

Zusammenfassung

Das gab es bisher noch nie!!

Für die Schneeräumung mussten weder die INTRAC Raupenfräsen noch die Anbaufräse der HGM 51 eingesetzt werden. Der wenige Schnee, der noch an einigen exponierten Stellen lag, konnte mühelos mit dem Menzi Muck Bagger geräumt werden.

Die Strecken zwischen Realp und Bahnübergang Furkastrasse sowie zwischen Oberwald und Bahnübergang Blauhaus sind geräumt und fahrbar. Zwischen dem Bahnübergang Furkastrasse und Bahnübergang Blauhaus muss kein Schnee geräumt werden. Sobald die Sanierungsarbeiten beim Viadukt Wyssgand und der Totalumbau oberhalb des Bahnhofs Gletsch abgeschlossen sind, ist die gesamte Bahnstrecke fahrbar.

Die Stationen Tiefenbach, Muttbach-Belvédère und Oberwald sind komplett ausgewintert. Die Auswinterung der Station Furka wird nächste Woche abgeschlossen. Wegen derzeit fehlender Traktion folgt die Auswinterung der Station Gletsch nach Pfingsten. Die Weichen- und Signalanlagen werden in zwei Wochen in Betrieb genommen.

Anfang Woche wurde das Schneeräumungs- und Auswinterungsteam mit viel Sonne verwöhnt. Der Kaltfronteinbruch am Dienstag-Nachmittag führte zu intensiven Niederschlägen vor allem im Obergoms. Zum Glück sank die Schneefallgrenze nicht unter 2500 Meter. Ab Mittwoch kehrte allmählich das sommerliche Wetter zurück.

Dank des sehr guten Arbeitsfortschritts wurde die Arbeitswoche des Schneeräumungs- und Auswinterungsteam einen Tag früher, am Freitagabend abgeschlossen.



Ein Teil des Schneeräumungsteams macht sich am Montagmorgen auf den Weg zu ihren Arbeitsplätzen zwischen Tunnel 3 und Steffenbachbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Ein anderes Team fährt mit einem VW Bus Richtung Station Tiefenbach.

Blick von der Rufikehrstrasse zum Tunnel 3 (links) und Tunnel 2 (rechts).

Foto: Patrick Smit.



Die Hänge oberhalb des Bahntrassees zwischen Tunnel 3 und Steffenbachbrücke sind praktisch schneefrei.

Foto: Patrick Smit.



Blick von der Rufikehrstrasse zum Tunnel 1 und Steffenbachbrücke.
Foto: Patrick Smit.



Demontage des bergseitigen Tors des Tunnels 3.
Foto: Karlheinz Felder.



Demontage der Stahlträger des bergseitigen Tors des Tunnels 3.

Foto: Karlheinz Felder.



Alexander Briner räumt den Rest des «obligaten» Lawinenkegels zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1 vom Bahntrasse weg.

2019 war der Lawinenkegel 18 m hoch und erstreckte sich vom bergseitigen Portal des Tunnels 2 bis kurz vor dem talseitigen Portal des Tunnels 1.

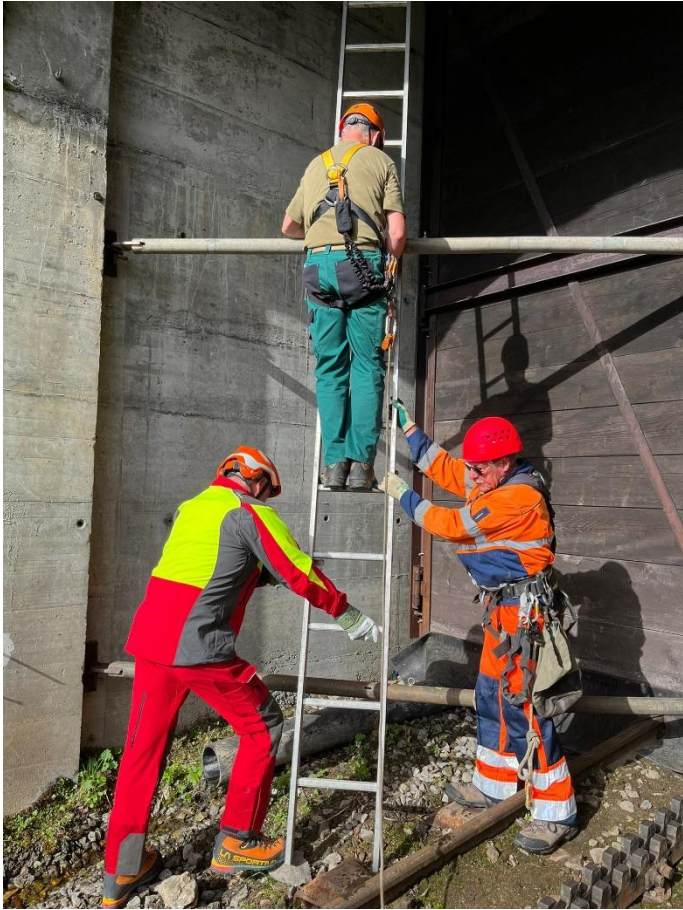
Foto: Bruno Hossmann.



Die Räumstelle zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1.
Foto: Patrick Smit.



Fritz Gerber und Beat Suter beginnen mit der Demontage der Spriessse des talseitigen Tors des Tunnels 1.
Foto: Karlheinz Felder.



Fritz Gerber, Beat Suter und Christoph Spinnler bei der Demontage der Spriesse des talseitigen Tors des Tunnels 1.

Foto: Karlheinz Felder.



Christoph Spinnler bereitet die Demontage der Spriesse des bergseitigen Tors des Tunnels 1 vor.

Foto: Karlheinz Felder.



Nach 7 ½ Monaten dringt wieder Licht in den Tunnel 1 ein.

Foto: Karlheinz Felder.



Bereits am Montag-Nachmittag werden die Vorbereitungsarbeiten für das Aufstellen der Stefenbachbrücke in Angriff genommen.

Foto: Karlheinz Felder.



Das viele Schmelzwasser erschwert den Übergang über den Steffenbach.
Foto: Karlheinz Felder.



Einziehen der Drahtseile für den Vershub des talseitigen Brückenelements in die Sommerstellung.
Foto: Patrick Smit.



Der Brückenchef, Christoph Spinnler verteilt am Dienstagmorgen die Aufgaben an das Steffenbachbrückenteam.

Foto: Karlheinz Felder



Das talseitige Brückenelement ist in der Sommerposition. Das Team montiert die Schienenlaschen und baut die fehlenden Zahnstangenelemente ein.

Foto: Karlheinz Felder.



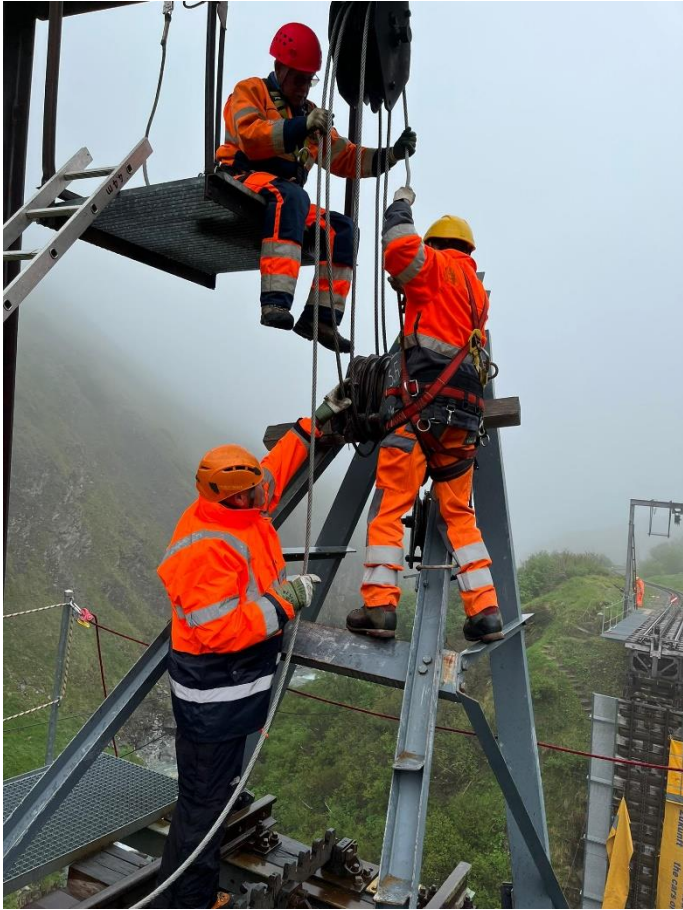
Das talseitige Brückenelement in der Sommerstellung. Später wird das Mittelstück hochgezogen und mit dem bergseitigen Brückenelement verschraubt.

Foto: Bruno Hossmann.



Das bergseitige Brückenelement ist in der Sommerposition. Das Team montiert die Schienenlaschen und baut die fehlenden Zahnstangenelemente ein.

Foto: Karlheinz Felder.



Fritz Gerber, Beat Suter und Karlheinz Felder beim Ausflaschen des Drahtseils.
Foto: Karlheinz Felder.



Reto Alber überwacht das Abspulen des Drahtseils von der unteren Seilrolle beim Windenhaus.
Foto: Karlheinz Felder.



Demontage des Umlenkebocks mit dem Kranwagen.
Foto: Karlheinz Felder.



Die letzten Laschen und Zahnstangenlamellen zwischen dem bergseitigen und mittleren Brückenelement werden verschraubt.
Foto: Karlheinz Felder.



Mystische Morgenstimmung im Urserental. Blick aus einem Zimmer des Ferienhauses in Realp gegen Hospental.

Während der Betriebssaison mietet die DFB das Ferienhaus zwecks Unterbringung der Mitarbeitenden.

Foto: Bruno Hossmann.



Am Mittwochmorgen fahren Markus Grünenfelder, Patrick Smit, Bruno Hossmann, Reto Alber und Alexander Briner zu ihren Arbeitsplätzen zwischen Tunnel 3 und Steinstafelviadukt.

Foto Karlheinz Felder.



Alexander Briner und Reto Alber räumen den Rest der Schnee-Wächte unterhalb des Steinstafelviadukts.
Foto: Patrick Smit.



Da die INTRAC Raupenfräse nicht zum Einsatz kommt, schleift und ölt Thomas Holder im Depot Realp die Tische und Bänke der Gastronomie.
Foto: Patrick Smit.



Andere Schneeräumer unterstützen die Kollegen der MGB Historic beim Einachsen der HGe 36 im Depot Realp.

Foto: Patrick Smit.



Blick aus dem bergseitigen Portal des Tunnels 2 während der Fahrt zur Station Furka am Donnerstagmorgen.

Foto: Patrick Smit.



Zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1.
Der Galenstock lugt aus der Wolken-
decke.

Foto: Patrick Smit.



Wunderbare Morgenstimmung auf der Fahrt zur
Station Furka.

Foto: Patrick Smit.



Die HGM 51 mit dem vierachsigen Kranwagen zwischen Steffenbachbrücke und Station Tiefenbach. Auf dem Kranwagen findet sich die einzelnen Elemente des Wasserkrans, welcher Markus Staubli und Christoph Spinnler in der Station Tiefenbach montieren werden.

Foto: Patrick Smit.



Verlad des Baggers unterhalb des Steinstafelviadukts auf den Tiefgänger.

Foto: Patrick Smit.



Alexander Briner räumt den Restschnee beim Ostportal des Scheiteltunnels.

Foto: Patrick Smit.



Nachdem Michael Bühler, Markus Grünenfelder und Patrick Smit die Tore beim Ost- und Westportal des Scheiteltunnels geöffnet haben, schauen sie sich bei der Station Muttbach-Belvédère um. Vor knapp zwei Wochen lagen hier noch bis zu 1,5 m Schnee.

Foto: Patrick Smit.



Marcel Oulevay demontiert die Holzabdeckungen der Toiletten der Station Furka.
Foto: Karlheinz Felder.



Alexander Briner räumt den Schnee vom Stationsgebäude der Station Furka weg. Auf Gleis 1 stehen die beiden Tiefbordwagen mit den Weichenböcken und Signalen der Stationen Furka und Muttbach-Bevlvédère sowie des Bahnübergangs Furkastrasse. Die Wagen waren während der Winterpause im Scheiteltunnel abgestellt.
Foto: Patrick Smit.



Michael Bühler hat die Schutzblachen der Weicherböcke und Signale entfernt.

Foto: Patrick Smit.



Marcel Oulevay räumt den letzten Schnee von der Drehscheibe der Station Furka...

Foto: Karlheinz Felder.



... und wird hierbei von einem Murmeltier beäugt.
Foto: Karlheinz Felder.



Marcel Oulevay, Alexander Briner
und Beat Mühlemann werden am
Freitagmorgen von Nicolas Darioli
zur Station Furka gefahren.
Foto: Patrick Smit.



Thomas Holder, Fred Schönthal und Christoph Spinner sind ausgestiegen und machen sich an die Reparatur der Schadstelle beim bergseitigen Laufsteg der Steffenbachbrücke.

Foto: Patrick Smit.



In der Station Tiefenbach wird der vierachsige Kranwagen angekuppelt. Am Vortag wurde der Kranwagen für die Montage des neuen Wasserkrans verwendet. Nun wird er in den Stationen Furka und Muttbach-Belvédère für die Montage der Weichenböcke und Haltesignale benötigt.

Foto: Patrick Smit.



In der Station Furka laden Michael Bühler, Fritz Gerber, Markus Gründenfelder und Patrick Smit die Signale und Weichenböcke der Station Muttbach-Belvédère und des Bahnübergangs Furkastrasse vom Tiefbordwagen auf den Kranwagen um. Anschliessend montieren sie die Weichenböcke und Signale im Wallis.

Foto: Patrick Smit.



Alexander Briner und Beat Suter dünne mit dem Bagger den Schnee bei der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt des Bahnübergangs Furkastrasse aus.

Mit der HGm 51 und dem Tiefgänger holt Nicolas Darioli den Bagger am späteren Nachmittag ab und transportiert diesen zur Station Furka zurück. Der Bagger wird in der Folgewoche für die Räumung von diversen Durchlässen zwischen der Station Furka und Wilerbrücke benötigt.

Foto: Patrick Smit.



Da es kaum Schnee zu räumen gab, verrichtete das Schneeräumungsteam verschiedene andere Arbeiten. Zum Beispiel wurde die Höhe jeder Zahnstangenlamelle zwischen Oberwald und Gletsch sowie Furka und Tiefenbach ausgemessen und zu Gunsten der Abteilung Bau dokumentiert.

Foto: Karlheinz Felder.



Auch das gehört zur Auswinterung: Montage der Fahrplantafer auf der Passhöhe am Samstag.

Foto: Patrick Smit.



Blick vom Belvédère nach Gletsch.
Am Horizont ist das majestätische
schneebedeckte Weisshorn sichtbar.
Der Fallwind drückt die Wolken vom
Grimsepass in die Rottenschlucht –
Ein fantastisches Schauspiel.
Foto: Patrick Smit.