

Zusammenfassung

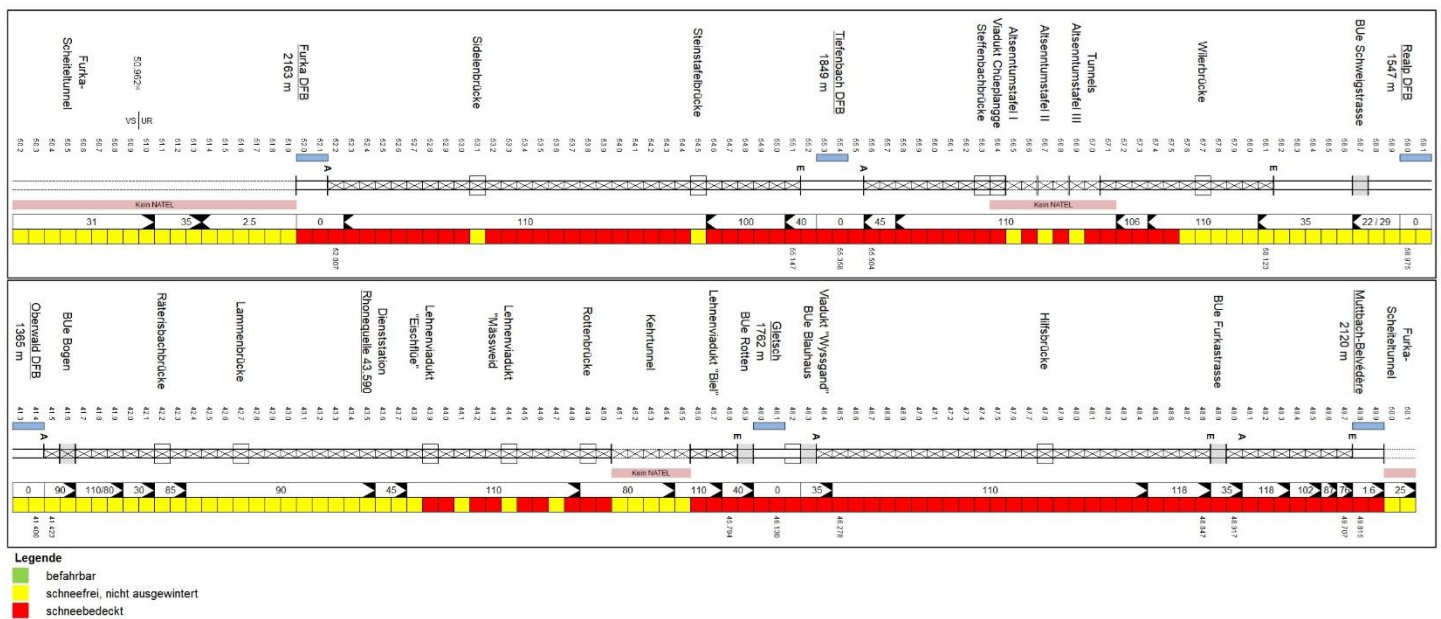
Am Samstag, 11.5.2024 haben Martin Fischer, Andreas Kleeb, Bernhard Lang und Patrick Smit die gesamte Bahnstrecke zwischen Oberwald und Realp zu Fuss erkundet.

Zwischen Kehrtunnel und Wilerbrücke sind die gesamte Strecke und alle Bahnanlagen nach wie vor schneebedeckt. Die Schneehöhen variieren zwischen 1 m und 8 m. Zwischen Gletsch und Wilerbrücke sind an vielen Orten Gleitschneelawinen niedergegangen. Einige Lawinenkegel sind stark mit Erdrreich, Geröll und Holz durchsetzt. Die Niederschläge und sonnigen Perioden der letzten Tage haben den Schnee durchnässt. Aus diesem Grund ist die Schneedecke im Tagesverlauf wenig tragfähig. In Hanglagen rutscht der Schnee bereits bei geringer Belastung ab. Lawinen haben zwischen der Hilfsbrücke und dem Bahnübergang Furkastrasse an zwei Stellen Schäden an Stützmauern verursacht.

Wetter am 11.5.2024: Den ganzen Tag sonnig und warm.

Lawinengefahr am 11.5.2023: Stufe 2 (mässig) für sämtliche Warnregionen entlang der Bahnstrecke. Unterhalb von rund 2600 m sind im Tagesverlauf Nass- und Gleitschneelawinen möglich.

Zustand Bahnstrecke am 11.5.2024:



Zwischen Oberwald und dem Lehnenviadukt Eischflüe ist das Gleis schneefrei. Zwischen dem Lehnenviadukt Eischflüe und dem Kehrtunnel ist das Trasse an verschiedenen Orten geringmächtig mit Schnee bedeckt. Das Lehnenviadukt Mässweid und der Fussweg von der Kantonsstrasse zur Arbeitsstelle Mässweid¹ sind schneefrei. Vor dem bergseitigen Portal des Kehrtunnels liegt max. 4 m Schnee. An der Seitenwand der Wagenremise finden sich Schneesverwehungen. Die Schneesverwehung vor den Toren der Wagenremise ist bis 4 m mächtig. Auf dem gesamten Areal des Bahnhofs Gletsch liegt max. 2 m Schnee. An der Ostseite des Bahnhofsgebäudes von Gletsch finden sich ebenfalls Schneesverwehungen. Das Dach des Materialcontainers bei der Drehscheibe Gletsch wurde vom Wind beschädigt. Zwischen Gletsch und Scheiteltunnel sind viele Lawinen niedergegangen. Eine Lawine hat den Stall der Sennerei Gletsch getroffen. Mehrere Lawinen haben der Rotte kurzzeitig aufgestaut. Bei km 48 haben Lawinen zwei Stützmauern des Trasses beschädigt. Die Wächten auf der Krete des Bidmers und Tällistock sind stellenweise nach wie vor gross. Zwischen Bahnübergang Furkastrasse und Bahnhof Muttbach Belvédère beträgt die Schneehöhe auf dem Trasse bis ca. 5 m.

¹ Im Rahmen von Sanierungsarbeiten des Lehnenviadukts Mässweid wurden im Oktober 2023 ca. 50 m Gleis und Zahnstange ausgebaut. Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten wird der Oberbau wieder eingebaut.

Der Zufahrtsweg zur Station Muttbach-Belvédère ist an vielen Stellen meterhoch mit Lawinenschnee bedeckt. Die Schneehöhe im Bereich des Bahnhofs Muttbach-Belvédère beträgt max. 3 m. Eine Lawine hat das Westportal des Scheiteltunnels fast komplett verschüttet. Schneeverwehungen haben die Ostseite des Scheiteltunnels fast komplett bedeckt. Mit Ausnahme der Schneestangen ist von den Bahnanlagen des Bahnhofs Furka nichts sichtbar. Auf das Bahnhofareal müssen mehrere Lawinen niedergegangen sein. Zwischen der Zahnstangeneinfahrt Furka und der Talstation der alten Militär-Seilbahn sind viele «dreckige» Lawinen niedergegangen, die das Bahntrasse stellenweise bis ca. 5 m bedeckt haben. Die Wächte unterhalb des Steinstafelviadukts ist gross. Seit der Erkundung vom 29.4.2024 ist die Schneehöhe im Bereich der Steffenbachbrücke beachtlich gesunken. Im Steffenbachtobel beträgt die Schneehöhe max. 2 m. Seit 8.5.2024 wird Wasser auf die Schneedecke im Bereich des zukünftigen Schneekanals beaufschlagt. Seither ist die Schneehöhe im Wirkungsbereich des Wassers weiter gesunken. Die Mächtigkeit der Schneeverwehungen im Bereich des Fussweges in das Steffenbachtobel ist in den letzten 12 Tagen stark zurückgegangen. Zwischen 29.4.2024 und 11.5.2024 sind zwischen Steffenbachbrücke und Tunnel 3 weitere Lawinen niedergegangen. Die bergseitigen Portale der Tunnel 1 und 2 sind von «dreckigen» Lawinen fast komplett verschüttet. Zwischen den Tunnels 1 und 2 sowie 2 und 3 finden sich einige Lawinenkegel, ebenso unterhalb des Tunnels 3. Die Bahnstrecke zwischen Wilerbrücke und Bahnhof Realp ist seit Anfang Mai 2024 geräumt und wird seither für Bremsprobefahrten genutzt.

Passstrassen: Die Kantonsstrasse ist ab Strassentunnel bis zum Grimsel- und Furkapass schneebedeckt. Im oberen Bereich der Grimselpass-Strasse finden sich mächtige Schneeverwehungen. Auf der Urnerseite ist die Furka-Passstrasse bis Äbneten (ca. 1 km östlich Tiefenbach) geräumt. Der Kanton Wallis startet die Schneeräumung und Auswinterung am 13.5.2024. Neben der Schneeräumung und Auswinterung sind auf der Urnerseite der Furka-Passstrasse zusätzlich «geplante» Bauarbeiten vorgesehen. Angesichts der Schneemenge und den Bauarbeiten muss davon ausgegangen werden, dass der Furkapass erst in ca. 3 Wochen (\geq KW 23) eröffnet wird.

Gefahren: Auf dem Bidmer und Tällistock wurden Wächten festgestellt. Da auf den darunterliegenden Sturzhängen noch Schnee (mit Fischmaul-Anrissen) liegt, muss damit gerechnet werden, dass allfällige Lawinen nach wie vor bis zum Bahnkörper vordringen können. Am Blauberg liegt noch viel Schnee. Vor der Schneeräumung und Auswinterung im Bereich des Scheiteltunnels ist daher die davon ausgehende Gefahr zu beurteilen. Da die Hänge oberhalb der Bahnstrecke zwischen der Zahnstangeneinfahrt Furka und Tiefenbach weitgehend schneefrei sind, besteht hier eine geringe Lawinengefahr. Die Hänge oberhalb der Bahnstrecke zwischen Steffenbachbrücke und Wilerbrücke sind noch nicht überall entladen.



Andreas Kleeb, Bernhard Lang, Susanne Betschart, Martin Fischer und Patrick Smit vor dem Strassentunnel am Eingang in die Rottenschlucht.

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

Um 06.30 Uhr laufen wir los.

Bild: Andreas Kleeb



Das Lehnenviadukt Eischflüe.
Bild: Patrick Smit



Die Kantonstrasse oberhalb des Strassentunnels.
Bild: Patrick Smit



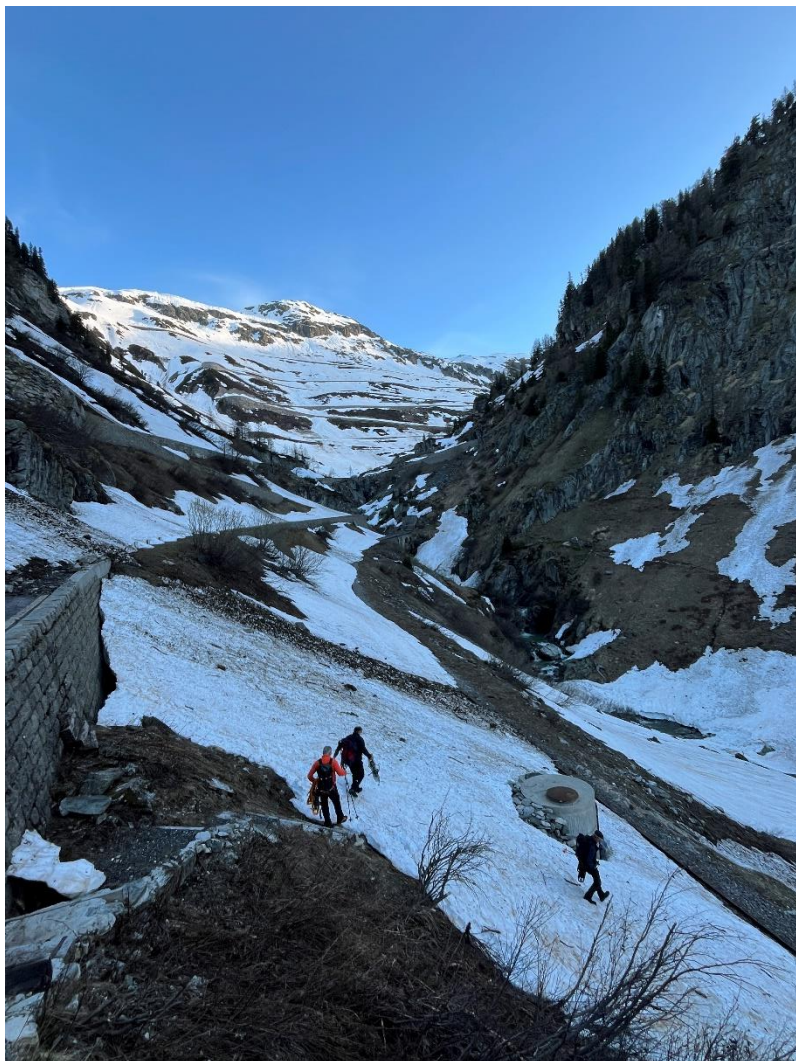
Das Lehnenviadukt Mässweid und der Zugang zur Arbeitsstelle.

Bild: Patrick Smit



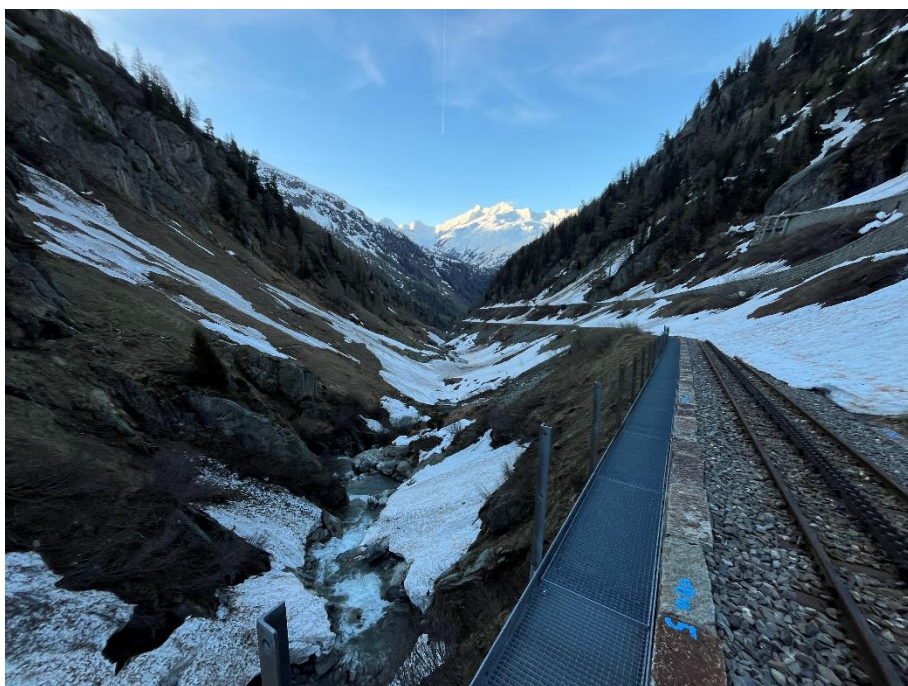
Bernhard Lang und Martin Fischer beobachten die Hänge der Rottenschlucht.

Bild: Andreas Kleeb



Abstieg von der Kantonsstrasse auf das Bahntrasse im Bereich des «Minarets» (Wasserfassung 2).

Bild: Patrick Smit



Blick vom Rottenviadukt talabwärts.

Bild: Patrick Smit



Nach 7 ½ Monaten ist das Tor des Kehrtunnels wieder offen.
Bild: Andreas Kleeb

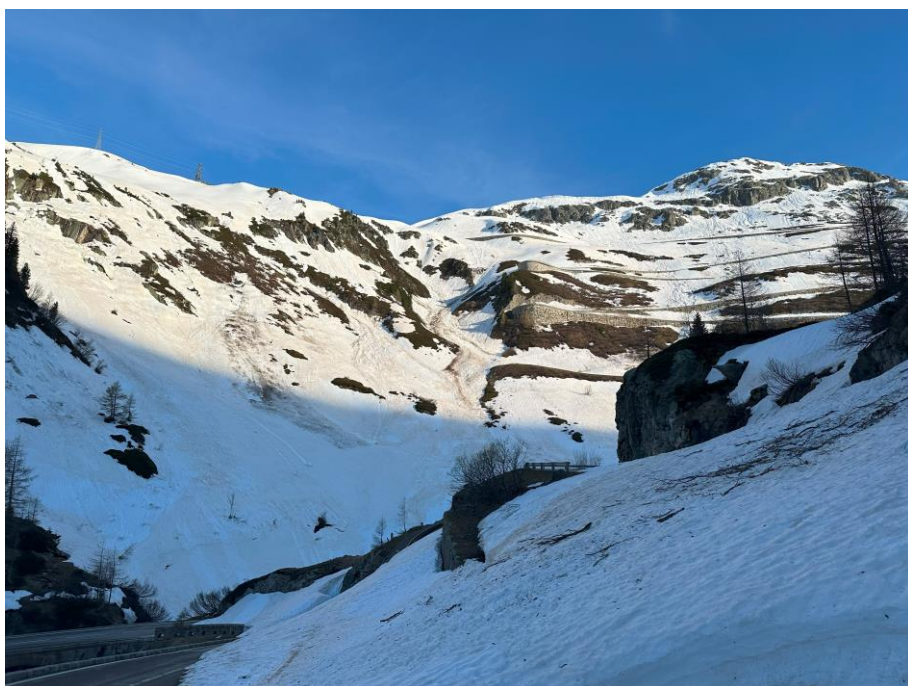


Der bergseitige Portalbereich des Kehrtunnels.
Bild: Patrick Smit



Blick vom bergseitigen Portal des Kehrtunnels Richtung Grimsel-Passhöhe.

Bild: Patrick Smit

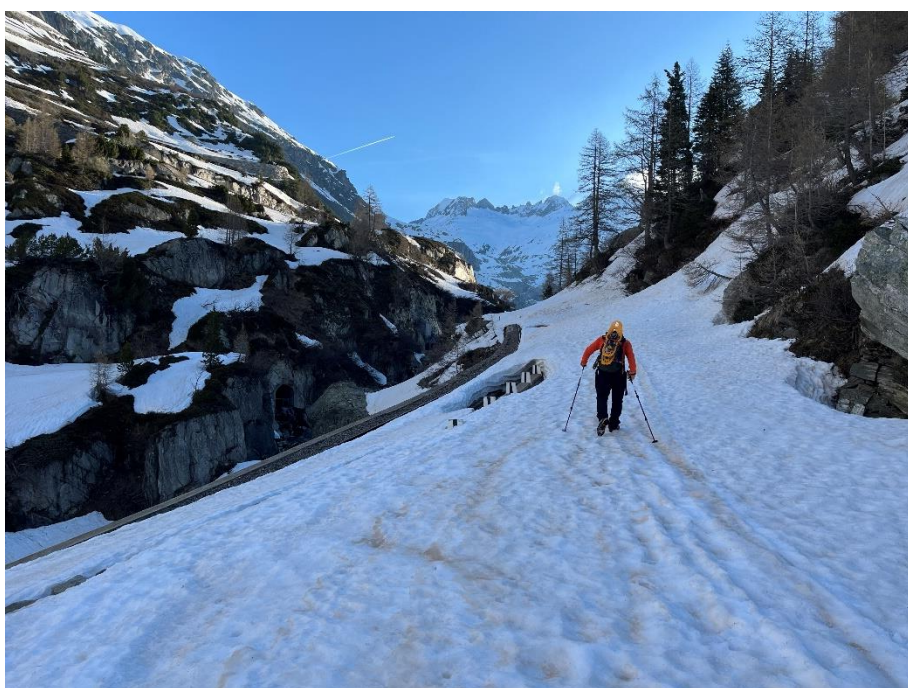


Im oberen Bereich liegen auf der Grimselpass-Strasse grosse Schneeverwehungen. Darüber «thronen» mächtige Wächter.

Bild: Andreas Kleeb



Blick von der Spitzkehre der Kantonsstrasse beim bergseitigen Portal des Kehrtunnels in die Rottenschlucht. Die schneebedeckten Gipfelregionen des Blashorns, Mittagorns und Pizzo Gallina in der Morgensonne.
Bild: Patrick Smit



Andreas Kleeb im Aufstieg nach Gletsch. Am Horizont grüssen der Galenstock und die Furkahörner. Noch trägt der Schnee.
Bild: Patrick Smit



Kurz vor dem Bahnübergang Rotten. Die Kantonsstrasse liegt noch unter 1,5 m Schnee.
Bild: Patrick Smit



Um 07.30 Uhr erreichen wir Gletsch.
Bild: Andreas Kleeb



Der Bahnhof Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Die Remise Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Die Fussgängerbrücke
des Bahnhofs Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Schneeverwehung vor dem Bahnhofsgebäude
von Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Während Bernhard Lang die Landschaft beobachtet, ...

Bild: Andreas Kleeb



... verschafft sich Patrick Smit ein Bild des Lawenniedergangs hinter dem Blauhaus in Gletsch.

Bild: Patrick Smit



Der Stall wurde von der Lawine zum Glück kaum beschädigt.

Bild: Patrick Smit



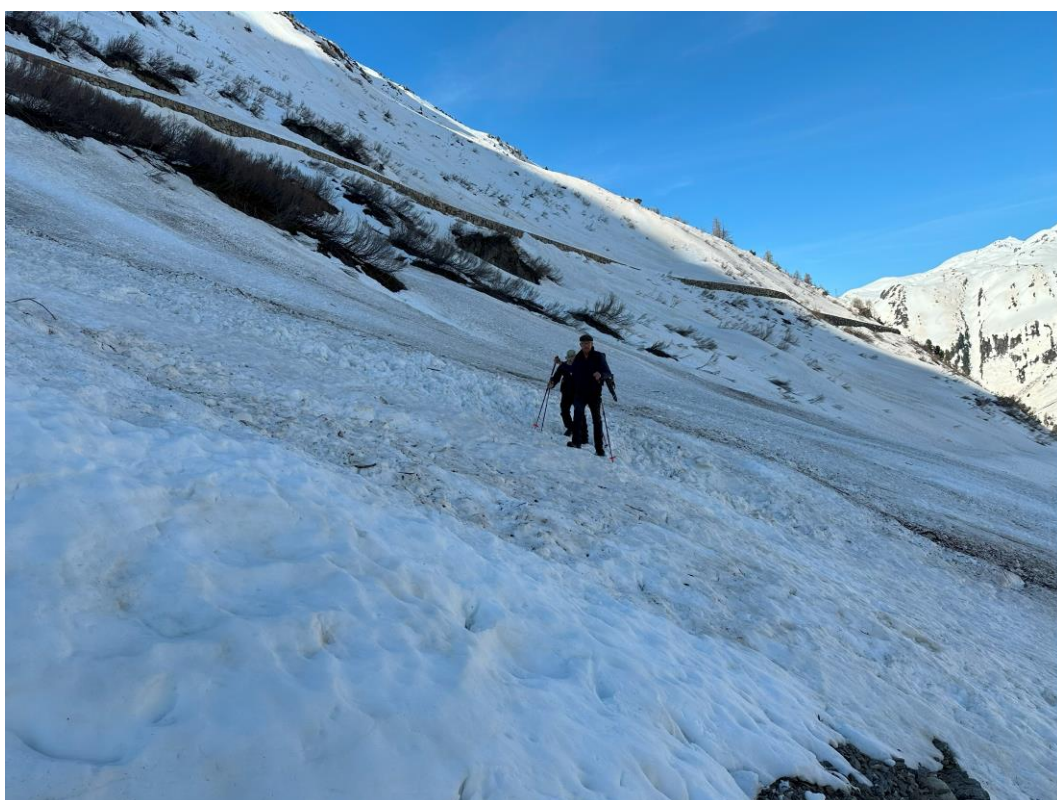
Die Lawine im Bereich des Bahntrasses. Patrick Smit steht hinter dem Lawinenkegel.

Bild: Andreas Kleeb



Blick vom Lawinenkegel beim Bahntrasse Richtung Gletschboden.

Bild: Patrick Smit



Martin Fischer und Bernhard Lang beim Aufstieg über die vielen Lawinenkegel zwischen Gletsch und Muttbach-Belvédère.

Bild: Andreas Kleeb



Bernhard Lang oberhalb von Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Einige Lawinen haben der Rotte aufgestaut bzw. «gezwungen», einen anderen Weg einzuschlagen.
Bild: Patrick Smit



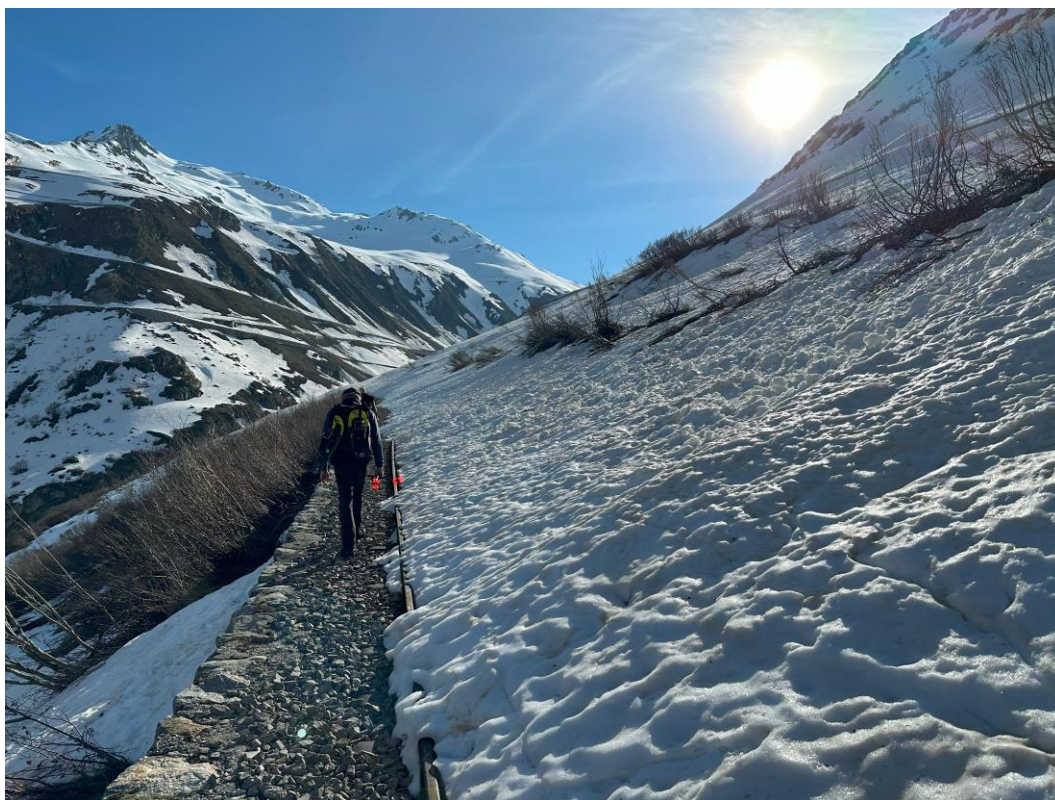
Blick vom Lawinenkegel beim Bahntrasse Richtung Rotten.

Bild: Patrick Smit



Das Bahntrasse im Bereich der Hilfsbrücke.

Bild: Patrick Smit



Zwischen Hilfsbrücke
und Bahnübergang Fur-
kastrasse.

Bild: Andreas Kleeb



Schadstelle bei km 48,0. Bernhard Lang mar-
kiert mit den Stöcken die talseitige Schiene
und 50 cm ab Schiene.

Bild: Patrick Smit



Wächten auf dem Bidmer.

Bild: Patrick Smit



Martin Fischer und Bernhard Lang auf dem Bahntrasse kurz vor dem Bahnübergang Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit



Kurz nach 09.00 Uhr erreichen wir den Bahnübergang Furkastrasse.
Bild: Andreas Kleeb



Blick vom Bahnübergangs Furkastrasse Richtung Blauberg.
Bild: Andreas Kleeb



Lawinen oberhalb des Bahnübergangs Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit.



Andreas Kleeb und Martin Fischer beim Aufstieg nach Muttbach-Belvédère auf. Die Tragfähigkeit des Schnees sinkt zusehends.

Bild: Patrick Smit



Die Zufahrtsstrasse nach Muttbach-Belvédère wurde von vielen Lawinen verschüttet.
Bild: Patrick Smit



Die Schneepfähle von Muttbach-Belvédère sind in Sicht.
Bild: Patrick Smit



Blick vom Bahnhof Muttbach-Belvédère Richtung Muttenhörner. Am linken Bildrand ist im Schnee der oberste Bereich des Tunnelportals des Scheiteltunnels sichtbar.
Bild: Patrick Smit



Um 10.00 Uhr stehen wir vor dem Westportal des Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit



Blick vom Westportal des Scheiteltunnels Richtung Gletsch. Die rötliche Farbe auf dem Schnee ist Saharastaub.

Auch am Tällistock (links oben) sind noch Wächten vorhanden. Eine solche Wächte hat 2021 eine Lawine ausgelöst, die den bereits geräumten Bahnhof Muttbach-Belvédère verschüttet hat.

Bild: Patrick Smit



Patrick Smit vor dem Westportal des Scheiteltunnels.

Bild: Andreas Kleeb



Andreas Kleeb zwingt sich durch den Durchlass im westlichen Tunneltor des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit



Eis-Stalagmiten im Bereich des Westportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit



Das Ostportal des Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit



Patrick Smit müht sich im mädigen Schnee die fast senkrechte Flanke zu überwinden.
Bild: Andreas Kleeb



Um 11.00 Uhr erreichen wir den Bahnhof Furka.
Bild: Andreas Kleeb



Die Schneepfähle geben uns Hinweise, wo welche Bahnanlagen des Bahnhofs Furka unter dem Schnee liegen.
Bild: Patrick Smit



Das Ostportal des Scheiteltunnels.
Bild: Patrick Smit



Der Bahnhof Furka.
Bild: Patrick Smit



Blick vom Bahnhof Furka
Richtung Tiefenbach und
Realp.
Bild: Patrick Smit



Beschwerlicher Abstieg
über Lawinenkegel mit
madigem Schnee.
Bild: Patrick Smit.



Blick Richtung Furka-
pass. Das Bahntrasse
liegt hier unter ca. 2 m
Schnee.

Bild: Patrick Smit



Sidelenbachbrücke.

Bild: Patrick Smit



Die Wächte unterhalb
des Steinstafelviadukts.
Bild: Patrick Smit



Station Tiefenbach.
Bild: Patrick Smit



Im Gegensatz zur Streckenerkundung vom 29.4.2024 ist nun die Rufikehrstrasse ohne Schneeschuhe begehbar.

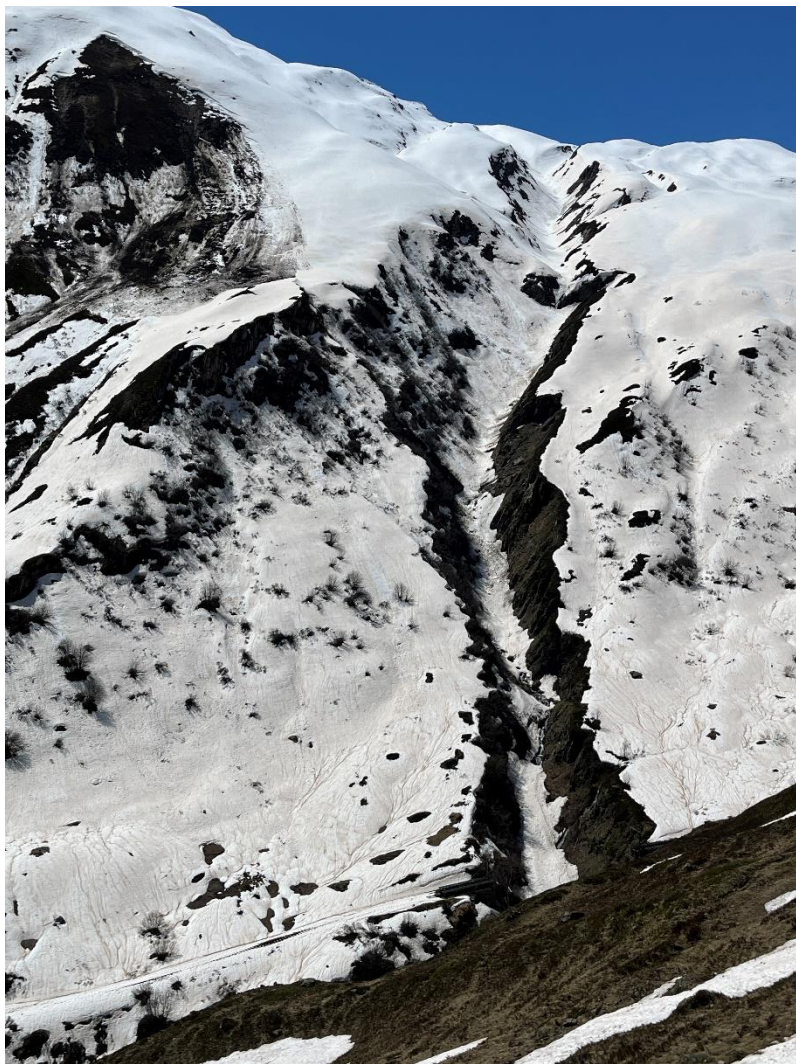
Bild: Patrick Smit



Im Steffenbachtobel ist das Loch im Schnee sichtbar, das dank des Einbringens von Wasser mittels einer Schlauchleitung entstanden ist.

Stephan Stauber hat diese Wasserleitung am 8.5.2024 verlegt.

Bild: Patrick Smit



Das Steffenbachtobel.
Bild: Patrick Smit



Der Lawinenkegel oberhalb des Portals des Tunnels 1. Der oberste linke Bereich des Tunnelportals ist knapp sichtbar.
Bild: Patrick Smit.



Die Lawinenkegel zwischen Tunnel 1 und Tunnel 2. Der oberste linke Bereich des Tunnelportals des Tunnels 2 ist knapp sichtbar.

Bild: Patrick Smit.



Die Lawine, die nach dem 29.4.2024 niedergegangen ist, hat das Bahntrasse zwischen Tunnel 2 und Tunnel 3 meterhoch mit «dreckigem» Schnee verschüttet.

Bild: Patrick Smit



Der Lawinenkegel zwischen Tunnel 2 und Tunnel 3.

Bild: Patrick Smit



Lawinenkegel unterhalb des Tunnels 3.

Bild: Patrick Smit



Die Hänge im Bereich des Tunnels 3 sind noch nicht vollständig entladen.
Bild: Patrick Smit



Bis kurz oberhalb der Wilerbrücke ist Bahnstrecke bereits geräumt.
Bild: Patrick Smit



Die Hänge zwischen Tunnel 3 und Tunnel 1. Um 14.00 Uhr beenden wir die Streckenerkundung.
Bild: Patrick Smit.

Zusammenfassung

Am **Samstag, 18.5.2024** haben Michael Bühler, Stephan Stauber und Patrick Smit den Streckenabschnitt Wilerbrücke-Tunnel 3 geräumt, sowie die Maschinen (2 INTRAC Fräsen, 1 Menzi Bagger) zum Tunnel 3 überführt.

Diese Vorarbeit zahlte sich am **Pfingstmontag, 20.5.2024** aus. Der stark vereiste und mit Geröll, Vegetation und Erdreich stark durchsetzte Lawinenschnee verlangsamten den Räumfortschritt erheblich. Nach Abbruch der Schneeräumung um 15 Uhr standen die beiden INTRAG Schneefräsen nach wie vor zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2 sowie der Menzi Bagger am bergseitigen Portal des Tunnels 2.

Eine Lawine hat den oberen Bereich des bergseitigen Tors des Tunnels 1 eingedrückt. Bis zur Einwinterung Anfang Oktober 2024 müssen sowohl das Tunneltor als auch einige Spriesse repariert bzw. ersetzt werden.

Mit dem neuen Ortungsgerät wurde die Gleisachse zwischen Tunnel 3 und Steinstafelviadukt eingemessen und mit Holzpflocken markiert.

Alle Aktivitäten zwischen Tunnel 3 und Steffenbachbrücke wurden von einer Lawinenwache überwacht.

Der Stützpunkt Realp sowie der Bahnhof Oberwald sind ausgewintert.

An **Pfingsten, 19.5.2024** haben alle 18 Mitarbeitenden der Schneeräumung/Auswinterung sowie die Lokführer und Fräsmaschinisten der HGm 51 der ersten Schneeräumungswoche an einer Sicherheitsunterweisung und Wochenbriefing teilgenommen.

Wetter am 20.5.2024: Ziemlich sonnig. Ab Mittag in den Bergen Quellwolken und nachfolgend Schauer oder Gewitter. Quelle: [MeteoSchweiz](https://www.meteoschweiz.ch).

Lawinengefahr am 20.5.2023: Am 19.5.2024 hat das [SLF](https://www.slf.ch) kein Lawinenbulletin publiziert.

Aktuelle Situation zwischen Wilerbrücke und Steinstafel:

- Unterhalb von 2000 m sind die Hänge mehrheitlich entladen.
- Oberhalb von 2000 m sind die Hänge nach wie vor schneebedeckt.

Gefahren: Im Tagesverlauf sind an steilen Hängen Nassschneerutsche und Gleitschneelawinen weiterhin möglich.



Die HGm 51 mit Anbaufräse kurz vor dem Tunnel 3.

Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber und Michael Bühler räumen die oberflächennahen Steine und Vegetation weg.

Bild: Patrick Smit



Oberhalb der Wilerbrücke räumt Stephan Stauber mit dem Menzi Bagger einen Felssturz, der das Lichtraumprofil verletzte. Zwischen der Wilerbrücke und Tunnel 3 sind die Wassergräben stellenweise mit Erdreich und Schutt verfüllt.

Bild: Patrick Smit



Überfuhr der ersten INTRAC Raupenfräse zum Tunnel 3, nachdem die Strecke bis kurz vor dem Tunnel 3 mit der Anbaufräse der HGm 51 geräumt wurde.

Bild: Patrick Smit



Unter dem wachsamen Auge von Michael Bühler versucht Stephan Stauber vorerst erfolglos den Lawinenkegel vor dem Tunnel 3 zu räumen. Die Durchnässung sowie die tiefen Temperaturen der letzten Wochen führten zu einer starken Vereisung der Lawinenkegel. Zudem führen die Lawinenkegel viel Geröll, Schutt und Vegetation.

Bild: Patrick Smit



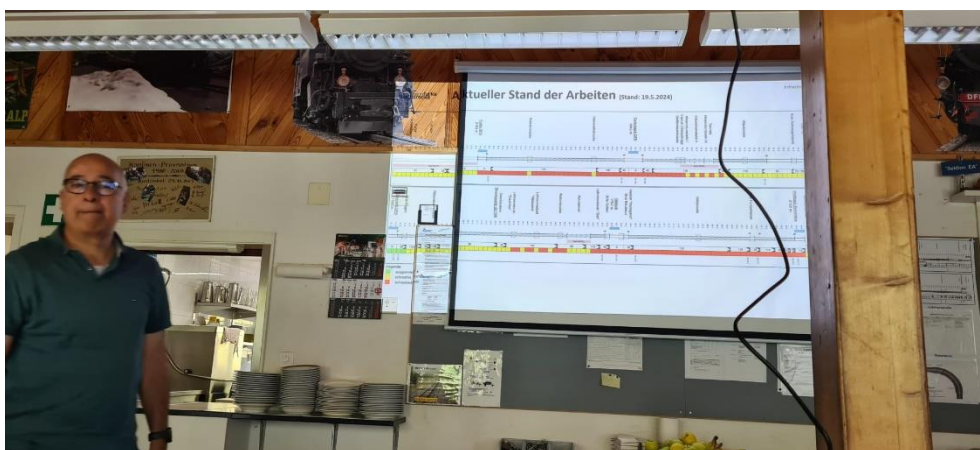
Erst nach Montage von Schneeketten auf den Raupen der INTRAC Fräse schafft es Stephan Stauber, dem Lawinenkegel zu überwinden.
Bild: Patrick Smit



Die beiden INTRAC Raupenfräsen vor dem talseitigen Portal des Tunnels 3. Der Menzi Bagger ist im Tunnel abgestellt.
Bild: Michael Bühler



Nach Absolvierung des LVS-Parcours repetieren die Mitarbeitenden der Schneeräumung und Auswinterung die Massnahmen nach einem Unfall oder Lawenniedergang.
Bild: Ed Groenendijk



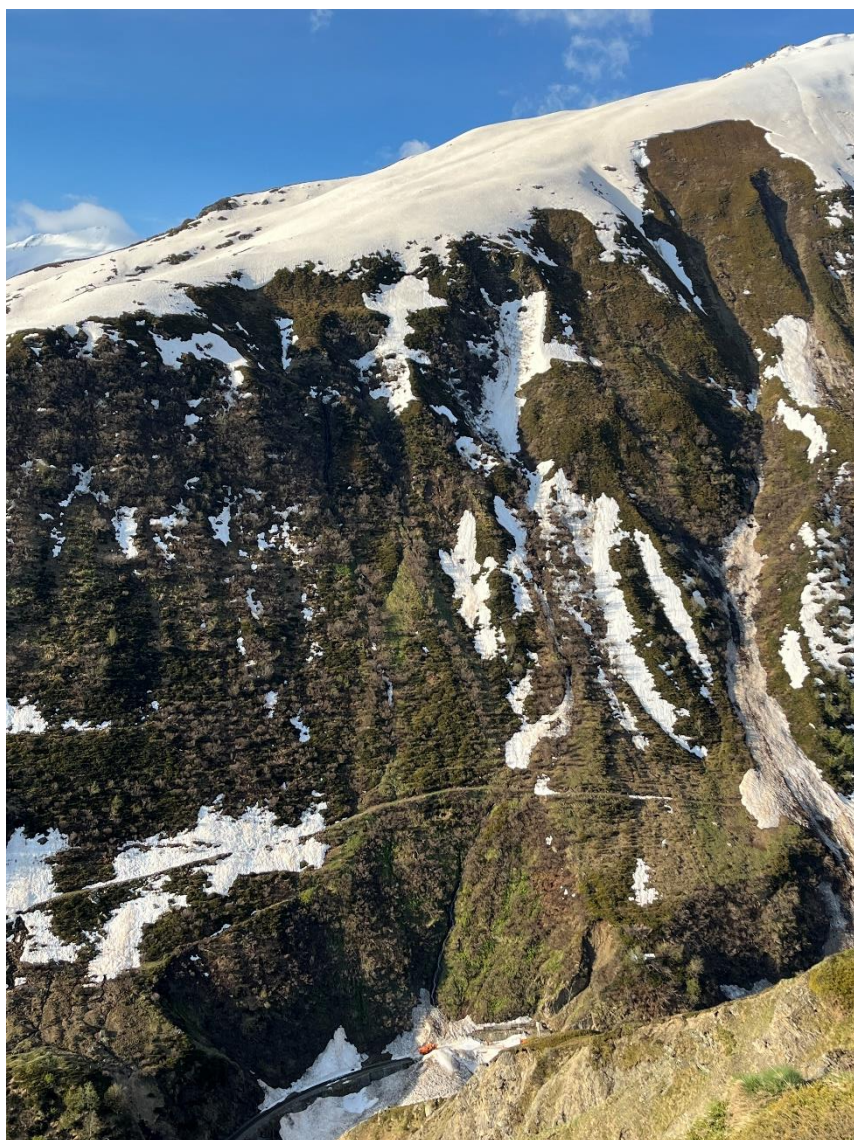
Patrick Smit informiert die Mitarbeitenden betreffend den Stand der Schneeräumung/Auswinterung sowie die Planung der 1. Schneeräumungswoche.
Bild: Ed Groenendijk



Mit dem Kranwagen fahren Roman Moser und Claus Mayer um 06.30 Uhr die Schneeräumer so nahe wie möglich zu ihren Arbeitsplätzen.
Bild: Patrick Smit.



Ein Schneerutsch auf der gesperrten Furka Passstrasse zwingt die Lawinenwache zu ihrem Beobachtungsort an der Rufikehrstrasse hochzulaufen.
Bild: Patrick Smit



Blick vom Beobachtungsort der Lawinenwache zum Arbeitsplatz unterhalb des Tunnels 3. Der kleine orange Punkt ist eine INTRAC Raupenfräse.
Bild: Patrick Smit



Pascal Rauber und Christoph Spinnler bereiten die Demontage der Doppel-T-Träger des bergseitigen Tors des Tunnels 3 vor.
Bild: Hans-Ludwig Schneider



Eine Lawine hat den talseitigen Flügel des bergseitigen Tors des Tunnels 1 eingedrückt. Der oberste Spriess wurde hierbei verbogen.
Bild: Patrick Smit,



Die Tunnelor-Mannschaft Niklaus Mayer, Silvan Bözinger, Ed Groenendijk und Christoph Spinnler vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 1.
Bild: Patrick Smit



Das bergseitige Portal des Tunnels 1.
Bild: Patrick Smit



Auf dem ca. 5 m hohen Lawinengegels vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 1 haben die Vermesser Hans-Ludwig Schneider und Luc Wullschleger die Gleisachse bereits eingemessen und mit Holzpflocken markiert.
Bild: Patrick Smit



Das Steffenbachtobel im Bereich der gleichnamigen Klappbrücke. Der Wassereintrag, den Stephan Stauber vier Tage vorher mit Feuerwehrschräuchen montiert hat, hat ein Loch durch den rund 3 m mächtigen Lawinenschnee «gefressen».
Bild: Patrick Smit



Das Loch im Lawinenschnee unter der Steffenbachbrücke. Am Fuss der Lawinenschneeschicht fließt viel Wasser des Steffenbachs.

Bild: Patrick Smit



Dank der warmen Witterung der letzten Tage ist das Lichtraumprofil für das Aufstellen der Steffenbachbrücke nur an wenigen Ort noch knapp verletzt.

Bild: Patrick Smit



Zwischen Steffenbachbrücke und Steinsäumli liegt auf dem Bahntrasse max. 70 cm Schnee.

Bild: Patrick Smit



Das Gebäude des Bahnhofs Tiefenbach.

Bild: Patrick Smit.



Am bergseitigen Portal des Tunnels 2 baggern Alexander Briner und Pascal Rauber eine Rampe für die INTRAC Rau-
penfräsen. Der Lawinenschnee ist schwer, kompakt und mit viel Dreck und Geröll durch-
setzt.

Bild: Patrick Smit.



Das bergseitige Portal des Tunnels 2.

Bild: Patrick Smit.



Das bergseitige Portal des
Tunnels 3.

Bild: Michael Bühler.



Stephan Stauber kämpft sich durch den stark
vereisten und mit Dreck, Geröll und Vegeta-
tion durchsetzten Lawinenschnee zwischen
Tunnel 2 und Tunnel 3.

Bild: Patrick Smit



Zentimeter für Zentimeter frisst sich Stephan Stauber durch den Lawinenschnee. Immer dann, wenn die INTRAC Rau-penfräse heftig vibriert, hat sie einen Stein angefahren. Dieser muss anschliessend mühsam mit Pickel und Schaufel aus dem stark vereisten Lawinenschnee ausgegraben werden.
Bild: Patrick Smit.



Thomas Holder kommt sich wie ein Gärtner vor, der Erdreich zerkleinert und auflockert. Könnte diese Erde ein Verkaufsschlager für die DFB-Shops sein?
Bild: Michael Bühler.



Blick vom talseitigen Portal des Tunnels 2 zum bergseitigen Portal des Tunnels 3.
Bild: Michael Bühler.



Die geräumte Oberfläche besteht aus stark vereistem Lawenschnee. Entsprechend gross ist die Sturz- und Rutschgefahr.
Bild: Patrick Smit



Während Michael Bühler eine Wurzel ausgräbt, reinigt Thomas Holder das Fräsaggregat. Auf dem Weg nach Realp beäugt das Tunneltor-Team die von Steinen, Erdreich und Vegetation ramponierte Frästrommel.

Bild: Patrick Smit



Um 15 Uhr ziehen wir die Maschinen in Tunnels zurück und machen uns zu Fuss nach Realp zurück.

Bild: Patrick Smit

Zusammenfassung

Wegen den intensiven Regenfällen und der damit verbundenen erhöhten Lawinengefahr musste die Schneeräumung am **Dienstag, 21.5.2024** auf den Abschnitt zwischen Tunnel 2 und Tunnel 3 eingeschränkt werden. Das viele Erdreich, Felsblöcke und die Vegetation im rund 5 m hohen Lawinenkegel zwischen Tunnel 2 und Tunnel 3 verlangsamte die Schneeräumung erheblich.

Neben der Auswinterung des Bahnhofs Tiefenbach wurde am **Mittwoch, 22.5.2024** das Steffenbachtobel so ausgeräumt, dass die Elemente der Steffenbachbrücke in die Sommerstellung verschiebt werden können. Parallel dazu wurde die Schneeräumung zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1 fortgesetzt.

Am **Donnerstag, 23.5.2024** wurde bei Schneeregen der Aufbau der Steffenbachbrücke in Angriff genommen. Gleichzeitig konnte die Schneeräumung und Auswinterung der Bahnstrecke zwischen Realp und Steffenbachbrücke abgeschlossen werden.

Am **Freitag, 24.5.2024** konnte der Aufbau der Steffenbachbrücke erfolgreich abgeschlossen werden.

Während der Berichtsperiode wurden alle Aktivitäten zwischen Tunnel 3 und Steffenbachbrücke wiederum von einer Lawinenwache überwacht.

Lawinengefahr: Das [SLF](#) hat keine Lawinenbulletins publiziert.

Aktuelle Situation zwischen Wilerbrücke und Steinstafel:

- Unterhalb von 2000 m sind die Hänge mehrheitlich entladen.
- Oberhalb von 2000 m sind die Hänge nach wie vor schneebedeckt.

Gefahren: Im Tagesverlauf sind an steilen Hängen Nassschneerutsche und Gleitschneelawinen weiterhin möglich.



Das viele Erdreich im Lawinenkegel zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2 verlangsamte die Schneeräumung erheblich.

Stephan Stauber, der seit der ersten Schneeräumung an der Bahnstrecke der DFB mitarbeitet, hat sowas noch nie erlebt.

Bild: Patrick Smit



Einmal mehr musste der Bagger einen Erlenbusch mit viel Erdreich aus dem Lawinenkegel ausgraben.

Bild: Patrick Smit



Bagger und INTRAC Raupenfräsen arbeiteten «Hand in Hand». Nur so war ein Vorwärtskommen möglich.

Bild: Patrick Smit



Pascal Rauber gräbt wieder einen Erlensbusch aus dem Lawinenkegel aus.
Bild: Patrick Smit



Erde und Geröll ohne Ende.
Bild: Patrick Smit



Zentimeter um Zentimeter «wühlen» sich die beiden INTRAC's zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2 durch den «dreckigen» Lawinschnee.
Bild: Patrick Smit



Die INTRAC Raupenfräsen im Regen zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2.
Bild: Patrick Smit



Die HGm 51 mit Anbaufräse kämpft sich durch den stark vereisten Lawinenschnee zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2.
Bild: Patrick Smit



Immer wieder müssen Zahnstange und Schiene von Hand vom Eis befreit werden.
Bild: Patrick Smit



Die HGM 51 mit Anbaufräse mitten im rund 5 m mächtigen «dreieckigen» Lawinenkegel zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2.
Bild: Patrick Smit



Während sich die HGM 51 mit Anbaufräse zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2 durch den Lawinenschnee kämpft, hat sich die INTRAC Raupenfräse mit Unterstützung des Baggers aus dem bergseitigen Portal des Tunnels 2 gefräst.
Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber fräst sich in den Lawinenkegel am bergseitigen Portal des Tunnels 2.

Bild: Patrick Smit



Ein grosser Erlenstrauch und Felsblock verunmöglicht ein Weiterkommen mit der INTRAC Schneefräse.

Bild: Patrick Smit



Das bergseitige Portal des Tunnels 2 bei Arbeitsabbruch um 15 Uhr.
Bild: Patrick Smit



Durchnässt vom Regen und den Arbeiten im Schnee machen sich die Schneeräumer und Maschinisten auf den Weg zurück nach Realp.
Bild: Patrick Smit



Am Mittwochmorgen, 22.5.2024 machen sich eine Schneeräumungsgruppe auf dem Weg zu ihrem nächsten Arbeitsplatz im Steffenbachtobel.

Bild: Patrick Smit



Ausräumen des Steffenbachtobels, so dass die Brückenelemente am nächsten in die Sommerstellung gebracht werden können. Die Löcher im Lawinenkegel sind dank des Eintrags von Wasser entstanden.

Bild: Patrick Smit



Ed Groenendijk, Niklaus Mayer und Beat Mühlemann auf dem Weg via Rufikehrstrasse nach Tiefenbach.
Bild: Patrick Smit



Unterwegs treffen sie die Lawinenwache mit Daniel Feyer und Fred Schönthal. Sie überwachen die Arbeitsplätze zwischen Steffenbachtobel und Tunnel 2.
Bild: Luc Wullschleger



Niklaus Mayer und Beat Mühlemann graben die Wasserfassung des Bahnhofs Tiefenbach aus und nehmen die Wasserversorgung in Betrieb.

Bild: Hans-Ludwig Schneider, Ed Groenendijk



Bahnhof Tiefenbach in der Frühjahrssonne.

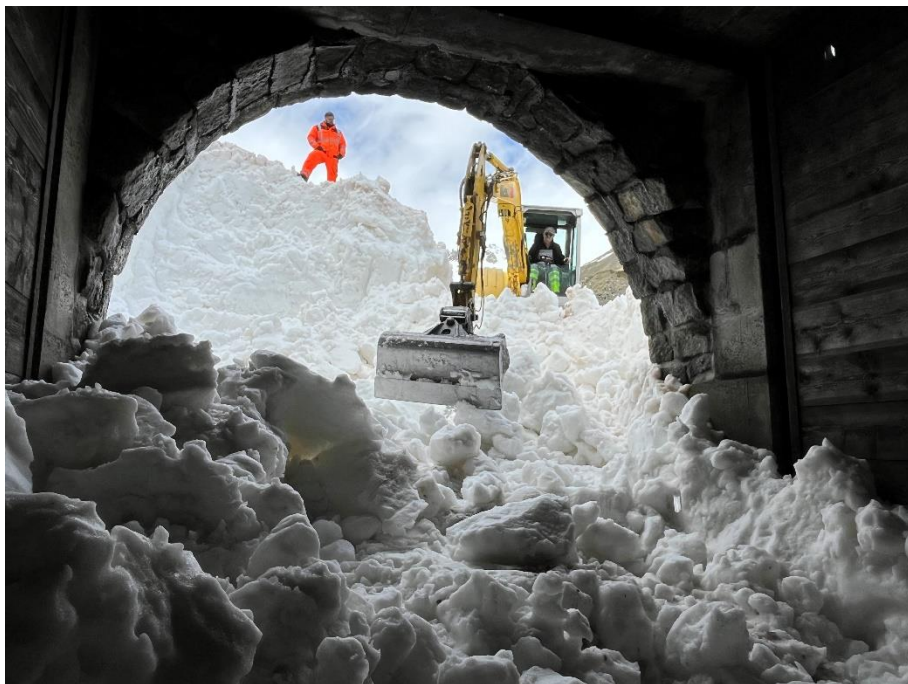
Bild: Ed Groenendijk



Ed Groenendijk und Beat Mühlemann montieren ein Weichensignal und das talseitige A/E-Signal des Bahnhofes Tiefenbach.
Bild: Ed Groenendijk



Am bergseitigen Portal des Tunnels 1 baggert Alexander Briner eine Rampe für die INTRAC Raupe.
Bild: Patrick Smit



Pascal Rauber überwacht die Grabarbeiten von Alexander Briner.
Bild: Patrick Smit



Während Thomas Holder und Michael Bühler den Lawinenkegel am talseitigen Portal des Tunnels 1 zu Leibe rücken ...
Bild: Patrick Smit



... fräst sich Stephan Stauber durch den Lawinenkegel am bergseitigen Portal des Tunnels 2.

Bild: Patrick Smit



Währenddessen warten Andreas Schuler und Patrick Smit mit der HGm 51 mit Anbaufräse im Tunnel 2 auf ihren Einsatz.

Bild: Patrick Smit



Eine INTRAC Raupenfräse und die HGM 51 mit Anbaufräse vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 2.
Bild: Patrick Smit



Auch hier sind die Schienen und Zahnstangen stark vereist.
Bild: Hans-Ludwig Schneider



Michael Bühler, Stephan Stauber, Thomas Holder und Andreas Schuler warten auf ihren nächsten Einsatz.
Bild: Patrick Smit



Räumarbeiten vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 2.
Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 2.
Bild: Patrick Smit



«Weisser» Schnee zwischen Tunnel 1 und Tunnel 2 und ...

Bild: Patrick Smit



... «dreckiger» Schnee zwischen Tunnel 2 und Tunnel 3.

Bild: Patrick Smit



Die HGm 51 mit Anbaufräse zwischen Tunnel 1 und Tunnel 2.

Bild: Patrick Smit



Die INTRAC Raupenfräse auf dem beschwerlichen Weg zum nächsten Einsatzort oberhalb des Tunnels 1.

Bild: Patrick Smit



Im Schneeregen macht sich das Steffenbachbrücken-Team vom Tunnel 1 zu ihrem Arbeitsort.

Bild: Alexander Briner



Alexander Briner baggert den Lawinschnee oberhalb des Tunnels 1 weg.

Bild: Patrick Smit



Michael Bühler beim Fräsen durch den stark vereisten Lawinenkegel am bergseitigen Portal des Tunnels 1.

Bild: Patrick Smit



Das Ziel ist dank den Baggerarbeiten von Alexander Briner und Pascal Rauber nahe.

Bild: Patrick Smit



Blankes Eis vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 1.

Bild: Patrick Smit



Nach Abschluss der Fräsarbeiten überführt Nicolas Darioli eine INTRAC Raupenfräse zwecks Kleinreparaturen nach Realp.

Bild: Patrick Smit



Geschafft!
Die HGM 51 mit Anbaufräse
steht vor der Steffenbachbrücke.
Bild: Patrick Smit



Gian-David Fluri und Martin Fischer erkunden im Schneegeböck die Situation beim Lehnviadukt Mässweid. Dort muss eine Abdeckfolie und anschliessend der Oberbau eingebracht werden. Dies ist nur bei trockener Witterung und ohne Steinschlaggefahr möglich.

In den Felspartien oberhalb der Kantonsstrasse und der Bahn liegt aussergewöhnlich viel loses Felsmaterial, das noch vom Kanton VS geräumt werden muss. Erst danach können die Bauarbeiten fortgeführt werden.

Bild: Gian-David Fluri



Unter der Leitung von Christoph Spinnler wird das talseitige Brückenelement der Steffenbachbrücke in die Sommerposition gebracht.

Bild: Patrick Smit



Langsam bewegt sich das talseitige Brückenelement in die Endlage.

Bild: Patrick Smit



Während ein Team die Zahnstangen am talseitigen Brückenelement verschraubt...
Bild: Patrick Smit



... zieht ein anderes Team die Seile in die Rollen des bergseitigen Brückenelements ein.
Bild: Patrick Smit



Peter Spruit und Silvan Bözinger beim Führen der Tragseile bei der Winde.

Bild: Patrick Smit



Die Teams auf der Rückfahrt nach Realp

Bild: Patrick Smit



Blick von der Lawinenwache auf die Aktivitäten bei der Steffenbachbrücke.

Bild: Ed Groenendijk



Trotz des Logenplatzes muss sich die Lawinenwache auf ihre sicherheitsrelevante Aufgabe konzentrieren.

Bild: Ed Groenendijk



Das bergseitige Brückenelement ist ebenfalls in der Sommerposition.

Bild: Ed Groenendijk



Am 24.5.2024 kurz vor 11 Uhr ist auch das Mittelstück auch in der Sommerposition.

Bild: Ed Groenendijk



Kurz nach 15 Uhr ist der Umlenkbock demon-
tiert. Am bergseitigen Widerlagen wird eine neue
Zahnstange montiert.

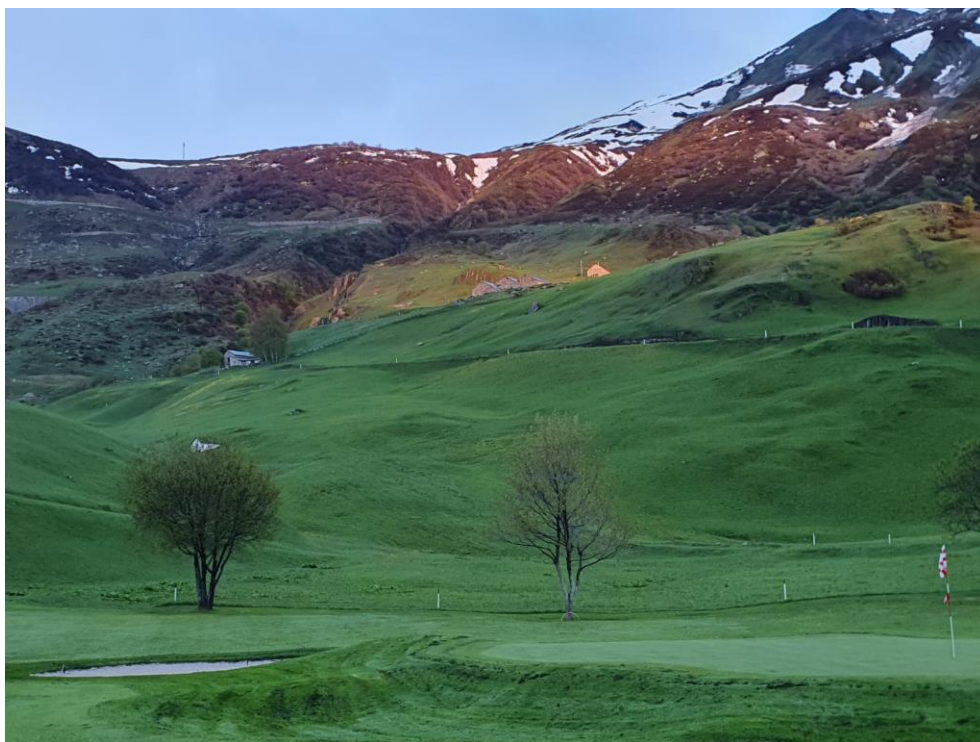
Bild: Martin Fischer



Montage der Zahnstange am bergseitigen Widerlager der Steffenbachbrücke.
Bild: Martin Fischer



Der Bauzug erreicht um 16.30 Uhr das Windenhaus auf der Bergseite der Steffenbachbrücke.
Bild: Ed Groenendijk



Morgenstimmung in Realp.
Bild: Michael Bühler



Michael Bühler (Helfer), Thilo Fock (Fräsmaschinist), Pascal Rauber (Helfer) und Patrick Smit (Lokführer) fräsen mit der HGm 51 mit Anbaufräse den Frühjahrschnee zwischen Steffenbachbrücke und bergseitigen Zahnstangeneinfahrt des Bahnhofs Tiefenbach.
Bild: Patrick Smit



Die HGM 51 mit Anbaufräse unterhalb der Wasserfassung Tiefenbach.

Bild: Michael Bühler



Überfuhr der INTRAC zum nächsten Einsatzort oberhalb des Bahnhofs Tiefenbach. Diese INTRAC wurde vor Tagen für Kleinreparaturen nach Realp gebracht.

Bild: Patrick Smit



Vor Einsatzbeginn ergänzen Michael Bühler, Thomas Holder und Stephan Stauber den Dieselvorrat einer INTRAC.
Bild: Patrick Smit



Die INTRAC fährt vom Tiefgänger direkt auf den Schnee. Im Hintergrund ist die Wächte unterhalb des Stein tafelviadukts sichtbar.
Bild: Patrick Smit



Nach Ablad der INTRAC aus Realp wird die unterhalb des Tunnels 1 abgestellte INTRAC zum selben Einsatzort überführt.

Bild: Patrick Smit



Im Gegensatz zum Streckenabschnitt unterhalb der Steffenbachbrücke ist hier der Schnee nicht mit Erdreich, Geröll und Vegetation durchsetzt. Dafür stossen wir auf Schichten mit stark vereistem Schnee.

Bild: Michael Bühler



Die beiden INTRAC Raupenfräse in der Wächte unterhalb des Steinstafelviadukts.
Bild: Michael Bühler



Zwischen Tiefenbach und Steinstafelviadukt.
Bild: Michael Bühler



Die beiden INTRAC Raupenfräsen bahnen parallel einen Weg durch die Wächte. In diesem Abschnitt findet sich neben dem Gleis der Fahrweg zur Alp Steinstafel.
Bild: Michael Bühler



Pascal Rauber räumt den Geröllfänger unterhalb der Wasserfassung Tiefenbach aus. Anschliessend wird der Bagger in Tiefenbach abgestellt.
Bild: Patrick Smit



Während Thilo Fock, Pascal Rauber und Patrick Smit in der HGM 51 mit Anbaufräse auf ihren nächsten Einsatz warten, nähert sich die HGM 4/4 von Tiefenbach her der Arbeitsstelle unterhalb des Steinstafelviadukts. Ernst Demonti (Lokführer) und Martin Fischer (Rangierleiter) haben die ersten Güterwagen zum Bahnhof Tiefenbach überführt und im Stumpen des Bahnhofs abgestellt.

Bild: Michael Bühler



Die Arbeitsstelle unterhalb des Steinstafelviadukts.

Bild: Patrick Smit



Die HGm 4/4 beim Steinsäumli.
Bild: Patrick Smit



Ernst Demonti, der Lokführer
der HGm 4/4.
Bild: Patrick Smit



Michael Bühler in der Wächte unterhalb des Steinstafelviadukts.

Bild: Patrick Smit



Schnitt für Schnitt fräsen die INTRAC's das Bahntrasse und den Weg zur Alp Steinstafel frei.

Bild: Patrick Smit



Die Anbaufräse der HGM 51 vor der Wächte unterhalb des Steinstafelviadukts.

Bild: Patrick Smit



Niklaus Mayer, Matthias Wenger und Luc Wullschleger messen die Gleisachse zwischen Tiefenbach und Furka ein und markieren diese in regelmässigen Abständen mit Holzpflocken.

Bild: Luc Wullschleger



Pascal Rauber, Thomas Holder, Stephan Stauber und Thilo Fock im Schneekanal in der Wächte unterhalb des Steinstafelviadukts.

Bild: Patrick Smit



Fahrt am Sonntagmorgen zur vordersten Arbeitsstelle beim Steinstafelviadukt. Vor zwei Wochen lag hier noch bis 2 m Schnee.

Bild: Patrick Smit



Vorbereitung des Wochenbriefings von heute 17.15 Uhr in Realp zwischen den Einsätzen der HGM 51 mit Anbaufräse.
Bild: Patrick Smit



Schiene und Zahnstange sind in der Wächte stark vereist.
Aus diesem Grund kratzt Martin Wieland mit dem Bagger den vereisten Schnee bis auf die Schiene auf. Anschliessend fräst die HGM 51 mit Anbaufräse den vereisten Schnee weg.
Bild: Patrick Smit



Thomas Holder, Martin Wieland und Patrick Smit befreien Schiene und Zahnstange vom Eis.

Bild: Thilo Fock



Die HGm 51 mit Anbaufräse in der Wächte unterhalb des Steinstafelviadukts. Blick vom Lokführerstand.
Bild: Patrick Smit



Blick von der Alp Steinstafel talwärts in den Schneekanal in der Wächte.
Bild: Patrick Smit



Die HGm 51 mit Anbaufräse vor dem
Steinstafelviadukt.
Bild: Patrick Smit



Der nasse und schwere Früh-
jahrsschnee verstopft regel-
mässig die Kamine, die Thilo
Fock (Fräsmaschinist) und Pat-
rick Smit (Lokführer) jeweils
mühsam ausräumen müssen.
Bild: Patrick Smit



Steinstafelviadukt.
Bild: Patrick Smit



Langsam fräst sich die
HGm 51 mit Anbaufräse vom
Steinstafelviadukt Richtung Si-
delenbachbrücke.
Bild: Patrick Smit



Bei km 53,5 erreichen wir das Tagesziel vom Sonntag, 26.5.2024. Nach dem Auftanken der Maschinen machen wir uns mit der HGM 51 auf den Heimweg nach Realp.
Bild: Patrick Smit



Mit dem Abschmelzen des Schnees beidseits der Gleise fällt immer wieder Erdreich und Geröll auf das Bahntrasse.
Zudem bilden die auf den Lawinenkegel liegenden Felsblöcke während der Schneeschmelze eine latente Gefahr für das Bahntrasse.
Bild: Patrick Smit

Fotobericht, 2.6.2024

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**.

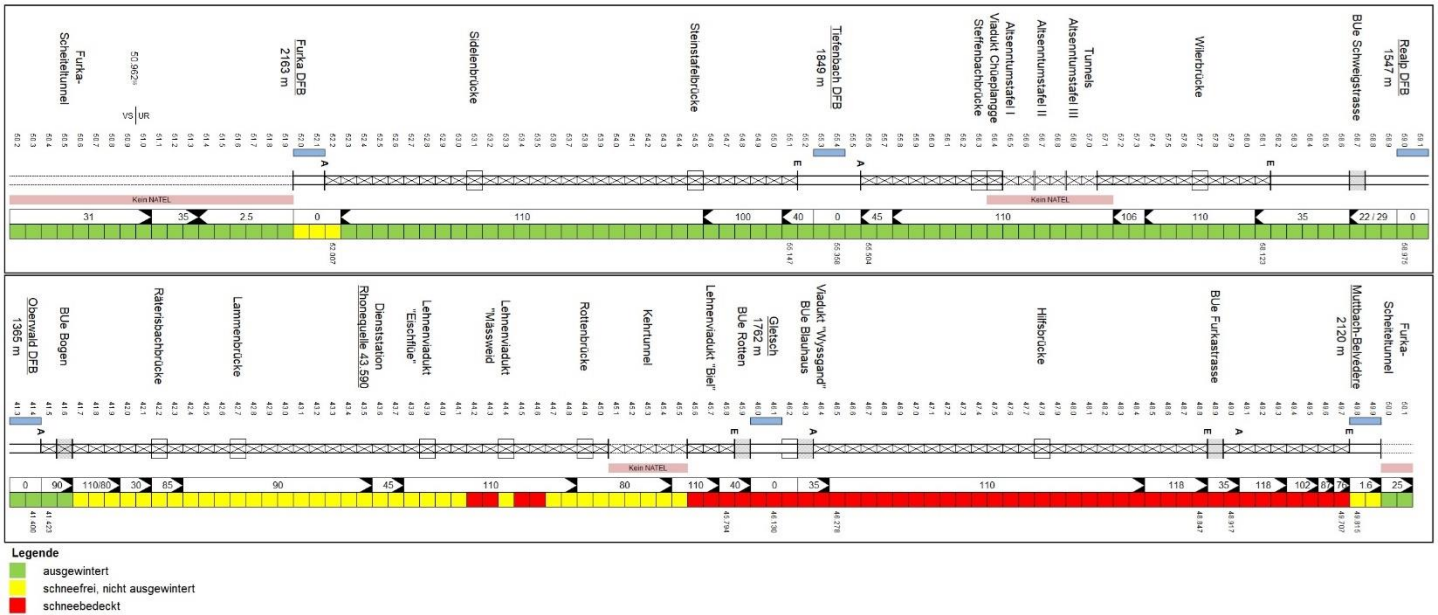
- **Nassschnee**
Unterhalb von rund 2500 m mittlere und vereinzelt grosse Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Dies vor allem bei Regen.

• **Triebsschnee**

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 Triebsschneeanisammlungen 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 Schneeräumungsgruppe nach Abschluss der Arbeitsbesprechung.

Bild: Patrick Smit



Nach Ankunft an der Arbeitsstelle starten die Maschinen 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 Lawenschnee 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 vereisten 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



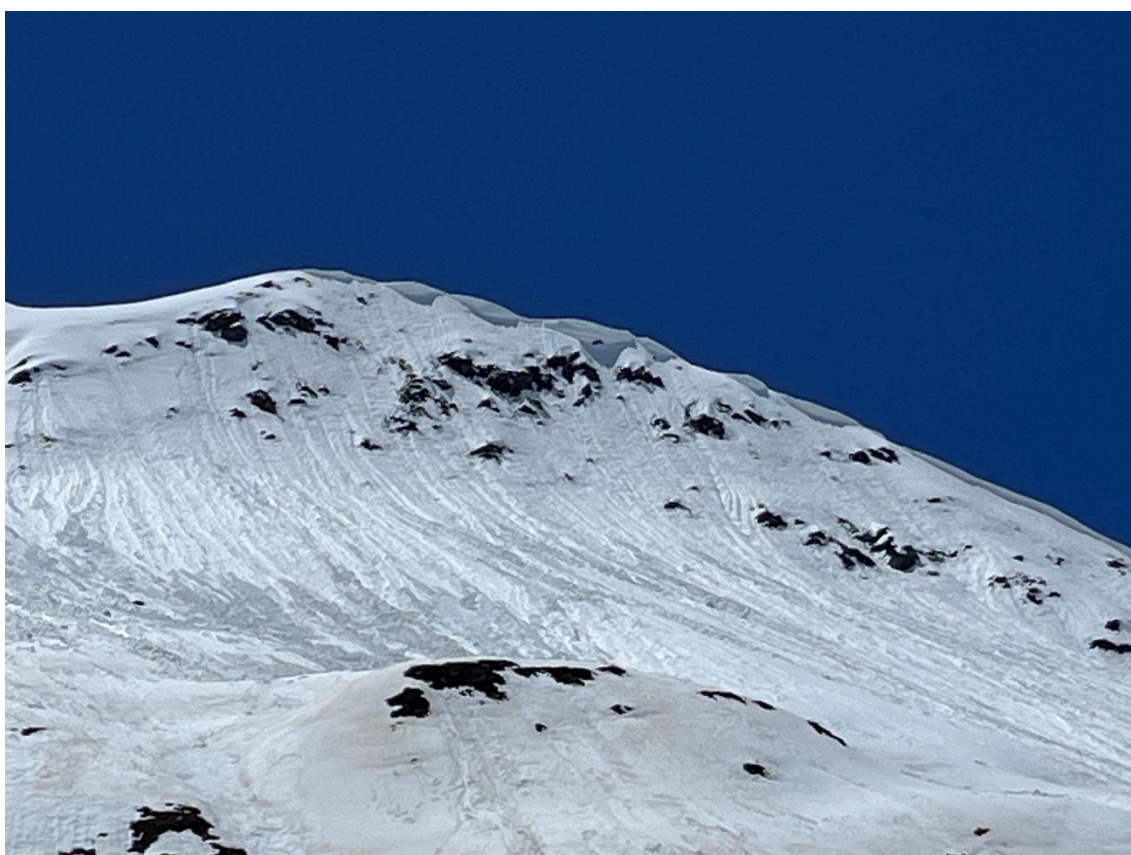
Der Bahnhof Muttbach-Belvédère.

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: Ernst Demonti



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 Schneeschichten, 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

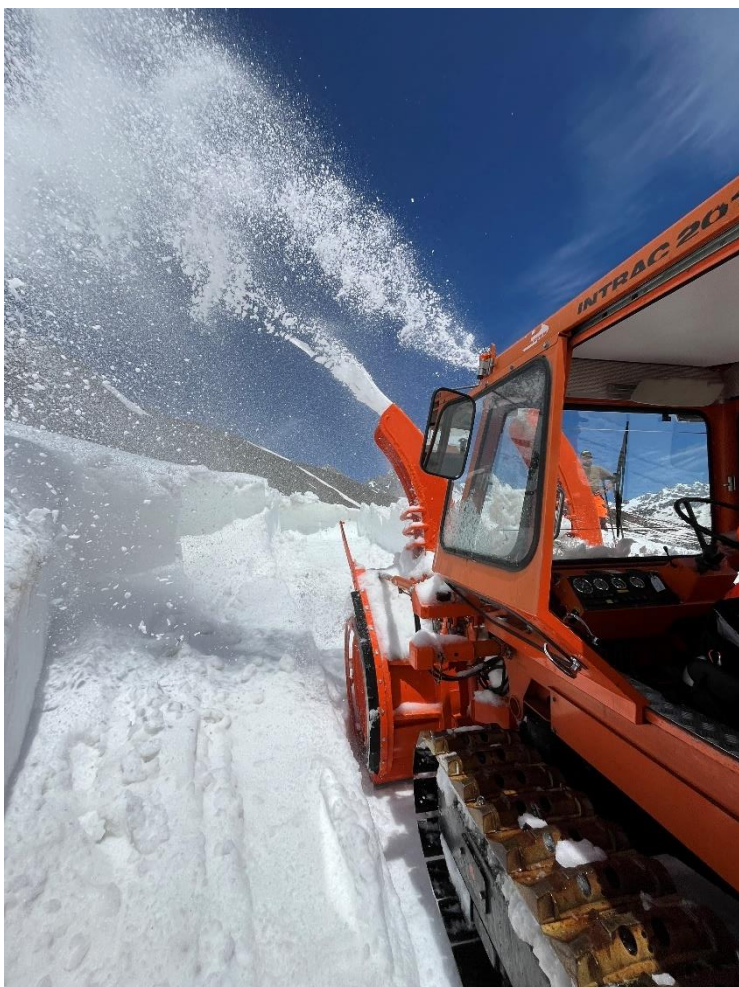


Wie klein Mensch und Maschine in dieser grandiosen Schneelandschaft erscheinen.

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



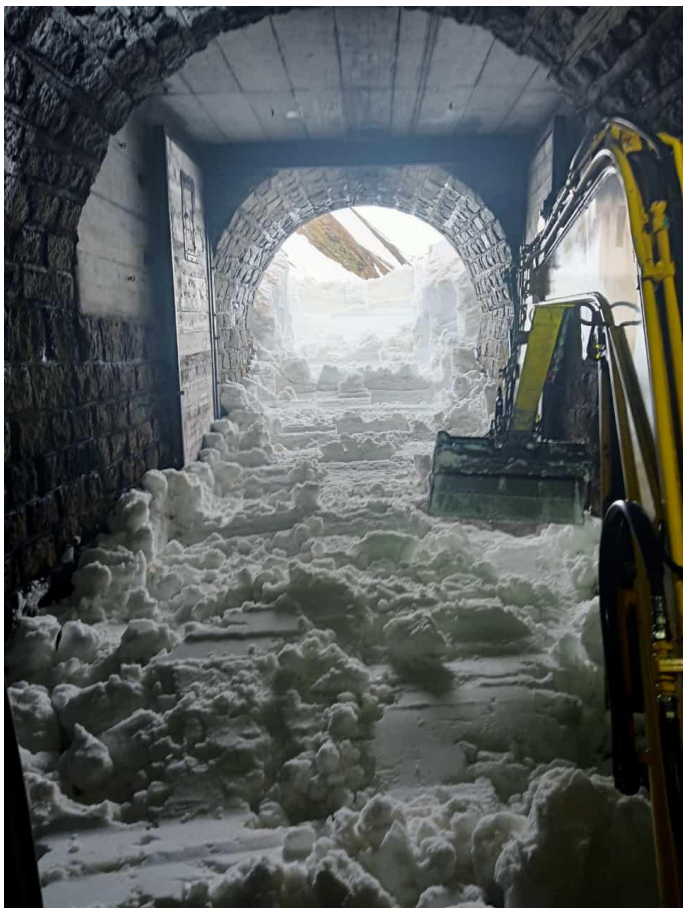
Nach der Schmierfahrt fährt die HGM 51 zurück nach Tiefenbach. Dort wird die Anbaufräse wieder an die HGM 51 montiert.

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 Michael Bühler 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



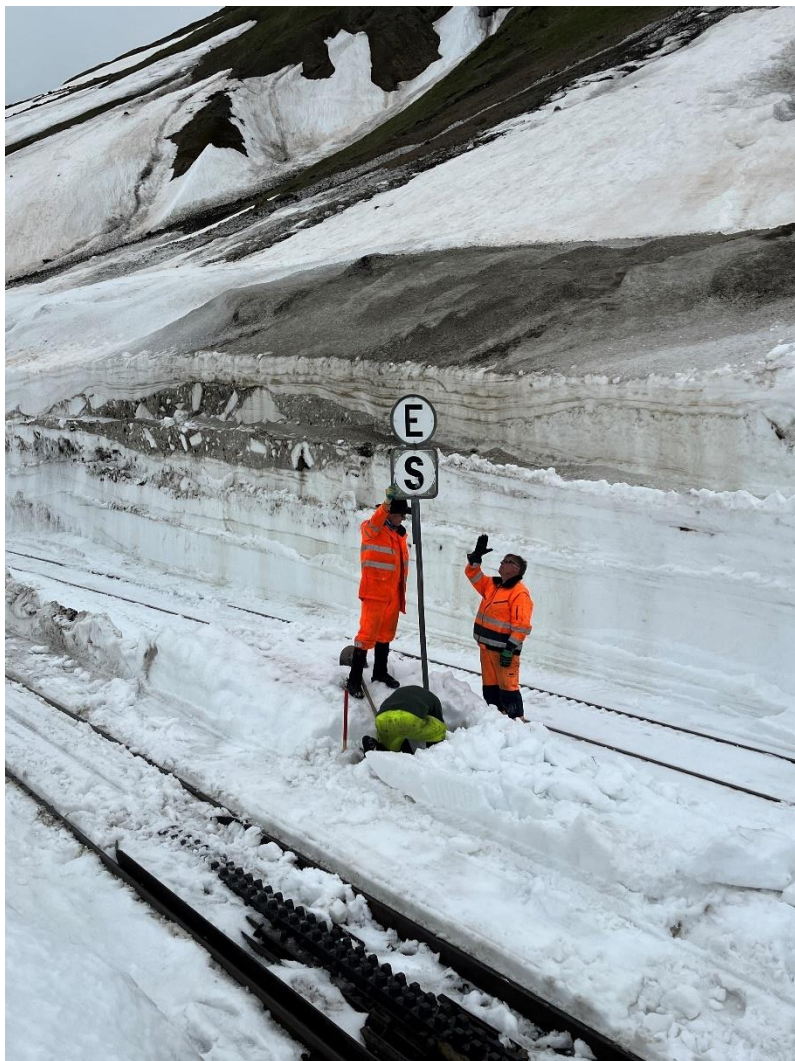
Blick von der Einfahrweiche Seite Realp des Bahnhofs Furka gegen Westen. Regen und Sonne wechseln sich ab.

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 Rau-
penfräse von Stephan Stauber
zwecks Überfuhr
durch den Scheitel-
tunnel nach Mutt-
bach-Belvédère auf
den Tiefgänger,
Bild: Patrick Smit



Bei der Einfahrt in
der Scheiteltunnel
löst sich völlig uner-
wartet eine Gleit-
schneelawine von
der Furkapass-
höhe.
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



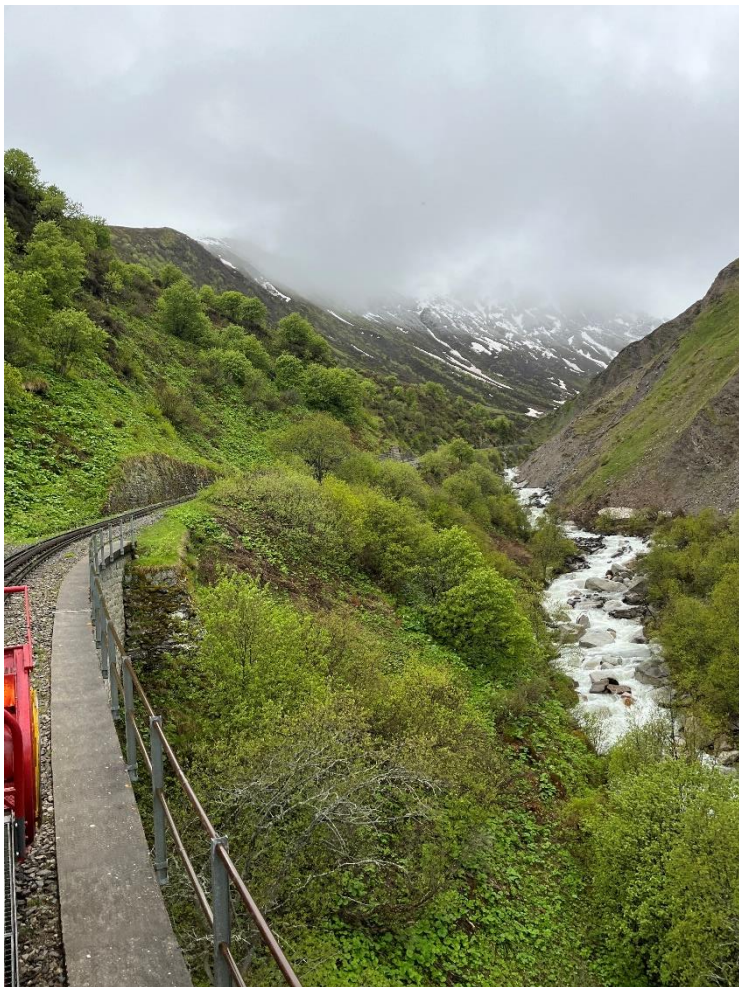
Wir hatten Glück, dass bei der Gleitschneelawine weder Mensch und Rollmaterial noch Infrastruktur zu Schaden kamen.

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 Tagen 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 den 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

Zusammenfassung

- **Montag, 3.6.2024**
Schneeräumung Bahnhof Gletsch, Auswinterung Bahnhof Gletsch.
- **Dienstag, 4.6.2024**
Schneeräumung Bahnhof Gletsch-km 47.5, Auswinterung Bahnhof Gletsch.
- **Mittwoch, 5.6.2024**
Schneeräumung km 47.5-Bahnübergang Furkastrasse, Auswinterung und Montage Sicherungsanlagen Bahnhof Furka, Montage Sicherungsanlagen Bahnhof Muttbach-Belvédère.
- **Donnerstag, 6.6.2024**
Schneeräumung Bahnübergang Furkastrasse-Bahnhof Muttbach-Belvédère, Suche Wasserfassung Bahnhof Furka, Auswinterung Bahnhof Muttbach-Belvédère, Inbetriebnahme Streckenblock Furka-Muttbach-Belvédère.
- **Freitag, 7.6.2024**
Schneeräumung Bahnhof Muttbach-Belvédère-Bergseite Kehrtunnel mit HGm 51/Anbaufräse, Auswinterung und Inbetriebnahme Wasserversorgung Bahnhof Furka, Montage Fussgängerbrücke Steffenbachtobel (wegen Schmelzwasser nicht möglich).
- **Samstag, 8.6.2024**
Montage neue Signalanlage Bahnübergang Furkastrasse.
- **Montag, 10.6.2024**
Montage Sicherungsanlagen Bahnhof Gletsch.
- **Dienstag, 11.6.2024**
Montage Sicherungsanlagen und Wasserkrane Bahnhof Gletsch.
- **Mittwoch, 12.6.2024**
Montage sanierte Elemente der Wasserkrane und Inbetriebnahme Wasserversorgung Bahnhof Gletsch.

Wetter

- **Montag, 3.6.2024**
Oft bewölkt und einige Schauer mit Aufhellungen am Nachmittag. Nullgradgrenze um 3000 Meter.
- **Dienstag, 4.6.2024**
Am Morgen tiefe Wolkenfelder, sonst recht sonnig. Am Nachmittag über den Bergen Quellwolken und nachfolgend einzelne Schauer. Nullgradgrenze um 3000 Meter.
- **Mittwoch, 5.6.2024**
Trotz einigen Wolkenfeldern meist sonnig, in den Bergen am Nachmittag einige Quellwolken. Nullgradgrenze auf 3300 Metern. Gipfel oberhalb von 2500 Metern am Nachmittag zeitweise in Wolken.
- **Donnerstag, 6.6.2024**
Anfangs meist sonnig, ab späteren Nachmittag einige Schauer oder Gewitter. Nullgradgrenze auf 3600 Metern. Am Nachmittag Gipfel oberhalb von 2500 Metern zeitweise in Quellwolken.
- **Freitag, 7.6.2024**
Teilweise sonnig, ab Mittag vor allem in den Alpen einige Schauer oder Gewitter. Nullgradgrenze um 3700 Meter.
- **Samstag, 8.6.2024**
Meist stark bewölkt, aus Südwesten verbreitet aufkommende Schauer oder Gewitter.
- **Montag, 10.6.2024**
Stark bewölkt mit stürmischem Westwind und Schauer.

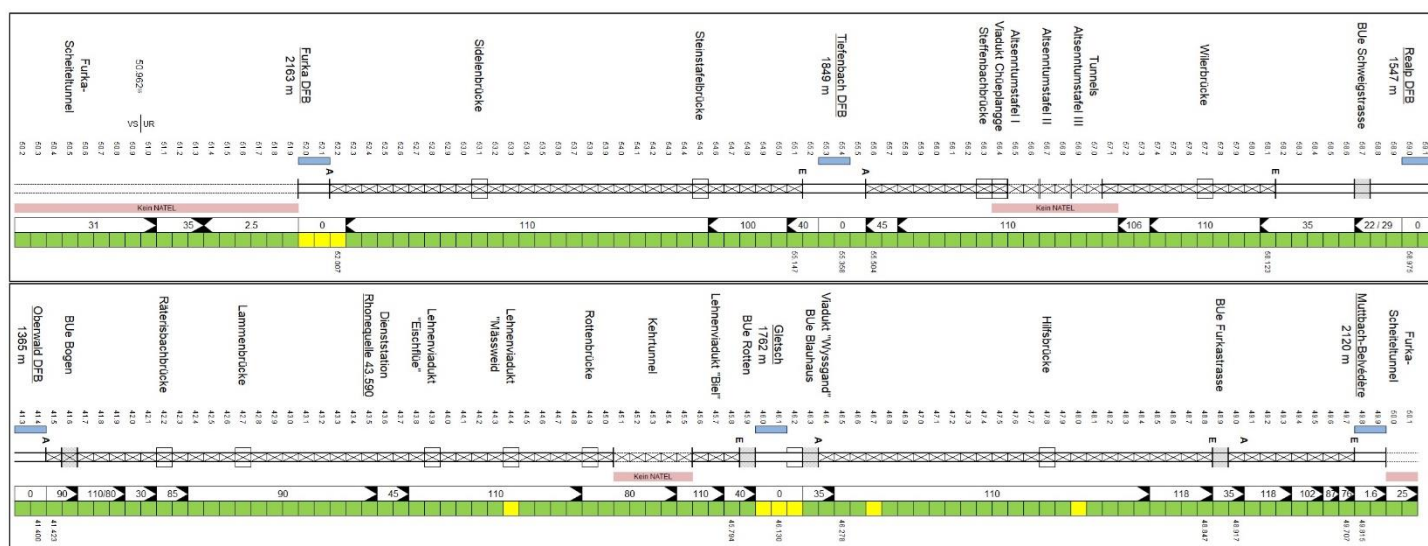
- **Dienstag, 11.6.2024**
Stark bewölkt mit stürmischem Westwind und Schauer.
- **Mittwoch, 12.6.2024**
In den Bergen lebhaftige Quellbewölkung und im Tagesverlauf einzelne Schauer. Schneefallgrenze auf 2200 Meter. Nullgradgrenze auf 2500 Metern.

Lawinengefahr

Das [SLF](#) hat während dieser Zeitperiode keine Lawinenbulletins publiziert. Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Dies vor allem bei Regen.

Während den Auswinterungsarbeiten sind am Samstag, 8.6.2024 zwischen Bahnhof Furka und Tunnel 1 mehrere Gleitschneelawinen und -Rutsche sowie ein Felssturz auf das Bahntrasse gestürzt. Alle Hindernisse hinterliessen keine Schäden an den Bahnanlagen.

Zustand Bahnstrecke am 12.6.2024:



Am Freitag, 14.6.2024 wird das neue Festzelt Furka montiert. Mit der Räumung des Zufahrtsweges zum Bahnhof Muttbach-Belvédère am Samstag, 15.6.2024 wird die diesjährige Schneeräumung und Auswinterung der Bahnanlagen nach 4 Wochen abgeschlossen.

An der diesjährigen Schneeräumung/Auswinterung beteiligten sich folgende freiwilligen Mitarbeitende:

Philippe Bernard, Silvan Bözinger, Daniel Brand, Daniel Braun, Alexander Briner, Michael Bühler, Albert Camenzind, Robert Camenzind, Nicolas Darioli, Koen de Decker, Ernst Demonti, Daniel Ernst, Daniel Feyer, Peter Fietz, Thilo Fock, Eric Fornallaz, Ed Groenendijk, Patrick Gisin, Marcel Gwerder, Thomas Holder, Bruno Hossmann, Carlo Jones, Andreas Kessler, Hans Kessler, Niklaus Mayer, Roman Moser, Beat Mühlemann, Pascal Rauber, Arno Rudolf, Oliver Rusterholz (+ 1 Kollege), Marcel Schild, Hans-Ludwig Schneider, Fred Schönthal, Andreas Schuler, Achim Schüler, Rudolf Schwarz, Andreas Simmen, Patrick Smit, Werner Spahni, Christoph Spinnler, Peter Spruit, Stephan Stauber, Beat Suter, Christoph Suter (+ 2 Kollegen), Alphonse Teuffer, Guido Tresp, Ruedi Tobler, Daniel von Niederhäuser, Christian Weiller, Matthias Wenger, Martin Wieland, Luc Wullschlegler, Bruno Zimmermann, Urs Züllig.

Für die diesjährige Schneeräumung/Auswinterung wurden insgesamt 350 Manntage aufgewendet.



3.6.2024

Mit der INTRAC Raupenfräse räumt Martin Wieland zu Zufahrtsgleise zur Remise Gletsch.

Bild: Patrick Smit



Räumung der Schneeverwehung vor der Remise Gletsch.

Bild: Patrick Smit



Der Restschnee vor der Remise Gletsch muss von Hand geräumt werden.

Bild: Patrick Smit



Nach 8 Monaten Winterruhe öffnen wir wieder die Tore der Remise Gletsch.

Bild: Patrick Smit



Bevor Martin Wieland die Bahnstrecke zwischen Gletsch und Muttbach-Belvédère räumt, tankt er die INTRAC Raupenfräse ab der Dieseltankstelle der Remise Gletsch.

Bild: Martin Wieland



Oberhalb der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt von Gletsch hat eine Lawine eine Trockenmauer des Bahntrasses beschädigt.

Bild: Patrick Smit



Patrick Smit steht unmittelbar an der Schadenstelle.
Bild: Martin Wieland



Montage der Regenrinnen des Bahnhofs Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Einbau des revidierten Schiebers des Wasserkrans 1 des Bahnhofs Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Die Arbeit im engen Schacht des Wasserkrans 1 ist nicht gerade angenehm.
Bild: Patrick Smit



4.6.2024

Carlo Jones legt die Weichen des Bahnhofs Gletsch frei.

Bild: Patrick Smit



Martin Wieland beim Nachfüllen des Motorenöls der INTRAC Raupenfräse vor dem nächsten Einsatz zwischen Gletsch und Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit



Martin Wieland (Maschinist) instruiert «seinen» Maschinenbegleiter (Daniel Brand) betreffend Einweisung der INTRAC Raupenfräse auf den Schienen.

Bild: Patrick Smit



Oberhalb der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt von Gletsch.

Bild: Patrick Smit



Wegen des vereisten Schnees kommt Martin Wieland mit der INTRAC Raupenfräse oberhalb der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt Gletsch nur langsam vorwärts.

Bild: Patrick Smit



Auf dem Weg zum Bahnübergang Furkastrasse stellen Martin Wieland und Daniel Brand die Andreaskreuze des Wanderweges.

Bild: Daniel Brand



Die INTRAC Raupenfräse beim Wanderweg-Übergang oberhalb von Gletsch.

Bild: Daniel Brand



Daniel Brand und Martin Wieland müssen regelmässig Felsblöcke, Geröll und Erdreich vom Bahntrasse räumen.

Bild: Daniel Brand



Der Lawinenkegel unterhalb der Hilfsbrücke.

Bild: Daniel Brand



Geröll noch und noch zwischen Gletsch und Bahnübergang Furkastrasse.

Bild: Daniel Brand



Leider können wir die Führungsseile des Geländers des Rottenviadukts nicht abspannen, weil die Abspannvorrichtungen unauffindbar sind. Auch nach telefonischen Abklärungen mit einem Kollegen des Einwinterungsteams bleiben die Abspannvorrichtungen unauffindbar. Da die Drahtseile nicht abgespannt sind, fädeln wir die Drahtseile wieder aus den Geländerpfosten aus.

Bild: Patrick Smit



Das Verkehrssignal des Bahnübergangs Rotten wurde vom Schnee ramponiert.
Bild: Patrick Smit



5.6.2024
Fahrt von Realp
nach Furka.
Bild: Patrick Smit



Beim Bahnhof Furka liegt noch viel Schnee.
Bild: Patrick Smit



Der geräumte Vorplatz des Bahnhofs Furka.
Bild: Patrick Smit



Ablad des neuen Festzeltes im Bahnhof Furka.

Bild: Patrick Smit



Blick vom Bahnhof Furka Richtung Portal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit



Die Drehscheibe
des Bahnhofs
Furka.

Bild: Patrick Smit



Montage des repara-
tierten Weichenhe-
bels, der während
der Schneeräu-
mung demoliert
wurde. Zukünftig
werden alle Wei-
chenhebel im
Herbst demontiert.

Bild: Patrick Smit



Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit



Zwischen Muttbach-Belvédère und Bahnübergang Furkastrasse. Eine Lawine hat den Schneefahl umgeknickt.

Bild: Patrick Smit



Blick von der Zahnstangeneinfahrt Muttbach-Belvédère Richtung Bahnhof.

Bild: Patrick Smit



Während Carlo Jones die Hänge oberhalb des Bahnhofs Muttbach-Belvédère überwacht, ...

Bild: Patrick Smit



... montieren Hans und Andreas Kessler sowie Guido Treppe die Sicherungsanlagen des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.
Bild: Patrick Smit



Martin Wieland (Baggerführer) und Andreas Kessler montieren den Weichenbock der Weiche 21 des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.
Bild: Patrick Smit



Andreas Kessler montiert das Weichensignal der Einfahrweiche 21.

Bild: Patrick Smit



Das Weichensignal der Weiche 22 hinter einer noch knapp 2 m mächtigen Schneedecke.

Bild: Patrick Smit



Montage des Ausfahrsignals des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit



Guido Tresp und Andreas Kessler bei der Montage des Ausfahrsignals des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit



Der Tastenkasten des Bahnhofs Muttbach-Belvédère ist montiert.

Bild: Patrick Smit



Von Gletsch kommend haben Martin Wieland und Daniel Brand mit der INTRAC Raupenfräse den Bahnübergang Furkastrasse erreicht. Am Feierabend um 15.30 Uhr laufen sie vom Bahnübergang Furkastrasse zum Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit



Während Patrick Smit die Kollegen im Bahnhof Muttbach-Belvédère abholt, geniessen Carlo Jones, Peter Fietz, Alphonse Teuffer und Werner Spahni (von links) im Bahnhof Furka die warme Frühjahrs-sonne.
Bild: Patrick Smit



Zwischen Tunnel 3 und Wilerbrücke werden die Lehrlinge von LOGIN aufgeladen und zusammen mit dem Auswinterungsteam nach Realp überführt. In diesem Streckenabschnitt haben die Lehrlinge den Schotter gestopft, der am Vortag mit dem grossen Schotterwagen der DFB eingebracht wurde.
Bild: Peter Fietz



6.6.2024
Räumung beim
Bahnübergang Fur-
kastrasse.
Bild: Daniel Brand



6.6.2024
Martin Wieland und
Daniel Brand haben
die bergseitige
Zahnstangenein-
fahrt des Bahnüber-
gangs Furkastrasse
geräumt.
Bild: Daniel Brand



Peter Fietz, Werner Spahni und Alphonse Teuffer beim erneuten Einmessen des Streckenabschnitts Bahnübergang Furkastrasse-Bahnhof Muttbach Belvédère. Die Markierungspflöcke, welche Luc Wullschleger, Bruno Zimmermann und Christain Weiller in der Vorwoche ausgesteckt haben, waren zwischenzeitlich wegen der Schneeschmelze umgefallen.

Bild: Patrick Smit



Nun weiss Stephan Stauber, wo er mit der INTRAC fräsen muss.

Bild: Patrick Smit



Bei der Zahnstangeneinfahrt
des Bahnhofs Muttbach-Bel-
védère.

Bild: Patrick Smit



Langsam fräst Stephan Stauber den Schnee
vom Bahntrasse weg.

Bild: Patrick Smit



Die INTRAC Raupenfräse hat den Wassergraben erwischt. Damit die Raupenfräse aus dem Wassergraben kommt, müssen Stephan Stauber, Patrick Smit und Oliver Rusterholz den Graben hinter der Raupenfräse mit Schnee verfüllen.

Bild: Stephan Stauber



Die 9 Tonnen schwere INTRAC Raupenfräse in der misslichen Lage im Wassergraben.

Bild: Stephans Stauber



Nachdem Stephan Stauber die INTRAC Raupenfräse rückwärts aus dem Wassergraben gefahren hat, fräst er Martin Wieland entgegen, der vom Bahnübergang Furkastrasse Richtung Bahnhof Muttbach-Belvédère fräst.

Bild: Patrick Smit



Nachdem Peter Fietz, Alphonser Teuffer und Werner Spahni das Geröll von der Oberfläche des Lawinenkegels entfernt haben ...

Bild: Patrick Smit



... fräst sich Stephan Stauber durch den Lawinenkegel.
Bild: Patrick Smit



Die INTRAC Rau-
penfräse von Ste-
phan Stauber zwi-
schen Bahnhof
Muttbach-Bel-
védère und Bahn-
übergang Fur-
kastrasse.
Bild: Patrick Smit



Stephan Stauber ist ein sehr erfahrener Fräsmaschinist.
Bild: Patrick Smit



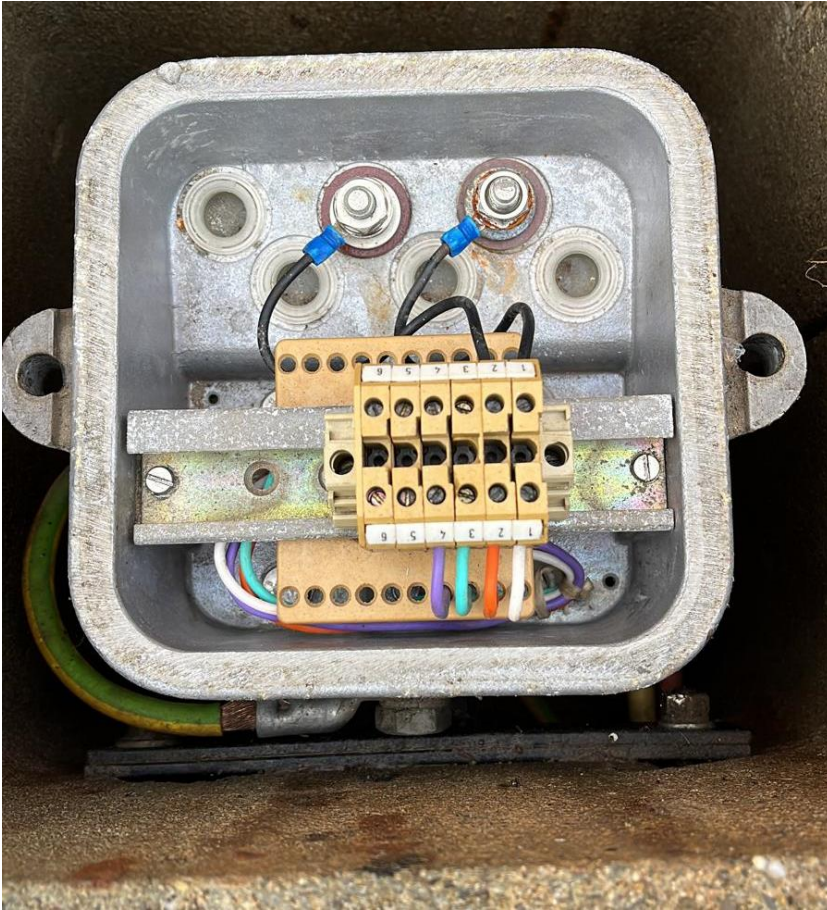
Zur Schonung des Gleises wirft Stephan Stauber den Schnee auf das Gleis, wenn dieses bereits sichtbar ist.
Bild: Patrick Smit



Martin Wieland (links) und Stephan Stauber treffen sich zwischen Bahnübergang Furkastrasse und Bahnhof Muttbach-Belvédère.
Bild: Daniel Brand



Das Sicherungsanlagenteam prüft und reinigt die Isolierstellen sowie die Verkabelung des Streckenblocks des Scheiteltunnels.
Bild: Christoph Suter



Ein Verteilkasten des Streckenblocks.
Bild: Christoph Suter



Mit der HGM 51 befährt Oliver Rusterholz mehrmals den Streckenabschnitt zwischen Furka und Muttbach-Belvédère. Ergebnis: Der Streckenblock funktioniert einwandfrei.
Bild: Christoph Suter.



Peter Fietz, Werner Spahni, Christoph Suter und sein Kollege sowie Alphonse Teuffer suchen das Wasserreservoir des Bahnhofs Furka unter einer bis 3 m mächtigen vereisten Schneedecke. Da ein Schneefahl des Wasserreservoirs umgestürzt ist, können sie das Wasserreservoir nicht einmessen.
Bild: Patrick Smit



Suche des Wasserreservoirs des Bahnhofs Furka. Das schwarze Band über dem Bahnhof Furka stammt von der Gleitschneelawine, die während den Auswinterungsarbeiten vor einer Woche völlig überraschend niedergegangen ist.
Bild: Patrick Smit



Die von Hand ausgehobenen Gräben sind bis 3 m tief.

Bild: Patrick Smit



Mit der Lawinensonde sucht Peter Fietz auch dieses Mal erfolglos nach dem Wasserreservoir des Bahnhofs Furka.

Bild: Patrick Smit



7.6.2024

Vor der Abfahrt zu den Arbeitsstellen rangiert die HGm 51 mit Anbaufräse den «grossen Bruder», die Dampfschneeschleuder R12.

Bild: Patrick Smit



Start der fast einstündigen Fahrt zu den Arbeitsstellen.

Bild: Patrick Smit



Mit einem GPS-Gerät und den mittels Luftbilder von SwissTopo bestimmten Koordinaten des Wasserreservoirs finden wir nach 4 Versuchen endlich das Wasserreservoir.

Bild: Christoph Suter



Über dem Westportal des Scheiteltunnels ist eine Gleitschneelawine niedergegangen, die zum Glück die Bahnanlagen nicht erreicht hat.

Bild: Martin Wieland



Um die Mittagszeit schliesst die HGm 51 mit Anbaufräse die Schneeräumung der Bahnleise beim bergseitigen Portal des Kehrtunnels ab.
Bild: Koen de Decker



Geschafft! Die Strecke Realp-Kehrtunnel ist schneefrei und befahrbar.
Bild: Koen de Decker.



Nach Arbeitschluss fährt uns Eric Fornallaz mit der HGM 4/4 62 zurück nach Realp.
Bild: Patrick Smit



Bei der Steffenbachbrücke machen wir Halt, um die Fussgängerbrücke des Wanderweges über den Steffentalbach zu montieren. Da der Bach viel Schmelzwasser führt ist die Montage zurzeit nicht möglich.
Bild: Patrick Smit



8.6.2024

Heute geht's zum
Bahnübergang Fur-
kastrasse.

Bild: Patrick Smit



Mit dem Abschmel-
zen der Lawinenke-
gel wird Erdreich
freigelegt, das auf
das Bahntrasse
stürzt.

Bild: Patrick Smit



Bei km 52.6 blockiert ein Gleitschneerutsch das Bahntrasse. 6 Mann benötigen eine halbe Stunde, um den vereisten Schnee vom Trasse zu räumen.

Bild: Patrick Smit



Vorsichtig manövriert Oliver Rusterholz durch den geräumten Gleitschneerutsch.

Bild: Patrick Smit



Zwischen Bahnhof Muttbach-Belvédère und Bahnübergang Furkastrasse.
Bild: Patrick Smit



Weil ein Durchlass beim Bahnübergang Furkastrasse verstopft ist, läuft das Wasser nun über den Bahnübergang.
Bild: Patrick Smit



Marcel Gwerder und Gabriel (Kollege von Oliver Rusterholz) beim Kürzen der neuen Signale des Bahnübergangs Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit



Dank des winter- und lawinensicheren Unterstands von Marcel Gwerder können die Signale des Bahnübergangs Furkastrasse nun direkt beim Bahnübergang überwintert werden.

Bild: Patrick Smit



Die Signale können dank Schnappverschlüssen und -Steckern einfach und schnell montiert und demontiert werden.

Bild: Patrick Smit



Dank den neuen Signalanlagen ist für deren Montage und Demontage kein Kran mehr notwendig.

Bild: Patrick Smit



Guido Treppe schliesst die Signale an der Ortsanlage an.

Bild: Patrick Smit



Das neue bergseitige Signal des Bahnübergangs Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit



Während den Montage- und Auswinterungsarbeiten fahren rund ein Dutzend Velofahrer Richtung Furkaspas vorbei. Da die Passstrasse noch nicht fertig geräumt und für den Privatverkehr freigegeben ist, sehen wir die Velofahrer nach kurzer Zeit wieder.
Bild: Patrick Smit



Einfahrt in den Bahnhof Muttbach-Belvédère.
Bild: Patrick Smit



Eine Gleitschneelawine bei der Zahnstangeneinfahrt Furka blockiert unsere Rückfahrt nach Realp.
Bild: Patrick Smit



Zum Glück ist der Bagger in Muttbach-Belvédère und der Tiefgänger in Furka abgestellt. Oliver Rusterholz (Lokführer) und Marcel Gwerder (Baggerführer) überführen den Bagger von Muttbach-Belvédère nach Furka.
Bild: Patrick Smit



Weil der Dieseltank in Realp fast leer ist, nutzt Oliver Rusterholz die Wartezeit und tankt die HGm 51 ab dem Werkstattwagen, der im Bahnhof Furka abgestellt ist.

Bild: Patrick Smit



Marcel Gwerder beim Räumen des Bahntrasses bei der Zahnstangen-einfahrt Furka. Der Lawinenschnee ist fest und schwer.

Bild: Patrick Smit



Ohne den Bagger hätten wir Stunden gebraucht, um das Bahntrasse von Hand zu räumen.

Bild: Patrick Smit



Die Tmh 985 auf Probefahrt zwischen Realp und Furka vor dem Kegel der Gletschneelawine.

Bild: Patrick Smit



Nach der Räumung des Lawinenkegels überführen Marcel Gwerder und Oliver Rusterholz mit der Gm 3/3 «Moyse» den Bagger nach Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit



Nach 2 ½ Stunden kann die HGM 51 den Lawinenstelle vorsichtig passieren.

Bild: Patrick Smit



Oberhalb des Tunnels 1 blockiert ein Felssturz das Bahntrasse, das zum Glück rasch geräumt werden konnte.

Bild: Patrick Smit



10.6.2024

Beat Mühlemann (von links), Guido Tresp, Werner Spahni, Daniel Feyer und Patrick Smit montieren die Signale des Bahnübergangs Blauhaus in Gletsch.

Bild: Patrick Smit



Montage des bergseitigen Signals des Bahnübergangs Blauhaus.
Bild: Patrick Smit



Beat Mühlemann und Werner Spahni montieren das A/E-Signal bei der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt von Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Das Gleiche noch einmal mit dem talseitigen Signal des Bahnübergangs Blauhaus.
Bild: Patrick Smit



11.6.2024
Hanspeter Süss beim Einmessen der Maasse der Weichen des Bahnhofs Gletsch.
Bild: Patrick Smit



Guido Tresp (von links), Werner Spahni und Daniel Feyer montieren den letzten Bolzen eines Weichenbocks im Bahnhof Gletsch.

Bild: Patrick Smit



Montage des Wasserkrans 2 und der neuen Spindel.

Bild: Patrick Smit



Das Gleiche noch einmal beim Wasserkran 1.
Bild: Patrick Smit



Die Montage des Wasserkrans 1 und der neuen Spindel hat viel Zeit gekostet, weil der Schieber zuerst gerichtet werden musste.
Bild: Patrick Smit



Der Doppel-Meter markiert die Soll-Lage des Spindels.
Bild: Patrick Smit



Dank der neuen Konstruktion muss beim Einwintern nur noch die Spindel oberhalb der blauen Muffe ausgebaut werden.
Patrick Smit dokumentiert die neue Konstruktion in der 60-seitigen Ein- und Auswinterungsliste.
Bild: Patrick Smit



Die von einer Lawine beschädigte Trockenmauer oberhalb der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt Gletsch.
Bild: Tobias Hardmeier



Tobias Hardmeier führt die Granitquader für die Reparatur der beschädigten Trockenmauer auf. Mit einem Mietbagger platziert Beat Suter die Steinquader.
Bild: Tobias Hardmeier



12.6.2024

Daniel Feyer arbeitet stundenlang im engen Schacht des Wasserkrans 1. Nach Abschluss der Richt- und Montagearbeiten nehmen Daniel Feyer, Beat Mühlemann und Werner Spahni die Wasserversorgung des Bahnhofs Gletsch in Betrieb. Im Hintergrund ist Andreas Drafehnl aus Gera (DEU) in Rufbereitschaft, wenn während der Inbetriebnahme Probleme oder Fragen auftauchen würden.

Andreas Drafehnl hat die Aus- und Einwinterung sowie den Unterhalt des Bahnhofs Gletsch während Jahrzehnten sichergestellt. Letztes Jahr hat er diese Aufgabe abgegeben.

Bild: Beat Mühlemann

Schneeräumung/Auswinterung 2024

Schlussbericht

1 Zusammenfassung

Die Schneeräumung/Auswinterung 2024 der Bahnanlagen der DFB startete am Samstag, 18. Mai 2024. Merkmale dieser Kampagne waren die überdurchschnittlichen Schneemengen¹ und die zahlreichen Lawinnenniedergänge². Wegen dem vielen Geröll und Erdreich in den meterhohen Lawinenkegeln war die Schneeräumung heuer vergleichsweise anspruchsvoller und zeitintensiver. Da das Verbindungsgleis MGB-DFB wegen den Bauarbeiten im Bahnhof Oberwald MGB seit Mai 2024 nicht befahrbar ist, erfolgte die Schneeräumung ausschliesslich ab Realp³.

Während der diesjährigen Schneeräumung/Auswinterung haben die Niederschläge in Form von Schnee und Regen die Schneemassen wiederholt mobilisiert. In der Folge mussten die Arbeiten wegen der erhöhten Lawinengefahr immer wieder kurzfristig umdisponiert oder gar unterbrochen werden. Ungeachtet dessen konnte die diesjährige Schneeräumung und Auswinterung wie geplant am 15.6.2024, d.h. nach 4 Wochen unfallfrei und rechtzeitig vor Betriebsbeginn abgeschlossen werden.

2 Kräfteansatz

An der diesjährigen Schneeräumung und Auswinterung beteiligten sich insgesamt 58 Freiwillige. Die Freiwilligen kommen von der Infrastruktur (Schneeräumung/Auswinterung-, Steffenbachbrücken-, Sicherungsanlagen-Team) und von der Zugförderung und Werkstätten (Dieselcrew).

10 Freiwillige haben während 4 Tagen zwischen Tiefenbach und Steinstafelviadukt auf einer Länge von 570 m zusätzlich die Höhenlage der Zahnstange korrigiert.

Insgesamt wurden für die diesjährige Schneeräumung, Auswinterung und die Korrektur der Höhenlage der Zahnstange 375 Manntage aufgewendet.

Neben der HGm 51 mit Anbaufräse wurden 2 INTRAC Raupenfräsen⁴ und ein Menzi Bagger eingesetzt. Im Sinne der Ökonomie der Kräfte wurden punktuell die HGm 4/4 Nr. 62 und die HG 2/3 Nr. 6 für Versorgungs- und Überführungsfahrten eingesetzt. Die beiden INTRAC Raupenfräsen leisteten insgesamt 160 Betriebsstunden. Der Menzi Bagger war während 35 Stunden zu Gunsten dieser Schneeräumung im Einsatz.

Während der diesjährigen Schneeräumung/Auswinterung wurden knapp 5'500 Liter Diesel verbraucht.

Im langjährigen Durchschnitt dauert die Schneeräumung/Auswinterung drei Wochen und beansprucht jeweils rund 300 Manntage und knapp 4'000 Liter Diesel.

Während für die INTRAC Raupenfräsen und den Bagger je ein Reservefahrzeug zur Verfügung steht, existiert für die HGm 51 mit Anbaufräse zurzeit keine Redundanz. Nach Abschluss der Aufarbeitung der Xrotm 9216 («Schleuderina») wird dieses Defizit nicht mehr bestehen.

¹ Vom südlichen Oberwallis über die Zentralschweiz und das nördliche Tessin bis nach Graubünden verzeichneten die Messstationen von [MeteoSchweiz](#) und des [SLF](#) rund 150% der für die Jahreszeit üblichen Schneehöhen.

² Während den Auswinterungsarbeiten ist am 29.5.2024 beim Ostportal des Scheiteltunnels völlig überraschend eine Nassschneelawine niedergegangen. Dank des raschen und korrekten Verhaltens der Freiwilligen kamen bei diesem Lawinnenniedergang weder Menschen noch Rollmaterial zu Schaden.

³ Aus technischen und logistischen Gründen wird die Schneeräumung jeweils von Realp nach Furka und anschliessend von Oberwald nach Muttbach-Belvédère durchgeführt.

⁴ Die INTRAC Raupenfräsen wurden 2021 samt Reservematerial in gutem und betriebsbereitem Zustand zum Stückpreis von je 1'000 CHF (= Schrottpreis) vom Kanton Uri erworben.

3 Essen und Unterkunft

Im Vorfeld der Schneeräumung/Auswinterung wurde die Disposition für das Essen und die Unterkunft mehrfach betreffend die Rahmenbedingungen für die Unterkunft und Verpflegung der Schneeräumer informiert. Obwohl die Freiwilligen der Schneeräumung/Auswinterung aus Sicherheitsgründen jeweils frühmorgens ab Realp zu ihren Arbeitsstellen abfahren müssen, wurden einigen von ihnen als Unterkunft das Gemeindehaus Realp zugewiesen. Nach Intervention wurden ihnen schliesslich andere Unterkünfte zugewiesen. Die Zubereitung des Frühstücks für die Schneeräumer funktionierte dank eines Freiwilligen, der während zwei Wochen aus freien Stücken in der Küche der Kantine Realp arbeitete. In der dritten und vierten Woche wurde das Frühstück von einem Festangestellten bzw. Freiwilligen der Abteilung Infrastruktur zubereitet. Im Gegensatz zu anderen Jahren war heuer das Angebot für den Lunch der Schneeräumer eher dürftig.

4 Kostenaufstellung

Kostenträger	Kosten	Anteil	Bemerkungen
2 Bergführer für eintägigen Lawinenkurs vom 20.1.2024	2'500 CHF	5,7%	
Periodische Kalibrierung der 16 DFB-eigenen LVS ⁵	800 CHF	1,8%	Q4/24 terminiert
Aufarbeitung der INTRAC Raupenfräsen und Anbaufräse	3'000 CHF	6,8%	
Diesel-Treibstoff	10'505 CHF	24,0%	2024: 1,91 CHF/Liter 2017: 1,51 CHF/Liter
Mitarbeitende	27'000 CHF	61,6%	72 CHF/PAX/Tag
Total	43'805 CHF		

5 Fotoberichte

Die Fotoberichte zur Schneeräumung/Auswinterung 2024 finden sich [hier](#).

Oberwald, 22.6.2024



Leiter Schneeräumung/Auswinterung

⁵ Lawinenschüttelgerät.