotterplatz oberhalb des Kehrtunnels.

Bild: Patrick Smit.



Der Restschnee vor dem bergseitigen Portal des Kehrtunnels.

Bild: Patrick Smit.



Der Lawinenkegel zwischen Bahnübergang Rotten und Kerhtunnel.

Bild: Patrick Smit.



Bernhard Lang beäugt den Restschnee auf der Nordseite der Remise Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Restschnee vor den Toren der Remise Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Zum Vergleich:
Remise Gletsch im Mai 2018.

Bild: Patrick Smit.



Bahnhof Gletsch.
Bild: Andreas Kleeb.



Das Bahnhofsgebäude von Gletsch.
Bild: Patrick Smit.



Zurzeit werden die Werkleitungen des Hotels Glacier du Rhône erneuert. Vor dem Hotel klafft deshalb ein grosses Loch in der Strasse.

Die Strasse ist daher von Oberwald nur bis zum Infopoint Gletsch befahrbar.

Die Strassen in Gletsch werden ab ca. Ende Mai 2026 im Einbahnverkehr wieder befahrbar sein. Der Einbahnverkehr in Gletsch bleibt mindestens bis Ende Juli 2026 bestehen.

Bild: Patrick Smit.



Werkleitungsbau an der Kreuzung in Gletsch.

Bild: Pius Zumoberhaus.



Die Drehscheibe von Gletsch.
Bild: Patrick Smit.



Blick vom Bahnübergang Blauhaus
Richtung Bahnhof Gletsch.
Bild: Patrick Smit.



Blick vom Bahnübergang Blauhaus bergwärts.

Bild: Patrick Smit.



Die Siedlung Gletsch in der Morgensonne.

Bild: Patrick Smit.



Immer wieder treffen wir auf kleine und grosse Felsblöcke, die auf dem Bahntrasse liegen.

Bild: Patrick Smit.

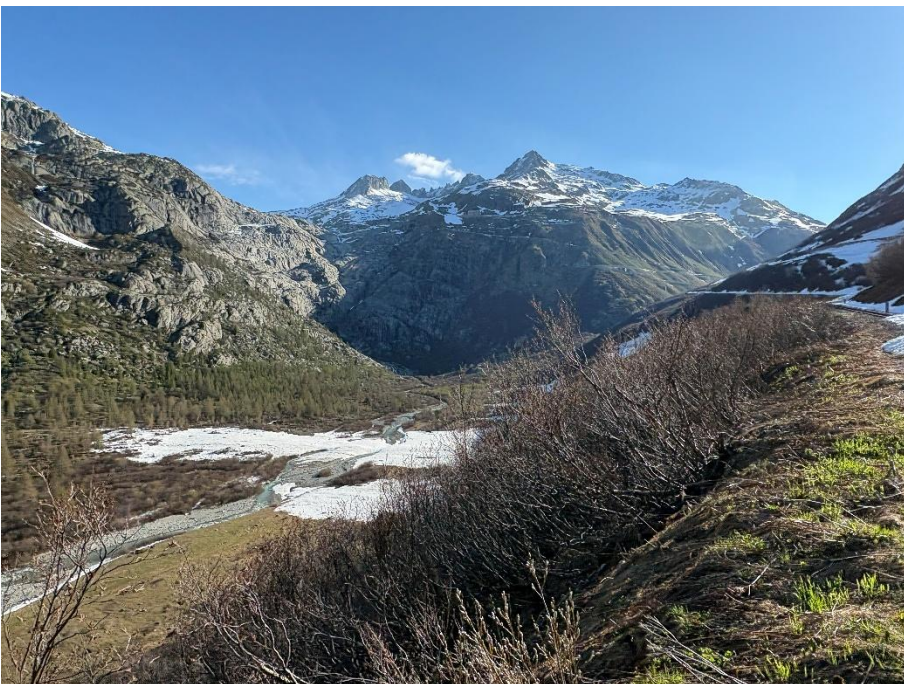


Im Gegensatz zu anderen Jahren geht von diesen Wächten auf der Krete des Bidmers eine geringe Gefahr aus.

Bild: Patrick Smit.



Die «üblichen» Lawinenkegel in der Schneetole,
Bild: Patrick Smit.



Einige Lawinen vom Bidmer haben Gletschboden erreicht und der Rotte kurzzeitig aufgestaut.
Bild: Patrick Smit.



Ein weiterer Felsblock auf dem Bahntrasse.
Bild: Patrick Smit.

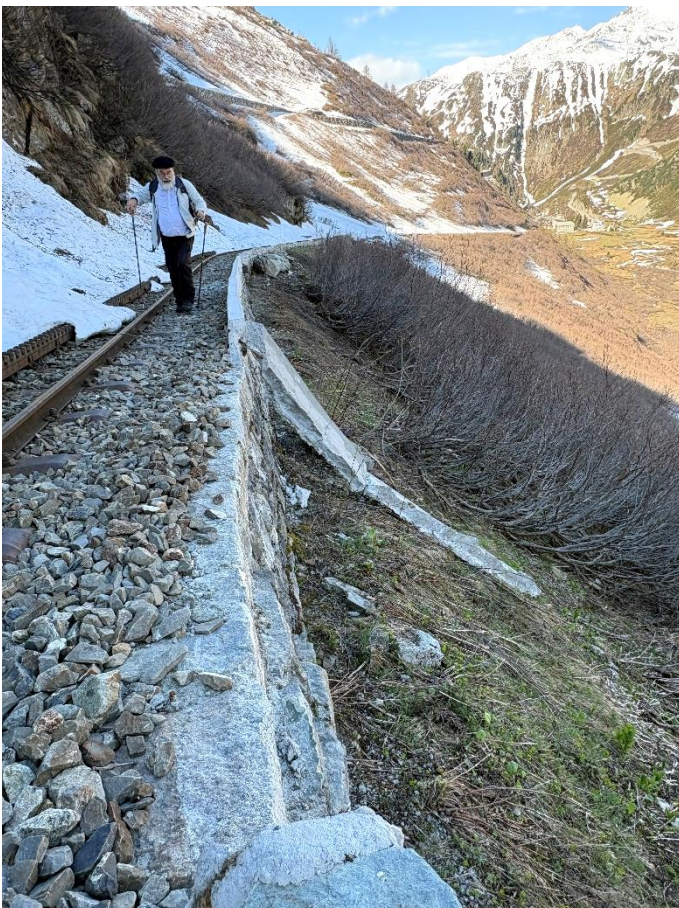


Die neue Stützmauer bei km 47,0.
Bild: Patrick Smit.



Hier haben die Lawinen an der Banketterhöhung keinen Schaden angerichtet.

Bild: Patrick Smit.



Beschädigte Banketterhöhung bei der Hilfsbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Schneedruck und Lawinen haben die provisorischen Einrichtungen bei der Hilfsbrücke demoliert.

Bild: Patrick Smit.



Lawinenkegel unterhalb des Bahnübergangs Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit.



Unterhalb des Bahnübergangs Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit.



Bahnübergang Furkastrasse.

Die Passstrasse ist bereits bis Passhöhe geräumt.

Bild: Patrick Smit.



Zum Vergleich:
Bahnübergang Furkastrasse im Mai 2024.
Bild: Patrick Smit.

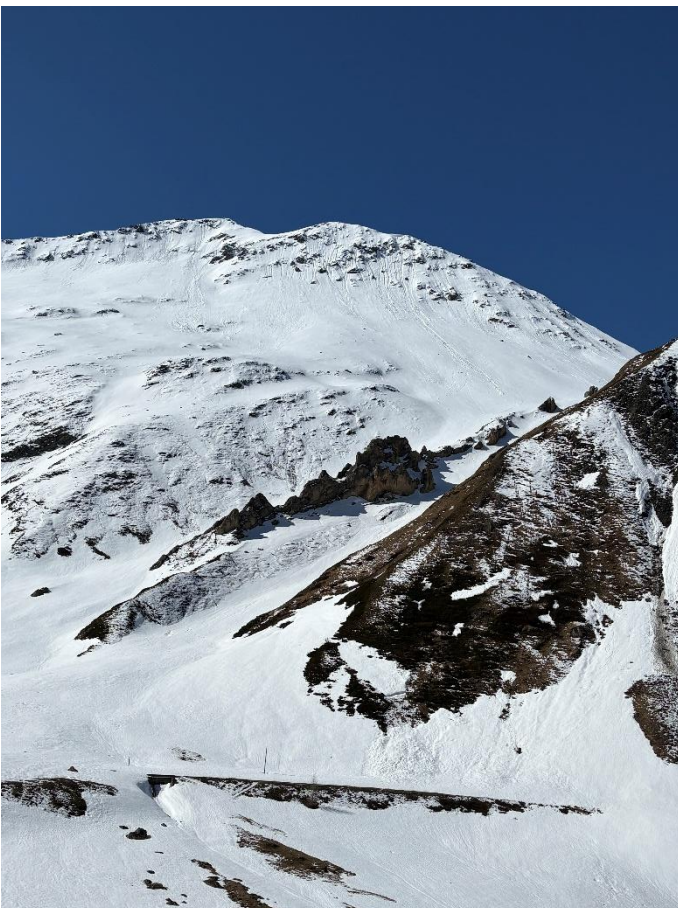


Aufstieg zum Bahnhof Muttbach-Bel-
védère.
Bild: Patrick Smit.



An der Ostflanke des Bidmers sind viele Lawinen niedergegangen. Das Bahntrasse steigt vom unteren Drittel des rechten Bildrands in die Bildmitte des linken Rands an.

Bild: Patrick Smit.



Kaum Wächten am Tällistock aber noch ordentlich Schnee im darunterliegenden Hang.

Bild: Patrick Smit.



Die ehemaligen Militärbaracken in Muttbach-Belvédère sind bald schneefrei.

Bild: Patrick Smit.



Der Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Das Westportal des Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit.



Wer wagt sich als Erster in den schmalen Spalt zwischen Lawinenschnee und Tunnelportal? Toni Waldis, Andreas Kleeb oder Martin Fischer?
Bild: Patrick Smit.



Roger Bangerter und Toni Waldis kämpfen sich an die untere Türe des Tunneltors vor.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Tunneltor Richtung Tunnelleingang.

Bild: Patrick Smit.



Geschafft! Alle sind im Scheiteltunnel.
Bild: Patrick Smit.



Inbetriebnahme der Stromversorgung
der Tunnelbeleuchtung und Kontroll-
ruf mit den neuen Telefonen in den
Verteilkästen des Scheiteltunnels.
Im Hintergrund ist der vierachsige Gü-
terwagen mit den Signalen, Weichen-
böcke und Perronausrüstungen der
Bahnhöfe Muttbach-Belvédère und
Furka abgestellt.
Bild: Patrick Smit.



Das Ostportal des Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit.



Andreas Kleeb vor dem Ostportal des
Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit.



Bahnhof Furka.
Bild: Patrick Smit.



Zwischen Bahnhof Furka und Side-
lenbachbrücke.
Bild: Patrick Smit.



Steinstafelviadukt.
Bild: Patrick Smit.



Die geringmächtigen Schneeverwehungen im Steinsäumli.
Bild: Patrick Smit.



Blick vom Steinsäumli Richtung Tiefenbach.
Bild: Patrick Smit.



Bahnhof Tiefenbach.
Bild: Patrick Smit.



Das Bahntrasse zwischen Wasserfassung Tiefenbach und Steffenbachbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Im Steffenbachtobel liegt vereister Lawinenschnee.

Bild: Patrick Smit.



Im Einzugsgebiet des Steffenbachto-
bels liegt noch viel Schnee.
Bild: Patrick Smit.



Der mächtige Lawinenkegel an der
Bergseite des Tunnels Altseinntums-
tafel I.
Bild: Patrick Smit.



Die Lawinenkegel an der Bergseite
des Tunnels Altsenntumstafel II.
Bild: Patrick Smit.



Die Lawinenkegel zwischen den Tun-
nels Altsenntumstafel II und III.
Bild: Patrick Smit.



Das Ausmass der sehr grossen, etwa 450 m breite Schneebrettlawine von Mitte April 2026 ist nach wie vor gut sichtbar.

Bild: Patrick Smit.



Die Hänge oberhalb des Bahntrasses zwischen der Steffenbachbrücke und dem Altseentumstafel III sind entladen und weitgehend schneefrei.

Bild: Patrick Smit.



Zum Vergleich: Situation von Mitte Mai 2024.
Bild: Patrick Smit.

Ausblick

Wegen des in der Kalenderwoche 23 und 24 geplanten Totalumbaus zwischen km 47,5 und km 47,7 (zwischen Gletsch und Bahnübergang Furka) startet die diesjährige Schneeräumung/Auswinterung ab Oberwald. Im Folgenden findet sich der Zeitplan dieser Schneeräumung/Auswinterung:

		Team					Sonn- oder Feiertag	
		Auswinterung	Steffenbach	SA	BLA	Diesel		
KW	Datum						Aktivitäten Schneeräumung/Auswinterung 2026	
	Montag, 4. Mai 2026	x					Schneeräumung/Auswinterung Bahnhof Oberwald (inkl. Wasser)	
	Dienstag, 5. Mai 2026	x						
19	Mittwoch, 6. Mai 2026			x			Montage/Inbetriebnahme BUe Bogen	
	Donnerstag, 7. Mai 2026			x				
	Samstag, 9. Mai 2026	x					Streckenerkundung	
	Montag, 11. Mai 2026	x					- Beurteilung Umwelt & Rahmenbedingungen - Entscheid weiteres Vorgehen Auswinterung & Bauarbeiten	
20	Freitag, 15. Mai 2026						- Überfuhr HGm 51 & Anbaufräse Realp-Basistunnel-Oberwald	
	Samstag, 16. Mai 2026	x				x	- Überfuhr Tiefgänger & Menzi Bagger Realp-Basistunnel-Oberwald	
	Sonntag, 17. Mai 2026						- Überfuhr INTRAC Schneefräse Realp-Autozug-Oberwald	
	Montag, 18. Mai 2026	x				x	- Schneeräumung/Auswinterung Oberwald-Muttbach	
	Dienstag, 19. Mai 2026	x				x	- Auswinterung/Inbetriebnahme Wasserversorgung Bahnhof Gletsch	
	Mittwoch, 20. Mai 2026	x				x	- Auswinterung/Inbetriebnahme Bewässerungs- und Löschanlage	
21	Donnerstag, 21. Mai 2026	x		x	x	x	- Montage Weichenstellvorrichtungen Bahnhof Gletsch	
	Freitag, 22. Mai 2026	x	x	x	x	x	- Montage/Inbetriebnahme BUe Rotten, Blauhaus, Furkastrasse	
	Samstag, 23. Mai 2026	x	x	x	x	x	- Auswinterung/Inbetriebnahme Sicherungsanlagen Realp	
	Sonntag, 24. Mai 2026					x	- Überfuhr HGm 51 & Anbaufräse Oberwald-Basistunnel-Realp	
	Montag, 25. Mai 2026	x				x	- Überfuhr Tiefgänger & Menzi Bagger Oberwald-Basistunnel-Realp	
	Dienstag, 26. Mai 2026	x				x	- Schneeräumung/Auswinterung Realp-Scheiteltunnel	
22	Mittwoch, 27. Mai 2026	x				x	- Aufbau Steffenbachbrücke	
	Donnerstag, 28. Mai 2026	x	x			x	- Auswinterung/Inbetriebnahme Wasserversorgung Realp	
	Freitag, 29. Mai 2026	x	x			x	- Auswinterung/Inbetriebnahme Wasserversorgung Tiefenbach	
	Samstag, 30. Mai 2026	x				x	- Montage/Inbetriebnahme Streckentelefone Oberwald-Gletsch	
	Montag, 1. Juni 2026	x				x	- Schneeräumung/Auswinterung Realp-Scheiteltunnel	
23	Dienstag, 2. Juni 2026	x				x	- Auswinterung/Inbetriebnahme Wasserversorgung Furka	
	Mittwoch, 3. Juni 2026	x				x	- Montage Weichenstellvorrichtungen Bahnhöfe Furka, Muttbach	
	Donnerstag, 4. Juni 2026	x	x			x	- Auswinterung/Inbetriebnahme Streckenblock Scheiteltunnel	
	Freitag, 5. Juni 2026	x	x			x	- Montage/Inbetriebnahme Streckentelefone Realp-Muttbach	
	Samstag, 6. Juni 2026	x	x			x		
	Montag, 8. Juni 2026	x				x	- Auswinterung Realp-Oberwald	
24	Dienstag, 9. Juni 2026	x				x	- Instandhaltungsarbeiten gemäss Pendenzenliste Auswinterung 2026	
	Mittwoch, 10. Juni 2026	x				x		
	Donnerstag, 11. Juni 2026	x				x		
	Freitag, 12. Juni 2026	x				x		
	Samstag, 13. Juni 2026	x				x		
	Sonntag, 14. Juni 2026	x				x	Kontrollfahrt Tmh 985 Realp-Oberwald-Realp	
25	Donnerstag, 18. Juni 2026						Start Betriebssaison 2026	
		30	2	7	3	26		

Ohne die schriftliche Zustimmung des Medienverantwortlichen der DFB und den im Fotobericht erwähnten Autoren dürfen keinerlei Inhalte kopiert, in andere Dokumente übertragen oder anderweitig publiziert werden.

Zusammenfassung

Mit Blick auf den in den Kalenderwochen 23 und 24 bei km 47,5 – km 47,7 geplanten Totalumbau (zwischen Gletsch und Muttbach-Belvédère) startete die diesjährige Schneerräumung/Auswinterung auf der Walliserseite. Am Wochenende vor Pfingsten (24.5.2026) wurde die HGM 51 mit Anbaufräse sowie der Tiefgänger mit einer INTRAC Schneefräse durch den Basistunnel von Realp nach Oberwald überführt. Der Takeuchi Bagger wurde am Montag, 18.5.2026 mit dem Autozug durch den Basistunnel von Realp nach Oberwald überführt.

Es dauerte mehr als einen Tag bis das Bahntrasse zwischen dem Kehrtunnel und dem Bahnhof Gletsch befahrbar war. Nach der Räumung der Bahnanlagen von Gletsch wurde die Schneerräumung Richtung Muttbach-Belvédère fortgesetzt. Die INTRAC Schneefräse musste erst kurz vor dem Bahnübergang Furkastrasse wieder eingesetzt werden. Zwischen diesem Bahnübergang und dem Westportal des Scheiteltunnels war das Bahntrasse zwischen 0 und 4 m mit vereistem Schnee und Schneerutschen bedeckt. Bis Freitagabend war die Bahnstrecke bis zur Zahnstangeneinfahrt Muttbach-Belvédère geräumt.

Damit in der Folgeweche die Steffenbachbrücke aufgebaut werden kann, haben 6 Freiwillige an 4 Tagen mit Kettensägen und Schneeexen einen Schneekanal durch 5 m stark vereisten Lawinschnee gebaut.

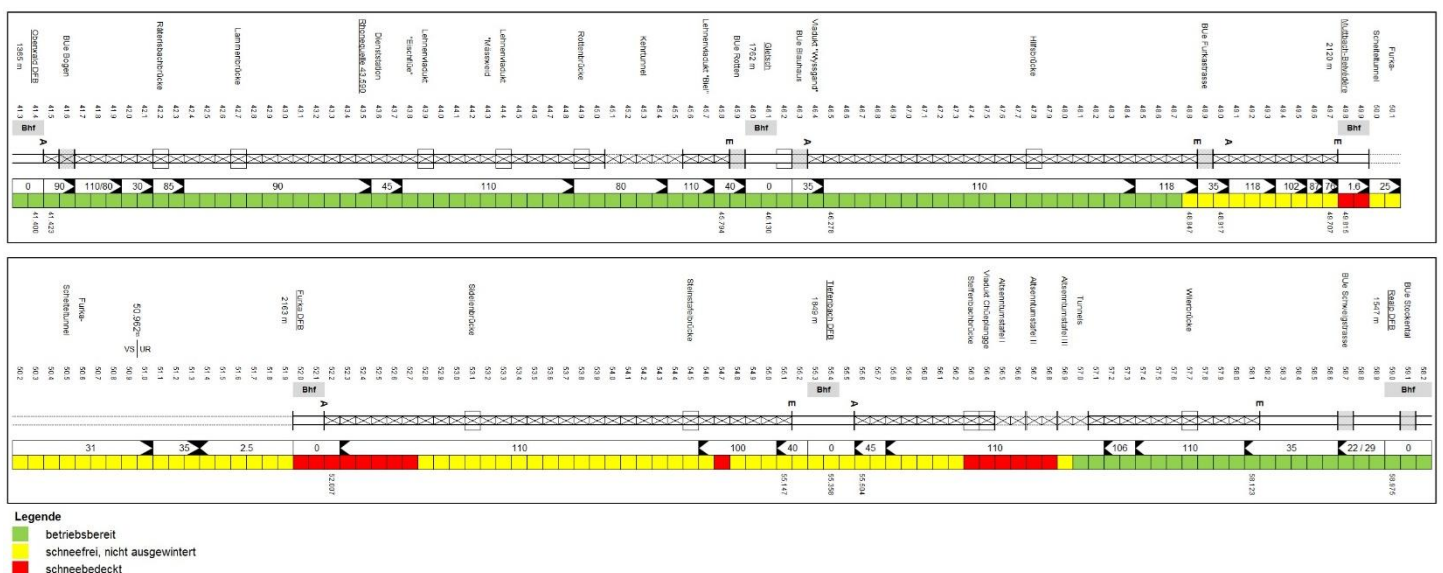
Zeitgleich zur Schneerräumung wurde der Bahnhof Gletsch sowie der Streckenabschnitt zwischen Oberwald und Gletsch vollständig ausgewintert. Wegen den Vorbereitungsarbeiten für den Totalumbau wurde der Bahnhof Oberwald bereits in der Kalenderwoche 19 ausgewintert. Der erneuerte Bahnübergang Bogen in Oberwald (mit absenkbarer Zahnstange) wurde zeitgleich eingebaut.

In der Nacht auf Pfingsten wurde die HGM 51 mit Anbaufräse und der Tiefgänger durch den Basistunnel von Oberwald nach Realp überführt.

Wetter KW 21: Anfangs kalt mit Schnee bis Oberwald, ab Wochenmitte zunehmend sonnig und warm.

Lawinengefahr KW 21: Bis 2'600 müM: **Gering (1)**. Mit der tageszeitlichen Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind feuchte Rutsche zu erwarten. Diese sind eher klein.
Oberhalb 2'600 müM: **Erheblich (3)**. Der Neuschnee und die mit dem Nordwind entstehenden Triebsschneean-sammlungen sind störanfällig. Zudem können trockene Lawinen vor allem an sehr steilen Nord- und Osthängen in tieferen Schichten ausgelöst werden.

Zustand Bahnstrecke am 22.5.2026:





Überfuhr der INTRAC Schneefräse von Oberwald zum bergseitigen Portal des Kehrtunnels.
Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Schneefräse am bergseitigen Portal des Kehrtunnels.
Bild: Andreas Schuler.



Die INTRAC Schneefräse kämpft sich durch den stark vereisten Lawinenkegel oberhalb des Kehrtunnels.
Bild: Michael Bühler.



Wegen der starken Vereisung muss der Lawinenschnee mit dem Takeuchi Bagger aufgelockert werden.
Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Schneefräse oberhalb des Kehrtunnels.
Bild: Patrick Smit.



Nach eineinhalb Tagen gelingt der Durchbruch durch den grossen Lawinenkegel oberhalb des Kehrtunnels.
Bild: Michael Bühler.



Während Rody van Gessel den Schnee aus der Grube der Drehscheibe in Gletsch ausschaufelt, entfernt Toni Waldis die Spriesse der Drehscheibe.

Bild: Patrick Smit.



Daniel Feyer, Bruno Zimmermann und Urs Züllig bei der Montage des Zauns im Bahnhof Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Im Schneegestöber macht sich Bruno Zimmermann nach 16 Uhr auf den Weg von Gletsch nach Oberwald.
Bild: Patrick Smit.



Daniel Feyer entfernt die Schutzhäuben der Rauchabzüge der Remise Gletsch.
Im Hintergrund sind die Baufahrzeuge für den Bau der Werkleitungen vor dem Hotel Glacier du Rhône sichtbar.
Bild: Patrick Smit.



Wegen eines Defekts der INTRAC Schneefräse räumt die HGM 51 mit Anbaufräse den Altschnee von den Gleisen des Bahnhofs Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Die Räumung der Bahnhofsanlagen von Gletsch wird von einem 3 Sat Filmteam dokumentiert. Das Filmteam produziert eine Dokumentation zum Hotel Glacier du Rhône.

Bild: Patrick Smit.



Nach 7 Monaten öffnen wir wieder die Tore der Remise Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Mit dem Schienentraktor Tm 2922 rangiert Patrick Smit die alte FO-Schneefräse in ein Stumpengleis des Bahnhofs Gletsch.

Bild: Michael Bühler.



Auswinterung und Inbetriebnahme der Wasserversorgung der Bahninfrastruktur von Gletsch.
Bild: Patrick Smit.



Verlad der INTRAC Schneefräse auf den Tiefgänger im Bahnhof Gletsch. Die Tm 2922 und der Hochbordwagen stehen auf Gleis 3 für die Montage der Wasserkränen und der Sicherungsanlagen von Gletsch bereit.
Bild: Patrick Smit.



Die HGM 4/4 61 bringt die INTRAC Schneefräse zum nächsten Einsatzort unterhalb des Bahnübergangs Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit.



Während die HGM 51 mit Anbaufräse zum neuen Einsatzort oberhalb von Gletsch fährt, montiert ein anderes Team die Sicherungsanlagen des Bahnhofs Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Daniel Feyer hievt eine Weichenstellvorrichtung der Doppelkreuzungsweiche von Gletsch an den Sommerstandort.

Bild: Patrick Smit.



Thomas Lindenberg und Guido Tresp bei der Montage einer Weichenstellvorrichtung im Bahnhof Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Daniel Feyer, Pascal Rauber, Thomas Lindenberg und Guido Tresp montieren das talseitige Lichtsignal des Bahnübergangs Blauhaus in Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Montage des Wasserkrans 2 des Bahnhofs Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Die HGM 51 passiert das zukünftige Materialdepot für den Totalumbau. Die regelmässig wiederkehrende Lawine vom Bidmer hat das Holzpodest für die Aufenthalts- und Materialcontainer zerstört, die letzten Herbst während des Neubaus einer Stützmauer genutzt wurden.

Mit dem Bagger räumt Pascal Rauber den Platz für das Materialdepot des Totalumbaus grosszügig frei.

Bild: Andreas Schuler.



Die HGM 51 mit Anbaufräse räumt beim Bahnübergang Furkastrasse den Schnee vom Bahntrasse.

Bild: Stephan Stauber.



Die INTRAC Schneefräse zwischen Bahnübergang Furkastrasse und Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Andreas Schuler.



Zwischen Bahnübergang Furkastrasse und Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Bruno Zimmermann.



Die beiden Fräsen kurz vor dem Bahnhof Muttbach-Belvédère,
Bild: Andreas Schuler.



Stefan Stauber (Fräsmaschinist INTRAC), Thomas Holder (Maschinenbegleiter), Nicolas Darioli (Lokführer), Andreas Schuler (Fräsmaschinist HGm 51) und Bruno Zimmermann (Vermesser) bei der Zahnstangeneinfahrt von Muttbach-Belvédère.

Bild: Andreas Schuler.



Die INTRAC Schneefräse am Westportal des Scheiteltunnels.
Bild: Bruno Zimmermann.



Stephan Stauber schaufelt den Personeneingang am Fuss des Tores des Westportal des Scheiteltunnels frei.
Bild: Bruno Zimmermann.



Der 5 m mächtige sehr stark vereiste Lawinenkegel im Bereich der Steffenbachbrücke.

Bild: Urs Züllig.



Toni Waldis und Beat Brehm auf dem Lawinenkegel im Steffenbachtobel.

Bild: Urs Züllig.



Eric Capelleveen, Rody van Gessel, Toni Waldis, Daniel Feyer und Beat Brehm kämpfen sich durch den extrem harten Lawinenschnee im Steffenbachtobel.

Bild: Patrick Smit.



Die Berieselung des Lawinenkegels mit Wasser ist sehr effektiv.

Bild: Patrick Smit.



Daniel Feyer überwacht die Berieselung des Lawinenkegels. Im Hintergrund ist das bergseitige Ende des Mittelstücks der Steffenbachbrücke sichtbar.

Bild: Patrick Smit.



Mit der Kettensäger schneidet Toni Waldis den Lawinenkegel in kleine Eisblöcke, die anschliessend mit der Schneehexe abgeführt werden.

Bild: Patrick Smit.



Der Schneekanal nach 3 Tagen harter Arbeit von 6 Freiwilligen.
Bild: Patrick Smit.



Der vierte Arbeitstag im Steffenbachto-
bel.
Bild: Urs Züllig.



Allmählich erreichen wir die Sollgrösse des Schneekanals.

Bild: Urs Züllig.



Ausmessen des Schneekanals am Ende einer harten Arbeitswoche.

Wir schätzen, dass wir zusätzlich ein bis zwei Arbeitstage à 6 Freiwillige investieren müssen, bis der Schneekanal für den Aufbau der Steffenbachbrücke bereit ist.

Bild: Urs Züllig.

Ohne die schriftliche Zustimmung des Medienverantwortlichen der DFB und den im Fotobericht erwähnten Autoren dürfen keinerlei Inhalte kopiert, in andere Dokumente übertragen oder anderweitig publiziert werden.

Zusammenfassung

Nach Öffnung der Tore der Altsenntumtunnels III, II und I wurde die Räumung der über 7 m mächtigen und bis 60 m breiten Lawinenkegel zwischen diesen Tunnels in Angriff genommen. Wegen der sehr starken Vereisung musste der Lawinenschnee zuerst mit dem Menzi Bagger aufgebrochen werden. Erst danach konnten die INTRAC Raupenfräsen und die HGM 51 mit Anbaufräse den Lawinenschnee vom Bahntrasse fräsen.

In den frühen Morgenstunden des Pfingstmontags ging vom Tällistockgrat eine grosse Schneebrettlawine nieder. Die Länge der Anrisskante auf ca. 2'600 müM betrug rund 400 m. Die eindrücklichen Schneemassen verschütteten teilweise die bereits geräumten Anlagen des Bahnhofs Muttbach-Belvédère und drangen bis wenige Meter vor die INTRAC Schneefräse vor. Diese war zwischen der Einfahrweiche und dem Westportal des Scheiteltunnels abgestellt. Analog wie im Juni 2021 musste in der Folge der Bahnhof Muttbach-Belvédère erneut geräumt werden. Ab Dienstag, 26.5.2026 war die Strecke zwischen Oberwald und dem Westportal des Scheiteltunnels vollständig geräumt.

Nach 6 Tagen mühsamer Handarbeit war am Dienstagabend der für den Aufbau der Steffenbachbrücke notwendige Schneekanal im Steffenbachobel bereit. Die zähe maschinelle Räumung des Bahntrasses zwischen der Wiler- und Steffenbachbrücke dauerte bis Donnerstagabend, 28.5.2026.

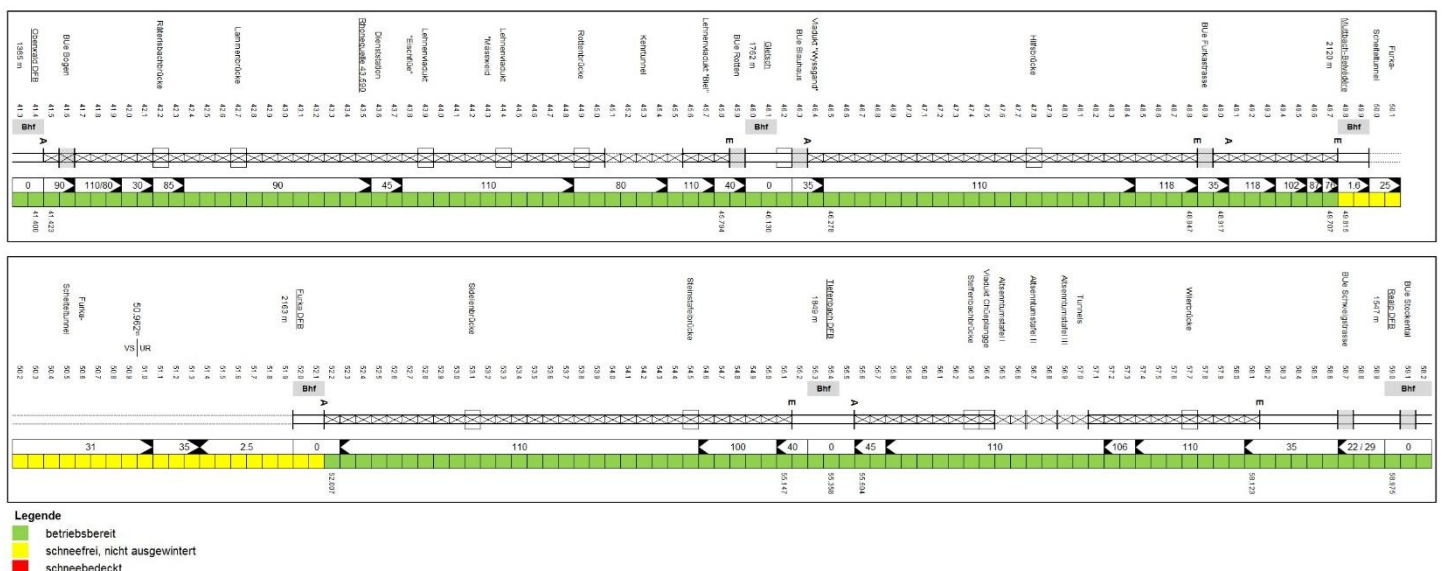
Die Steffenbachbrücke wurde am Donnerstag und Freitag, 28./29.5.2026 aufgebaut. Wegen der warmen Witterung konnten die letzten Zahnstangen der Steffenbachbrücke erst am Samstagmorgen eingebaut und verschraubt werden.

Nachdem die Steffenbachbrücke für Bauzüge befahrbar war, konnte die Schneerräumung Richtung Scheiteltunnel fortgesetzt werden. Da zwischen der Steffenbachbrücke und dem Ostportal des Scheiteltunnels nur an exponierten Stellen noch wenig Schnee auf dem Bahntrasse lag, musste für die Räumung dieses Streckenabschnittes einzig die HGM 51 mit Anbaufräse eingesetzt werden. Nach 2 Wochen war die gesamte Furka-Bergstrecke geräumt und bis auf die Bahnhöfe Muttbach-Belvédère und Furka ausgewintert.

Wetter KW 22: Sonnig und für diese Jahreszeit aussergewöhnlich warm.

Lawinengefahr KW 22: Mit der tageszeitlichen Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind feuchte Rutsche zu erwarten.

Zustand Bahnstrecke am 31.5.2026:





Abfahrt des Urner-Schneeräumungsteams am Pfingstmontagmorgen vom Stützpunkt Realp zum Altseentumtunnel III.

Bild: Patrick Smit.



Demontage des massiven Holzverschlags am bergseitigen Portal des Altseentumtunnels I.

Bild: Luc Wullschleger.



Während Martin Wieland den stark vereisten Lawinengeg zwischen den Altsenntuntunnels II und I aufricht, öffnet eine Gruppe das talseitige Tor des Altsenntuntunnels II.

Luc Wullschleger und Hans-Ludwig Schneider haben die Gleisachse zwischen den Altsenntuntunnels II und I bereits ausgesteckt.

Bild: Luc Wullschleger.



Martin Wieland räumt den stark vereisten Lawinenschnee vom Bahntrasse weg.

Bild: Michel van Wallené.



Blick vom talseitigen Portal des Altseintumtunnel II. Thomas Holder fräst sich Schnitt für Schnitt durch den Lawinenkegel.

Bild: Patrick Smit.



Während der Bagger den stark vereisten Lawinenschnee aufbricht, fräst die IN-TRAC Schneefräse den Lawinenschnee weg.

Bild: Luc Wullschleger.



Der mächtige Lawinenkegel zwischen den Altseentumtunnels II (rechts) und I (links).
Bild: Patrick Smit.



Ein eindruckliches Schauspiel, wenn sich die INTRAC Raupenfräse durch den Lawinenschnee kämpft.
Bild Patrick Smit.



Die INTRAC Schneefräse und die HGM 51 mit Anbaufräse zwischen den Altseentuntunnels III und II.

Bild: Luc Wullschleger.



Der Maschinenbegleiter Daniel Feyer weist den Baggermaschinenisten Martin Wieland beim bergseitigen Portal des Altseentuntunnels II ein.

Bild: Patrick Smit.



Nach einem halben Tag Baggerarbeit ist das bergseitige Portal des Altsenntumtunnels II freigelegt.

Bild: Patrick Smit.



Die grossen Lawinenkegel zwischen den Altsenntumtunnels II und I.

Bild: Michel van Wallené.



Hans-Ludwig Schneider beim Einmessen der Gleisachse mit dem neuen GPS-Messgerät.
Bild: Luch Wullschleger.



Christoph Spinnler, Silvan Bözinger, Immanuel Furrer, Michel van Wallené, Christian Weiller beim  ffnen des talseitigen Tors des Altseentumtunnels I.
Bild: Patrick Smit.



Der Lawinenkegel am bergseitigen Portal des Altsenntumtunnels I nach Öffnung der Tunnel-tore.

Bild: Michel van Wallené.



Der obere bergseitige Portalbereich des Altsenntumtunnels I.

Während der Streckenbegehung vor 2 Wochen war das Tunnelportal noch komplett mit Lawi-nenschnee bedeckt.

Bild: Patrick Smit.



Das Steffenbachtobel am Pfingstmontag.
Bild: Patrick Smit.



Mit einem Hohlstrahlrohr nässt Michael Bühler den stark vereisten Lawinenschnee im Schneekanal des Steffenbachtobels. Anschliessend kann der wassergetränkte Lawinenschnee mit wenig Kraftaufwand durch das Loch in den darunter fliessenden Steffenbach gestossen werden. Christoph Spinnler überwacht die nicht ungefährliche Arbeit von Michael Bühler.
Bild: Michel Wallené.



Hans-Ludwig Schneider hat Michael Bühler bei der Arbeit im Steffenbachtobel abgelöst.

Bild: Patrick Smit.



Peter Spruit und Patrick Smit müssen die Wasserfassung des Bahnhofs Tiefenbach ausgraben. Weil der Saier und die oberflächennah verlegte Zuleitung zum Wasserreservoir vereist ist, müssen sie auch die Zuleitung freilegen.

Wegen des Totalumbaus im Herbst 2025 konnte die Wasserversorgung Tiefenbach erst Ende Oktober 2025 eingewintert werden. Die Kälte gegen Ende Oktober 2025 führte dazu, dass das Wasser in der Zuleitung vereiste. Zum Glück hat die Zuleitung hierbei keinen Schaden genommen.

Bild: Patrick Smit.



Am frühen Morgen des Pfingstmontags ging in Muttbach-Belvédère eine grosse Schneebrettlawine nieder, die teilweise die Bahnanlagen der Furka-Bergstrecke verschüttete.

Bild: Patrick Smit.



Die Lawine drang bis wenige Meter vor die INTRAC Schneefräse vor, die zum Zeitpunkt des Lawinenniedergangs zwischen der Einfahrweiche und dem Westportal des Scheiteltunnels abgestellt war.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Lawinenkegel zum Westportal des Scheiteltunnels. Im Vordergrund der obere Bereich des Lawinenkegels.

Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Schneefräse im Lawinenkegel.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Thomas Holder kämpft sich durch den stark vereisten Lawinenschnee. Die vielen Hohlräume im Lawinenkegel erfordert beim Fräsen viel Fingerspitzengefühl.

Einmal sackte die INTRAC Schneefräse derart in einen Hohlraum ein, dass wir für die INTRAC Raupenfräse mühsam eine Rampe von Hand freilegen mussten.

Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Schneefräse nähert sich ein weiteres Mal dem Westportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Westportal
des Scheiteltunnels
Richtung Bahnhof
Muttbach-Belvédère.
Bild: Patrick Smit.



Die Vermesser Hans-Ludwig Schneider und
Luc Wullschleger beobachten Thomas Holder
bei der Fräsarbeit vor dem Westportal des
Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit.



Räumung der Zufahrts-
strasse zum Bahnhof Mutt-
bach-Belvédère.

Bild: Luc Wullschleger.



Blick vom Bahnhof Mutt-
bach-Belvédère Richtung
Gletsch.

Bild: Hans-Ludwig Schnei-
der.



Blick vom Bahnhof Mutt-
bach-Belvédère Richtung
Furka.

Bild: Hans-Ludwig Schnei-
der.



Während Daniel Feyer, Peter Spruit und Michel van Wallené die Signale des Bahnübergangs Furkastrasse montieren, führt Thilo Fock an der Steuerung des Bahnübergangs Instandhaltungsarbeiten durch.

Bild: Michel van Wallené.



Michael Bühler, Christoph Spinnel und Raphael Sutter messen die Geometrie des Schneekanals im Steffenbachtobel ein.

Bild: Christian Weiller.



Anspruchsvoller und zeitintensiver Bau einer Schneerampe am bergseitigen Portal des Altseentunnels I.

Bild: Martin Wieland.



Der Lokführer Oliver Rusterholz beobachtet, wie sich die IN-TRAC Schneefräse langsam aus dem Altseentunnel I fräst.

Bild: Michael Bühler.



Der Menzi Bagger und die INTRAC Schneefräse auf dem Lawinenkegel vor dem bergseitigen Portal des Altsenntumtunnels I.

Bild: Michael Bühler.



Blick aus dem bergseitigen Portal des Altsenntumtunnels I.

Bild: Patrick Smit.



Michael Bühler fräst sich Schnitt für Schnitt durch den stark vereisten Lawinenschnee am bergseitigen Portal des Altseentuntunnels I.

Bild: Patrick Smit.



Die HGm 51 mit Anbaufräse zwischen den Altseentuntunnels II und I.

Bild: Oliver Rusterholz.



Die HGm 51 mit Anbaufräse wartet im Altsenntumtunnel I auf ihren nächsten Einsatz.

Bild: Patrick Smit.



Langsam fräst sich die HGm 51 mit Anbaufräse durch den restlichen Lawinenschnee vor dem Altsenntumtunnel I.

Bild: Patrick Smit.



Die HGm 51 mit Anbaufräse im stark vereisten Lawinenkegel am bergseitigen Portal des Altsenntumtunnels I.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Arbeitsplatz des Fräsmaschinisten der HGm 51 mit Anbaufräse auf den Lawinenkegel am bergseitigen Portal des Altsenntumtunnels I.

Bild: Patrick Smit.



Das Schneeräums- und Auswinterungsteam macht sich müde, aber zufrieden auf den Rückfahrt nach Realp.
Bild: Patrick Smit.



Montage des talseitigen Elements der Steffenbachbrücke.
Bild: Patrick Smit.



Das mittlere und bergseitige Element der Steffenbachbrücke während des Aufbaus.

Bild: Patrick Smit.



Das Mittelelement der Steffenbachbrücke «baumelt» vor dem mühsam ausgegrabenen Schneekanal.

Bild: Patrick Smit.



Der neue Windenführer Christian Weiller wird von Fred Schönthal in die verantwortungsvolle Arbeit der Windensteuerung eingeführt.
Bild: Patrick Smit.



Der in Ausbildung befindliche neue Montageleiter der Steffenbachbrücke, Raphael Sutter, bei den Vorbereitungsarbeiten für die Montage des bergseitigen Elements der Steffenbachbrücke.
Bild: Patrick Smit.



Einziehen der Seilzüge für die Montage des bergseitigen Elements der Steffenbachbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Langsam wird das bergseitige Element der Steffenbachbrücke auf das Widerlager gesetzt.

Bild: Patrick Smit.



Blick aus dem Steffenbachtobel zur im Aufbau befindliche Brücke.

Bild: Patrick Smit.



Die Steffenbachbrücke im Aufbau.

Bild: Patrick Smit.



Geduldiges Warten, bis das mittlere Brückenelement die Endlage erreicht hat.

Bild: Patrick Smit.



Geschafft! Alle Brückenelemente sind in ihrer Endlage. Nun müssen die Elemente verschraubt sowie die Schienen, Laschen und Zahnstangen an den Übergängen verlegt und ebenfalls verschraubt werden.

Bild: Michel van Wallené.



Verschrauben des Mittelelements mit dem bergseitigen Brückenelement.
Bild: Michel van Wallené.



Die Schienen, Laschen und Zahnstangen am bergseitigen Widerlager müssen ebenfalls verschraubt werden.
Bild: Michel van Wallené.



Der Gleisbaulehrling Immanuel Furrer beim Einpassen der Schienen am bergseitigen Widerlager.

Bild: Patrick Smit.



Am frühen Samstagmorgen «würgen» Christoph Spinner, Martin Wieland und Sabrina Lütziger die letzten Zahnstangen an ihren Platz und verschrauben die letzten Schienen und Zahnstangen am bergseitigen Widerlager der Steffenbachbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Die HGM 51 mit Anbaufräse wartet auf der Steffenbachbrücke auf ihren nächsten Schneeräumungseinsatz zwischen Tiefenbach und dem Ostportal des Scheiteltunnels (= oberhalb der Steffenbachbrücke).

Bild: Sabrina Lütziger.



Räumung des Restes der in der Regel mächtigen Schneeverwehung beim Steinsäumli unterhalb des Steinstafelviadukts.

Bild: Sabrina Lütziger.



Kurz vor dem Bahnhof Furka.
Bild: Patrick Smit.



Die HGm 51 mit Anbaufräse erreicht das Ostportal des Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit.



Nach Abschluss der diesjährigen Schneeräumung gönnen sich Patrick Smit (Lokführer) und Marin Wieland (Fräsmaschinist) im Bahnhof Furka eine Pause.
Bild: Sabrina Lütziger.



Manuelle Räumung der Schneemauern im Wassergraben oberhalb des Bahnhofs Tiefenbach.
Bild: Patrick Smit.



Wegen der warmen Witterung während der zweiten Schneerräumungswoche führt der Bach, der die Wasserversorgung des Bahnhofs Tiefenbach speist, bereits wenig Wasser.

Bild: Patrick Smit.



Patrick Smit (beim Wasserreservoir) und Martin Wieland warten «eine halbe Ewigkeit» bis sich das Wasserreservoir und das Steigrohr des Wasserkrans des Bahnhofs Tiefenbach allmählich mit Wasser füllt.

Bild: Sabrina Lütziger.



Martin Wieland und Sabrina Lütziger schneiden neue Gewinde für die Metallabdeckung des Magneten für die Betriebsartenüberwachung der Diesellokomotiven bei der Zahnstangeneinfahrt Realp.

Bild: Patrick Smit.



Nach Abschluss der Schneeräumung reinigt Sabrina Lütziger die HGM 51 und die Anbaufräse.

Bild: Patrick Smit.

Ohne die schriftliche Zustimmung des Medienverantwortlichen der DFB und den im Fotobericht erwähnten Autoren dürfen keinerlei Inhalte kopiert, in andere Dokumente übertragen oder anderweitig publiziert werden.

Zusammenfassung

Während der dritten Schneeräumungs- und Auswinterungswoche wurden die Gebäude und Bahnanlagen der Bahnhöfe Furka und Muttbach-Belvédère ausgwintert. Anschliessend wurden im Bahnhof Furka die Zelte für die Bewirtung der Fahrgäste während der Betriebssaison aufgestellt. In Muttbach-Belvédère und Furka wurden zum Schluss alle Weichenstellvorrichtungen und Signale installiert.

Nach Abschluss der Instandhaltungsarbeiten des Streckenblocks zwischen Muttbach-Belvédère und Furka sowie die Installation und Funktionskontrolle der revidierten Streckentelefone konnte die diesjährige Schneeräumung/Auswinterung am Freitag, 5.6.2026 abgeschlossen werden.

Wetter KW 23: Anfangs regnerisch und kühl, ab Wochenmitte sonnig und warm, gegen Ende der Woche wieder kühl mit Regen und Schnee oberhalb 2'000 müM.

Lawinengefahr KW 23: Mit der tageszeitlichen Erwärmung und der Sonneneinstrahlung können feuchte Rutsche nicht ausgeschlossen werden.

Ressourceneinsatz: An der diesjährigen Schneeräumung und Auswinterung beteiligten sich insgesamt 46 Freiwillige (2025: 48 Freiwillige). Die Freiwilligen kamen von der Abteilung Infrastruktur (Ressort Schneeräumung/Auswinterung, Ressort Steffenbachbrücke, Ressort Sicherungsanlagen) und von der Abteilung Rollmaterial und Werkstatt (Dieselcrew). Die diesjährige Schneeräumungs- und Auswinterungskampagne erforderte insgesamt 261 Manntage (2025: 289 Manntage).

Neben der [HGm 51 mit Anbaufräse](#), den Dieseltraktoren [Tmh 985](#) und [Tm 2922](#) sowie der [HGm 4/4 61](#) wurden drei INTRAC Raupenfräsen und der Menzi Bagger eingesetzt. Die INTRAC Raupenfräsen leisteten insgesamt 59 Betriebsstunden. Der Menzi Bagger war während 24 Stunden im Einsatz. Während der diesjährigen Schneeräumung/Auswinterung wurde knapp 2'800 Liter Diesel verbraucht (2025: 1'500 Liter). Die Gesamtkosten der Schneeräumung/Auswinterung 2026 belaufen sich auf 25'000 CHF (Unterkunft: 32%, Verpflegung: 45%, Diesel: 23%).

Personal der Schneeräumung/Auswinterung 2026: Eduard Aschwanden, Roger Bangerter, Silvan Bözinger, Beat Brehm, Michael Bühler, Albert Camenzind, Nicolas Darioli, Beat Emch, Daniel Feyer, Martin Fischer, Thilo Fock, Immanuel Furrer, Fritz Gerber, Patrick Gisin, Thomas Holder, Bruno Hossmann, Carlo Jones, Andreas Kleeb, Thomas Lindenberg, Dario Longa, Beat Mühlemann, Urs Müller, Thomas Oberholzer, Pascal Rauber, Oliver Rusterholz, Hans-Ludwig Schneider, Fred Schönthal, Andreas Schuler, Patrick Smit, Christoph Spinnler, Peter Spruit, Hanspeter Stähli, Stephan Stauber, Simon Steiner, Raphael Sutter, Ruedi Tobler, Guido Tremp, Rody Van Gessel, Michel Van Wallené, Daniel Von Niederhäusern, Toni Waldis, Christian Weiller, Martin Wieland, Luc Wullschleger, Bruno Zimmermann, Urs Züllig.



Auf dem Vorplatz des Bahnhofs Furka liegen noch bis 2 m Altschnee.
Bild: Bruno Hossmann.



Stephan Stauber und Michael Bühler verladen in Muttbach-Belvédère die INTRAC Raupenfräse auf den Tiefgänger.
Anschließend überführt Patrick Smit die INTRAC Raupenfräse mit dem [Dieseltraktor Tmh 985](#) durch den Scheiteltunnel nach Furka.
Bild: Patrick Smit.



Mit der INTRAC Raupenfräse ist der Vorplatz in-
nert 1½ Stunden ge-
räumt.

Die tiefen Furchen auf
dem Vorplatz des Bahn-
hofs Furka entstanden
beim Wendemanöver der
knapp 9 Tonnen schwe-
ren INTRAC Raupen-
fräse.

Bild: Patrick Smit.



Bruno Hossmann, Carlo
Jones, Beat Mühlemann
und Patrick Smit räumen
den vereisten Rest-
schnee von der Dreh-
scheibe.

Anschliessend werden in
der nassfeuchten Dreh-
scheibengrube die 16
Spriesse angehoben und
in der Sommerstellung ar-
retiert. Während den Win-
termonaten stützen die
Spriesse den Drehschei-
bentisch.

In anderen Jahren war die
Drehscheibe Ende Mai
noch mit bis zu 6 m
Schnee bedeckt. Das Ge-
wicht dieses Schnees be-
trägt rund 2,5 Tonnen/m².

Bild: Patrick Smit.



Nach Abschluss der Fräsarbeiten im Bahnhof Furka überführt Patrick Smit die INTRAC Raupenfräse nach Realp.

Dort reinigen Michael Bühler und Stephan Stauber die INTRAC Raupenfräse gründlich und stellen sie anschliessend im Baumaschinenmagazin ab.

Während den Wintermonaten werden alle INTRAC Schneefräsen gewartet und für die nächste Schneeräumungskampagne vorbereitet.

Bild: Patrick Smit.



Montage der Sonnenstore des Bahnhofgebäudes. Die Sonne zeigt sich an diesem Tag nicht. In der Folge ist es empfindlich kalt auf 2'160 müM.

Bild: Martin Wieland.



Der Ofen ist die erste Anlage, die im Bahnhof Furka ausgewintert wird, sobald die Zugänge in die Gaststube und Küche freigeräumt sind.
Bild: Patrick Smit.



Mittagessen in der Gaststube. Noch ist einiges Material der Gastronomie noch am Winterstandort.
Bild: Patrick Smit.



Montage des Gerüsts des Weinzelttes.

Bild: Patrick Smit.



Am nächsten Morgen wird mit dem Kranwagen «Bruno» die Zeltblachen, die in der Werkstatt Realp reparierten Spriesse für die Tunneltore des Scheiteltunnels und A/E-Signale von Muttbach-Belvédère und Furka sowie 2 Kabelrollen nach Furka und Muttbach-Belvédère überführt. Zusätzlich werden 2 Bobinen mit 1'850 m Elektrokabel für den Ersatz des im Scheiteltunnel «abgesoffenen» Kabels für die Streckentelefone und die Steuerung der Tunnelbeleuchtung überführt.

Bild: Martin Wieland.



Das Weinzelt nimmt allmählich Gestalt an.

Im Herbst überführt Beat Emch die Zeltblachen ins Zürcher Unterland. Dort werden sie gereinigt und während den Wintermonaten gelagert. Kurz vor Beginn der Schneeräumung/Auswinterung bringt Beat die Zeltblachen nach Realp.

Bild: Martin Wieland.



Montage des Holzbodens und Verlegen der Strom- und Datenkabel für die Geräte der Gastronomie Furka im Weinzelt.

Bild: Martin Wieland.



Im Innern des fertig auf-
gebauten Weinzeltles.
Bild: Patrick Smit.



Nach Abschluss der Mon-
tage der Zelte ziehen wir
die Fahnen auf.
Bild: Patrick Smit.



Noch vor 1½ Tagen stapelten sich in der Gaststube die Zeltstangen, und anderes Material der Gastronomie Furka fast bis zur Decke.

Bild: Patrick Smit.



Das bei den Fahrgästen beliebte Fotosujet mit dem Bahnhofsnamen und der Höhenangabe ist für die Betriebssaison 2026 bereit.

Bild: Patrick Smit.



Zwischenstopp bei Steinstafel während der Rückfahrt nach Realp. Beat Mühlemann und Martin Wieland montieren das Andreaskreuz, das am Vorabend im Stützpunkt Realp repariert wurde.
Bild: Carlo Jones.



Carlo Jones, Thilo Fock, Beat Mühlemann und Patrick Smit versorgen nach dem Nachtesen das Material im Stützpunkt Realp.
Bild: Patrick Smit.



Auf der Heimfahrt nach Oberwald bestaunen Thilo Fock und Patrick Smit die in der Abendsonne gut sichtbare Anrisskante (rot) der grossen Schneebrettlawine, die vor 8 Tagen Richtung Bahnhof Muttbach-Belvédère niedergegangen ist.

Während der Schneeräumung 2021 hat sich zur selben Zeit eine grosse Gleitschneelawine vom Tälligrat gelöst (gelb), die ebenfalls die Anlagen des Bahnhofs Muttbach-Belvédère verschüttet hat.

Bild: Patrick Smit.



Umlad der Stellvorrichtung für die Weiche 22 des Bahnhofs Muttbach-Belvédère vom Tiefbordwagen auf den Kranwagen «Bruno».

Die Signale und Weichenstellvorrichtungen der Bahnhöfe Muttbach-Belvédère und Furka überwintern im Scheiteltunnel auf dem vierachsigen Tiefbordwagen, der während der Betriebssaison hinter der Drehscheibe Furka abgestellt ist.

Bild: Beat Mühlemann.



Die Signale und Weichenstellvorrichtungen von Muttbach-Belvédère wurden im Bahnhof Furka vom Tiefbordwagen auf den Kranwagen umgeladen.

Bild: Beat Mühlemann.



Thomas Lindenmann und Guido Tresp bei der Montage der Stellvorrichtung der Weiche 23 im Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Martin Wieland, Beat Mühlemann, Guido Tresp, Thomas Lindenberg und Bruno Hossmann bei der Montage der Stellvorrichtung der Weiche 22 im Bahnhof Muttbach-Belvédère.
Bild: Patrick Smit.



Bruno Hossmann und Martin Wieland montieren den Tastenkasten im Bahnhof Muttbach-Belvédère.
Bild: Beat Mühlemann.



Montage des Ausfahrtsignal C im Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Stephan Stauber wechselt in luftiger Höhe die Glühbirne des Rotsignals des Ausfahrtsignals C des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Guido Tresp, Beat Mühlemann und Thoms Lindenberg montieren die letzte Weichenstellvorrichtung im Bahnhof Furka.

Bild: Patrick Smit.



Zum Abschluss der mechanischen Auswinterungsarbeiten geniessen wir in der warmen Gaststube des Bahnhofs Furka ein feines Gommer Fondue.

Bild: Thilo Fock.



Simon Steiner und Patrick Smit überführen am Freitag, 5.6.2026 den [Dieseltraktor Tm 506](#) von Realp nach Muttbach-Belvédère. Der Tm 506 wird am nächsten Tag für die Bauzüge im Scheiteltunnel benötigt.

Am Samstag, 6.6.2026 installieren die Mitarbeiter der Sektion Innerschweiz die neue Fluchtwegschilder und nehmen die neuen Tunneltelefone in Betrieb.

Bild: Patrick Smit.



Am letzten Tag der diesjährigen Schneeräums- und Auswintungskampagne meldet sich für kurze Zeit der Winter zurück.

Bild: Patrick Smit.



Der [Dieseltraktor Tm 506](#) an seinem Sommerstandort im Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Blick vom Belvédère Richtung Bahnhof Muttbach-Belvédère auf der Fahrt nach Gletsch, Rhonequelle und Oberwald, wo Thilo Fock und Patrick Smit die während den Wintermonaten revidierten Streckentelefone montieren.

Bild: Patrick Smit.