

Schneeräumung 2020

Text und Gestaltung: Patrick Smit

Bilder: Martin Fischer, Daniel Küng, Heinz Schaller, Marcel Schild, Ruedi Schwarz, Patrick Smit, Christoph Spinnler, Stephan Stauber, Martin Wieland, Luc Wullschlegler

Schneeräumung wegen Coronavirus verschoben

Wegen den Massnahmen des Bundesrates vom März 2020 im Zusammenhang mit der Bekämpfung der Coronavirus (COVID-19) Pandemie hat die Geschäftsleitung den Saisonstart um 3 Wochen auf Freitag, 3. Juli 2020 verschoben. In der Folge wurde der eigentliche Beginn Schneeräumung vom 18. Mai 2020 auf 1. Juni 2020 verschoben.

Die Schneeräumung konnte bereits nach 7 Tagen erfolgreich beendet werden.

Vielen Dank an alle Kolleginnen und Kollegen, die beim Schneeräumen und Auswintern, beim Aufstellen der Steffenbachbrücke, bei der Installation der Sicherungsanlagen, bei der Lokführung und in der Kantine Realp mitgewirkt haben.

Dienstag, 9.6.2020: Sanierung des Lehnenviadukts Mässweid



Kurz nach der Station Tiefenbach. Die Schneefallgrenze liegt wie prognostiziert auf 2'000 müM.



Morgenstimmung auf der Fahrt von Realp nach Oberwald. Auf dem Tiefbordwagen ist ein Stromaggregat geladen, das bei der Sanierung des Lehnenviadukts Mässweid benötigt wird.



Der Winter hat im Hochgebirge hoffentlich nur ein kurzes Comeback.



Nach knapp einer Stunde erreichen Ulf Weidle und Patrick Smit die Station Furka.



Im Scheiteltunnel.



Abstieg von der Station Muttbach-Belvédère zum Bahnübergang Furkastrasse.



Auf der Rampe zwischen dem Bahnübergang Furkastrasse und Gletsch. Gut sichtbar sind die "Grimselwalzen", die von der Passhöhe in das Tal fließen und sich allmählich auflösen.



Ulf Weidle senkt das 1. Stahlbogenelement vorsichtig ab. Die einzelnen Elemente wurden vorgängig auf der Ladefläche des vierachsigen Kranwagens verschraubt.



Das 1. Stahlbogenelement wird eingebracht.



Das 2. Stahlbogenelement wird eingebracht.

•



Freitag, 5.6.2020: Überfahren der Personen- und Güterwagen

•



Der Überfuhrzug im Lawinenkegel zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1.



Der Überfuhrzug in der Station Furka.



Mit vereinten Kräften wird der Gnagi- und Kantinenwagen in ein Stumpengleis in Oberwald geschoben.



Der Überfuhrzug quert die Kantonsstrasse beim Bahnübergang Bogen in Oberwald.



Der Überfuhrzug beim Rottenviadukt unterhalb des Kehrtunnels.



Ankunft des Überfuhrzuges von Oberwald in Gletsch.



Das Begleitpersonal des Überfuhrzuges geniesst die Fahrt im Aussichtswagen.



Blick vom Überfuhrzug in die Talebene von Gletsch.



Die Dampflokomotive Nr. 9 rangiert Güterwagen in das Stumpengleis der Station Muttbach-Belvédère.



Der Überfuhrzug im Lawinenkegel zwischen Tunnel 1 und Tunnel 2.



Donnerstag, 4.6.2020: Auswinterung Furka, Muttbach-Belvédère und Bahnübergang Furkastrasse



Auf der Fahrt zur Station Furka. Die Schneewächte kurz vor dem Steinstafelviadukt. Auf dem Kranwagen sind die Blachen des Festzelts geladen.



Das Ostportal des Scheiteltunnels.



Werner Dietrich hat den Schacht für die Wasserversorgung der Station Furka ausgegraben.



Marcel Schild und Ruedi Schwarz räumen den Schnee vom Vorplatz des Stationsgebäudes. Weil der Schnee schwer ist, ist die Fräs- und Auswurfleistung der YANMAR Fräse sehr schlecht. Bei diesen Schneeverhältnissen bewährt sich diese Fräse überhaupt nicht.



Nach 5 Stunden unermüdlichem Fräsen konnte mit der YANMAR Fräse nur ca. einen halben Meter Schnee abgetragen werden. Der verbliebene Schnee vor dem Stationsgebäude wurde daher der Sonne überlassen.



Ausräumen des Materials für das Festzelt.



Montage des Ausfahrtsignals der Station Furka.



Umlad der Signale und Weichenböcke vom Tiefbord- auf den Kranwagen in der Station Muttbach-Belvédère.



Montage des talseitigen Blinksignals des Bahnübergangs Furkastrasse.



Mittwoch, 3.6.2020: Räumung Steinsäumli, Auswinterung Gletsch



Marcel Willi fährt Marcel Schild, Martin Fischer und Martin Wieland zum nächsten Einsatzort der INTRAC Fräse unterhalb des Steinstafelviadukts.



Die erste Fahrt auf der Steffenbachbrücke in diesem Jahr.



Bei der talseitigen Zahnstangeneinfahrt der Station Tiefenabch.



Die INTRAC Fräse im Einsatz unterhalb des Steinstafelviadukts.



Die HGM 51 mit Anbaufräse beim östlichen Portal des Scheiteltunnels.



Die HGM 51 mit Anbaufräse am westlichen Portal des Scheiteltunnels.



Die HGM 51 mit Anbaufräse kurz nach der Zahnstangeneinfahrt der Station Muttbach-Belvédère.



Langsam fräst sich die HGM 51 mit Anbaufräse von der Station Muttbach-Belvédère zum Bahnübergang Furkastrasse hinunter.



Die HGM 51 mit Anbaufräse erreicht von der Station Muttbach-Belvédère kommend den Bahnübergang Furkastrasse. Damit ist die eigentliche Schneerräumung beendet.



Die Dampflokomotive des Überfuhrzuges fasst Wasser in Tiefenbach.



Der Überfuhrzug hat die Station Furka erreicht.



Frühsommer in Gletsch.



Der Bahnhof Gletsch ist ausgewintert.



Vorsichtig bringen Christoph und Claudio Spinnler den Wasserkran in die richtige Position.



Ruedi Schwarz verschraubt den Wasserkran.



Felsbrocken unterhalb des Rottenviadukts.



Dienstag, 2.6.2020: Auswinterung Realp-Tiefenbach, Erkundung Bahnstrecke



Blick von der Rufikehrstrasse auf die beiden Lawinenkegel oberhalb und unterhalb des Tunnels 1. Die INTRAC Fräse wartet oberhalb des Tunnels 1 auf ihren nächsten Einsatz beim Steinstafelviadukt.



Christoph Spinnler und Patrick Gisin hieven einen grossen Stein aus dem Wassergraben oberhalb des Tunnels 1.



Putzen der Wassergräben zwischen Tunnel 3 und der Wilerbrücke.



Das Stationsgebäude der Station Furka.



Das östliche Tunnelportal des Scheiteltunnels. Daniel Küng und Martin Wieland öffnen beide Tunnel Tore.



Bahnübergang Furkastrasse.



Demontage des Umlenkbockes und Abtransport der schweren Haken der Steffenbachbrücke. Gleichzeitig erneuern Fred Schöenthal und Andreas Simmen das verwitterte Tor des Windenhauses.



Marcel Schild montiert die letzten Schrauben der Steffenbachbrücke.



Montag, 1.6.2020: Montage der Steffanbachbrücke, Räumung oberhalb Tunnel 2



Die HGM 51 mit Tiefgänger kurz vor der Wilerbrücke.



Nachdem die INTRAC Fräse mit dem Tiefgänger vom Lawinenkegel zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2 zum Lawinenkegel oberhalb des Tunnels 2 geführt wurde, fährt die HGM 51 zum Stützpunkt Realp zurück. Dort wird die Anbaufräse wieder montiert.



Martin Fischer fräst sich langsam in den Lawinenkegel. Hierbei wird er von Daniel Brand und Daniel Küng unterstützt.



Der hartgepresste und stark vereiste Lawinenkegel macht das Fortkommen schwer und anspruchsvoll.



Der Schneekanal am frühen Nachmittag, welche die INTRAC Fräse seit dem frühen Morgen in den Lawinenkegel gefräst hat.



Mit vereinten Kräften wird das Eis von den Schienen und Zahnstange gepickelt.



Die Schneeräummannschaft pickelt das Eis aus der Zahnstange und den Schienen. Mit dem Eis besteht die Gefahr, dass die HGm 51 entgleisen könnte. Zum Glück ist dies nie eingetreten.



Langsam fräst sich die HGm 51 mit Anbaufräse durch den Lawinenkegel.



Die 4 bis 6 m hohen Schneewälle verunmöglichten das Auswerfen des gefrästen Schnees zur Seite.



Der schwere Schnee verstopft regelmässig die Kamine der Anbaufräse der HGM 51. Patrick Smit drückt den festgepressten Schnee im Kamin nach unten in die Frästrommeln.



Im oberen Teil de Lawinenkegels musste in mühevoller Handarbeit ein grosser Erlenbusch aus dem Schnee ausgegraben und fortgeschafft werden. Erst danach konnte die HGm 51 mit Anbaufräse die Arbeit fortsetzen.



Der Abschnitt des Lawinenkegels, in welchem der nahegelegene Bach nach dem Lawinenniedergang vermutlich auf das Bahntrasse umgelenkt wurde. In der Folge waren die Schienen und Zahnstangen in diesem Abschnitt stark vereist.



Der 6 m hohe Lawinenkegel zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1 ist nach einem Tag endlich bezwungen.



Mit Schaufel und Pickel hat Stephan Stauber beim bergseitigen Portal des Tunnels 1 eine Auffahrt für die INTRAC Fräse und einen bequemen Fussweg konstruiert.



Langsam wird das obere Brückenelement in die Sommerstellung verschoben und abgesenkt.



Der Seilzug ist im mittleren Brückenelement montiert. Nun wird das mittlere Brückenelement langsam hochgezogen.



Das Verschrauben des mittleren und oberen Brückenelements erfolgt bei den Brückenträgern unterhalb der Schienen und Zahnstange.



Stephan Stauber zieht die Muttern der Laschen zwischen dem unteren und mittleren Brückenelement an.



Montage der Laschen zwischen dem mittleren und oberen Brückenelement.



Blick vom unteren Widerlager zur Steffenbachbrücke.



Die Steffanbachbrücke in der Sommerstellung. Der Umlenkbock auf der Brücke muss noch demontiert und die letzten Laschen im oberen Brückenteil verschraubt werden. Da sich die Brücke wegen der starken Sonneneinstrahlung erwärmt und ausgedehnt hat, konnten die Laschen noch nicht verschraubt werden.

•



Sonntag, 31.5.2020: Montage der Steffanbachbrücke

•



Albert Camenzind, Fred Schönthal und Ulf Weidle montieren die hydraulische Seilzugvorrichtung.



Stepahn Stauber flascht die Seilzüge in den unteren Umlenkrollen ein.



Das untere Brückenelement kurz vor der Verschiebung und Absenkung in die Sommerstellung.



Langsam wird das untere Brückenelement in die Sommerstellung geschoben und abgesenkt.



Das untere Brückenelement hängt in den Flaschenzügen.



Montage der Laschen zwischen den Schienen des unteren Brückenelements und des unteren Widerlagers.



Adelbert Baggenstos verschraubt die Zahnstange beim Übergang vom Widerlager in das untere Brückenelement.



Während das untere Brückenelement in der Sommerstellung ist, ...



... ist das obere Brückenelement nach wie vor in der Winterstellung.



Einflaschen der Seilzüge im oberen Brückenelement.



Blick vom Hotel/Restaurant Tiefenbach Richtung Furkapass. Bis auf die Schneewächte unterhalb des Steinstafelviadukts ist die Bahnstrecke bis zur Station Furka schneefrei.



Samstag, 30.5.2020: Räumung oberhalb Tunnel 3, Öffnung Tore Tunnel 1



Die INTRAC Schneefräse wartet auf dem Tiefgänger vor dem Depot auf den Einsatz.



Langsam bewegt sich die INTRAG Fräse vom Tiefgänger auf das Schneebett, das Stephan Stauber auf den schneefreien Bahnkörper geschaufelt hat.



Martin Wieland fräst sich durch den 2 m hohen Lawinenkegel zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2.



Als Schutzmassnahme schaufeln Stephan Stauber und Martin Wieland Schnee auf den Bahnkörper. Danach setzt die INTRAC Fräse zurück.



Die Schneeräummannschaft kurz vor der Rückfahrt nach Realp.

•



21.5.2020: Erkundung der Bahnstrecke Oberwald-Realp

•



Kurz nach 8 Uhr starten Ulf Weidle, Martin Fischer, Bernhard Lang, Hansruedi Deller (nicht im Bild) und Patrick Smit gut gelaunt die Erkundung ab Oberwald.



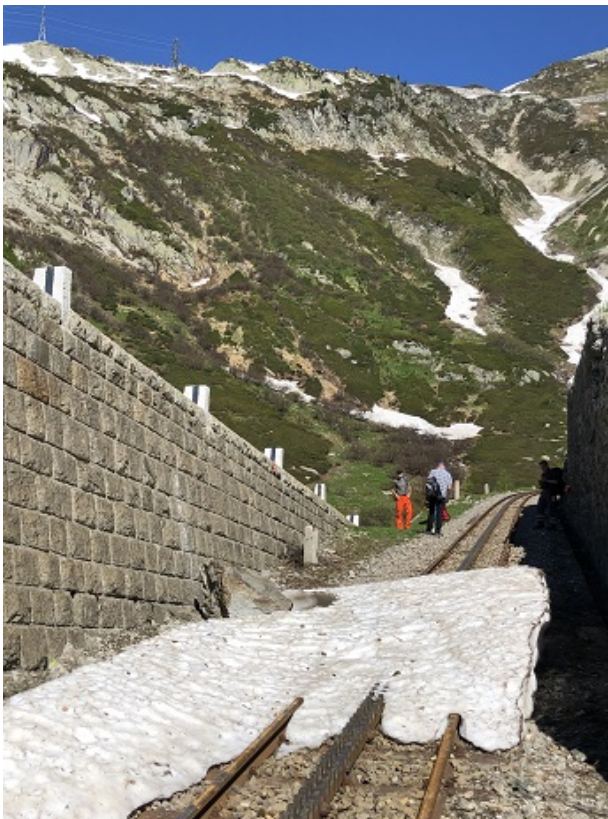
Blick vom Bahntrasse oberhalb Oberwald ins Obergoms.



Die Dienststation Rhonequelle.



Das Lehnenviadukt Massweid.



Situation beim bergseitigen Portalbereich des Kehrtunnels.



Die Remise Gletsch. Hier braucht's 4 Schneeräumer und 1 Stunde, um den Schnee vom talseitigen Gleis zu räumen.



Die Drehscheibe des Bahnhof Gletsch.



Blick vom Bahnübergang Blauhaus auf die Bahnanlagen der Station Gletsch.



Blick von der Zahnstangeneinfahrt beim Bahnübergang Blauhaus bergwärts. Die Schneerutsche können problemlos mit der Anbaufräse der HGm 51 geräumt werden.



Blick vom Bahntrasse zwischen Gletsch und der Hilfsbrücke Richtung Belvédère.



Bahnübergang Furkastrasse. Die Passstrasse wurde in der Zwischenzeit vom Tiefbauamt des Kantons Wallis geräumt. Die Zufahrt vom Obergoms bleibt jedoch bis nach Pfingsten für jeglichen Verkehr gesperrt.



Blick von der Zahnstangeneinfahrt der Station Muttbach-Belvédère Richtung Bahnübergang Furkastrasse. Die ca. 2 m hohen Lawinenkegel würden derzeit noch den Einsatz einer INTRAC Fräse erfordern.



Station Muttbach-Belvédère. Im Vordergrund die Einfahrweiche Seite Gletsch.



Blick aus dem Scheiteltunnel Seite Muttbach-Belvédère. Die Schneehöhe beträgt ca. 3 m.



Blick aus dem Scheiteltunnel Seite Furka. Die Höhe des kurzen Lawinenkegels beträgt ca. 3 m.



Station Furka mit der Einfahrweiche Seite Scheiteltunnel. Die Dachkanten der Station Furka sind bereits schneefrei.



Blick von unterhalb der Zahnstangeneinfahrt Richtung Station Furka.



Blick von unterhalb der Zahnstangeneinfahrt der Station Furka talwärts.
Die Lawinenkegel kurz vor der Station Furka können ohne Hilfe einer INTRAC Fräse mit der Anbaufräse der HGm 51 problemlos geräumt werden.



Das Steinstafelviadukt.



Die ca. 4 m hohe Wächte kurz nach dem Steinstafelviadukt.



Kein Schnee im Steffenbachtobel. Der Steffenbach führte so viel Wasser, dass wir den Wanderweg zum queren des Tobels nehmen mussten.



Der ca. 4 m hohe Lawinenkegel oberhalb des bergseitigen Portals des Tunnels 1.



Blick von der Felsnase des Tunnels 1 talwärts Richtung Tunnel 2.



Blick vom bergseitigen Portal des Tunnels 2 auf den ca. 6 m hohen Lawinenkegel zwischen Tunnel 1 und Tunnel 2.



Ca. 4 m hoher Lawinenkegel zwischen Tunnel 2 und Tunnel 3. Susanne Betschart überrascht uns beim Tunnel 3 mit Kaffee und Kuchen.



17.5.2020: Erkundung der Bahnstrecke Furka-Tiefenbach



Die Station Furka ist fast schneefrei.



Das Tunnelportal des Scheiteltunnels und die Einfahrweiche der Station Furka.



Oberhalb der Station Furka auf dem Wanderweg zwischen der Furka Passhöhe und der Station Furka.



Blick von der Station Furka talwärts.



Blick vom Steinstaffelviadukt talwärts.



Blick von der Wächte unterhalb des Steinstafelviadukts talwärts Richtung Steinsäumli und Station Tiefenbach.

•



16.5.2020: Räumung Realp und Tunnel 3. Öffnen Tore Tunnel 3 und 2

•



Morgenstimmung oberhalb der Wilerbrücke während der Fräsfahrt zum Tunnel 3.



Der Rest der Lawinenkegel vor dem talseitigen Portal des Tunnels 3.



Bergfahrt mit dem Kranwagen für die Demontage der Stahlträger im bergseitigen Portal des Tunnels 3.



Das bergseitige Portal des Tunnels 3 mit den Stahlträgern.



Blick aus dem bergseitigen Portal des Tunnels 3 Richtung Tunnel 2.



Blick aus dem talseitigen Portal des Tunnels 2 Richtung Tunnel 3. Im Tunnel 2 wurden keine Vereisungen gefunden.



Blick aus dem bergseitigen Portal des Tunnels 2 auf den ca. 6 m hohen Lawinenkegel zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1.



Blick vom ca. 6 m hohen Schneekegel zum talseitigen Portal des Tunnels 1.

-



10.5.2020: Erkundung der Bahnstrecke Realp-Oberwald

-



Das Bahntrasse zwischen Tunnel 3 Talseite und Tunnel 2 Bergseite.



Das Bahntrasse zwischen Tunnel 2 Bergseite und Tunnel 1 Bergseite.



Die Hänge zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1.



Die Steffenbachbrücke in Winterstellung.



Das Steffenbachtobel.



Das Bahntrasse zwischen der Steffenbachbrücke und der Station Tiefenbach.



Die Station Tiefenbach.



Das Bahntrasse zwischen der Station Tiefenbach und dem Steinstafelviadukt.



Blick von Tiefenbach Richtung Furkapass.



Die Bahnanlagen der Station Furka.



Blick vom Furkapass Richtung Station Muttbach-Belvédère.



Blick vom Furkapass Richtung Gletsch.



Die Einfahrweiche Seite Scheiteltunnel der Station Muttbach-Belvédère.



Blick vom talseitigen Bahntrasse zur Station Muttbach-Belvédère.



Martin Fischer und Bernhard Lang messen die Schneehöhe zwischen der Station Muttbach-Belvédère und Bahnübergang Furkastrasse.



Die Zufahrtsstrasse zur Station Muttbach-Belvédère.



Zahnstangeneinfahrt unterhalb des Bahnübergangs Furkastrasse.



Blick vom Bahnübergang Furkastrasse talwärts.



Bahntrasse bei der Hilfsbrücke zwischen Bahnhof Gletsch und Bahnübergang Furkastrasse.



Der Wanderwegübergang oberhalb des Bahnhofs Gletsch.



Bahnhof Gletsch vom Bahnübergang Blauhaus gesehen.



Die Remise Gletsch.



Das bergseitige Portal des Kehrtunnels.



Blick von der Kantonsstrasse in die Rottenschlucht mit dem Rottenviadukt.

-



12.4.2020: Erkundung der Bahnstrecke Realp-Tiefenbach

-



Situation vor dem talseitigen Portal des Tunnels 3.



Situation zwischen Tunnel 3 (links) und Tunnel 2 (rechts).



Situation zwischen den Tunnels 2 (links) und Tunnel 1 (rechts ausserhalb des Bildes).



Eine Lawine hat die Bahnstrecke oberhalb des Tunnels 1 meterhoch verschüttet.



Das bergseitige Portal des Tunnels 1.



Im Steffenbachtobel sind keine Lawinen niedergegangen.



Blick vom bergseitigen Widerlager der Steffenbachbrücke.



28.3.2020: Erkundung der Bahnstrecke Oberwald-Gletsch



Die Lammernbrücke.



Bis zum Restaurant Rhonequelle ist die Kantonsstrasse bereits geräumt.
Auf der Kantonsstrasse zwischen Rhonequelle und Strassentunnel liegt
max. 1.5 m Schnee.



Blick von der Kantonsstrasse oberhalb des Restaurants Rhonequelle gegen Süden.



Der Strassentunnel am Eingang der Rottenschlucht.



Blick von der Kantonsstrasse gegen Norden in die Rottenschlucht. Im Hintergrund ist die Grimselfassstrasse sichtbar.



Das talseitige Tunnelportal des Kehrtunnels unterhalb von Gletsch.



Blick von der Kantonsstrasse in die Rottenschlucht. Die Rottenbrücke überspannt die Rotte am Ausgang der Schlucht.



Das Lehnenviadukt Biel bei km 45.7.



Der Bahnübergang Rotten kurz vor dem Bahnhof Gletsch.



Die Remise Gletsch.



Im Areal des Bahnhof Gletsch liegt max. 2 m schlammiger Schnee.



Das Viadukt Wyssgand beim Bahnübergang Blauhaus.



Blick vom Bahnübergang Blauhaus zum östlichen Areal des Bahnhof Gletsch.



Schneerutsche hinter der anglikanischen Kirche von Gletsch.



Das Blauhaus und die Furka Passstrasse in der Frühjahrssonne.



Oberhalb des Bahnhofs Gletsch liegt auf dem Bahnkörper max. 2 m Schnee. In der Gipfelregion des Bidmers haben sich wieder Schneewächten gebildet.



Die Bahnstrecke oberhalb des Bahnhofs Gletsch.



Das bergseitige Tunnelportal des Kehrtunnels unterhalb von Gletsch.



Die Rottenbrücke bei km 44.9.



Blick von der Wasserfassung 2 in die Rottenschlucht. Am Horizont findet sich der 3060 m hohe Pizzo Gallina beim Nufenenpass. An exponierten Stellen liegt max. 4 m Schnee auf dem Bahnkörper.



Das Lehnenviadukt Mässweid bei km 44.4. Eine Lawine hat die Lehrgerüste demoliert.



Das Lehnenviadukt Eischflüe bei km 43.9.



Die Haltestelle Rhonequelle.



Bahnstrecke zwischen Wasserfassung 1 und Lammernbrücke.



Bahnstrecke bei km 42.3, ca. 300 m oberhalb der Räterisbachbrücke. Ein Baumstrunk ist vom Felsband auf den Bahnkörper gestürzt.

•

