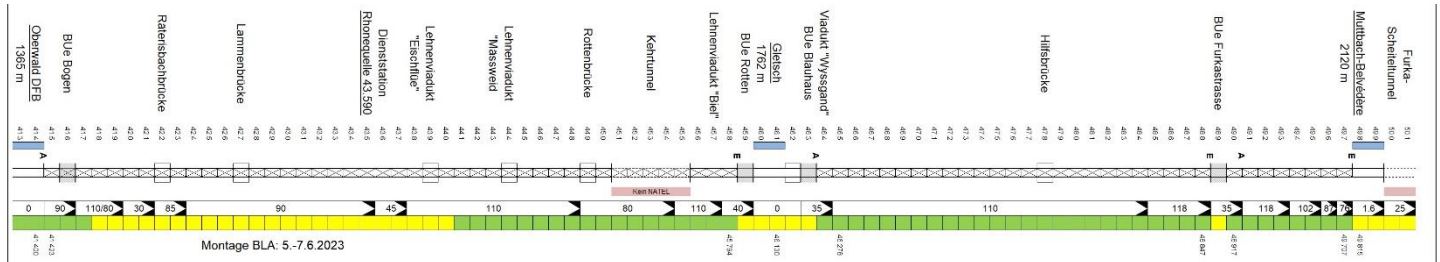


Zusammenfassung

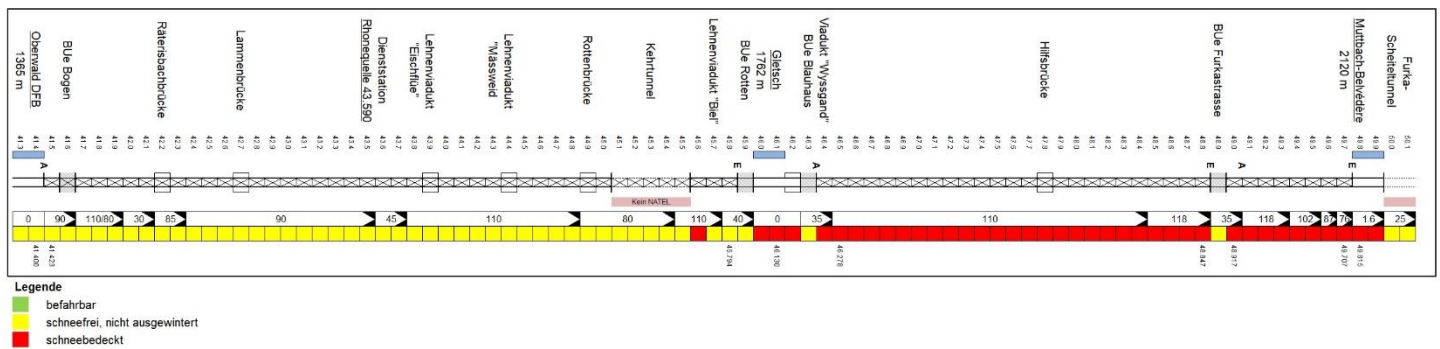
Nach 5 ½ Tagen wurde die Bahnstrecke zwischen Realp und Oberwald geräumt und befahrbar gemacht. Abgesehen von einer durch Steinschlag demolierten Zahnstange in der Rottenschlucht wurden keine Schäden an den Bahnanlagen festgestellt.

Oberwald – Muttbach-Belvédère

Stand am 27.5.2023

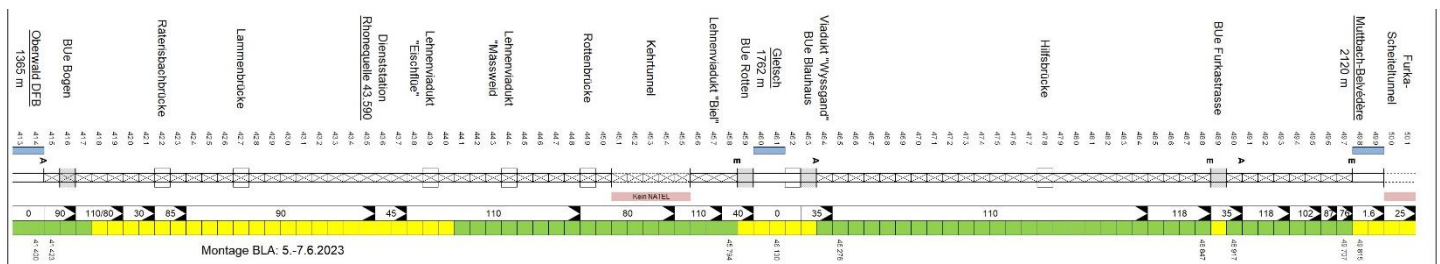


Stand am 21.5.2023

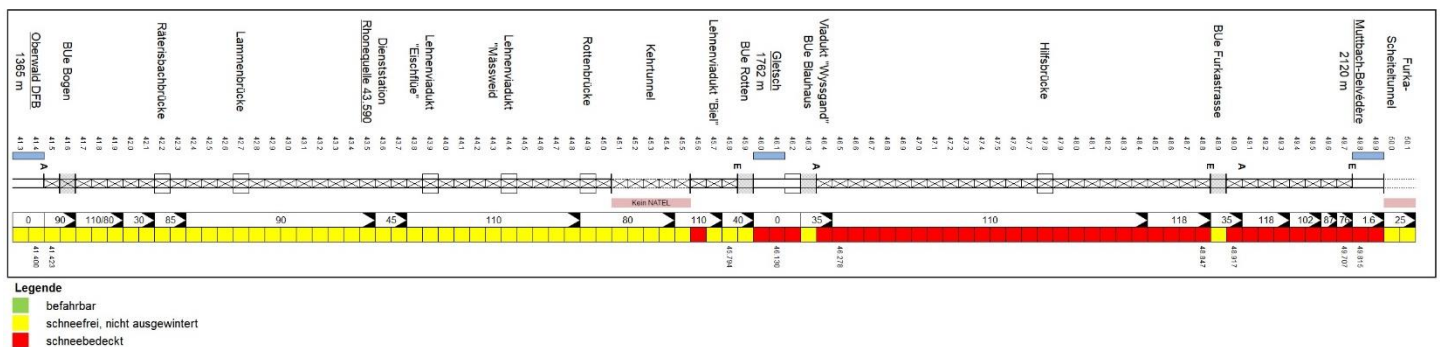


Furka – Realp

Stand am 27.5.2023



Stand am 21.5.2023



Ausgeführte Arbeiten

Montag, 22.5.2023	• Öffnung Tore Tunnel 3, 2, 1 • Schneeräumung Tunnel 3 - Steffenbachbrücke • Schutträumung unterhalb Tunnel 3 sowie zwischen Tunnel 2 und 1 • Auswinterung Tiefenbach • Vorbereitungsarbeiten Sanierung Reservoir Tiefenbach (ab KW 22) • Räumung Zufahrtsweg Muttbach • Einmessung Bahnstrecke BUe Furkastrasse - Westportal Scheiteltunnel • Test mit neuem GPS-basierten Vermessungsgerät Seite Wallis • Auswinterung Oberwald
Dienstag, 23.5.2023	• Auswinterung Realp • Instruktion und Vorbereitung Material Korrektur Zahnstangen Realp-Wilerbrücke • Test mit neuem GPS-basierten Vermessungsgerät Seite Uri • Auswinterung Realp-Tiefenbach • Reparatur Menzi Bagger • Vorbereitung Aufbau Steffenbachbrücke • Schmierfahrt Realp-Steffenbachbrücke • Freilegen Fundamente und Schaltkasten BUe Furkastrasse • Schneeräumung BUe Furkastrasse-Scheiteltunnel West • Öffnung Tunneltor Scheiteltunnel West • Auswinterung Oberwald
Mittwoch, 24.5.2023	• Aufbau Steffenbachbrücke • Betreuung Medienschaufende • Montage Wanderwegbrücke Steffenbachobel • Korrektur Zahnstangenlage zwischen Realp und Wilerbrücke • Schneeräumung BUe Furkastrasse-Scheiteltunnel West
Donnerstag, 25.5.2023	• Abschluss Aufbau Steffenbachbrücke • Seil der Winden der Steffenbachbrücke für periodische Prüfung einziehen • Abschluss Korrektur Zahnstangenlage zwischen Realp und Wilerbrücke • Erdbewegungen bei km 55.8 • Schneeräumung und Auswinterung Tiefenbach-Furka • Überfuhr Lister Aggregat und Weidroste nach Muttbach bzw. Furka • Vorbereitung Material für Überfuhr ins Wallis
Freitag, 26.5.2023	• Überfuhr Menzi Steinsäumli-Furka • Schneeräumung Station Furka • Schneeräumung Station Muttbach • Auswinterung Tiefenbach-Furka, Station Furka, Furka-Muttbach (Scheiteltunnel) • Ausmessen Holzgestelle und Montage Fundamente im Stationsvorstandsraum Furka • Schmierfahrt Realp-Furka • Überfuhr Werkstattwagen Realp-Muttbach • Überfuhr Menzi und Stromverteiler Furka-Muttbach • Überfuhr INTRAC Muttbach-Realp • Überfuhr HGM 51, Anbaufräse, Kranwagen Realp-Oberwald (Basistunnel)
Samstag, 27.5.2023	• Schneeräumung Oberwald-Muttbach • Überfuhr HGM 51 und Anbaufräse Muttbach-Realp • Schmierfahrt Realp-Oberwald

Montag, 22.5.2023



Der kümmerliche Rest der Lawine am talseitigen Portal des Tunnels 1.
Bild: Urs Züllig.



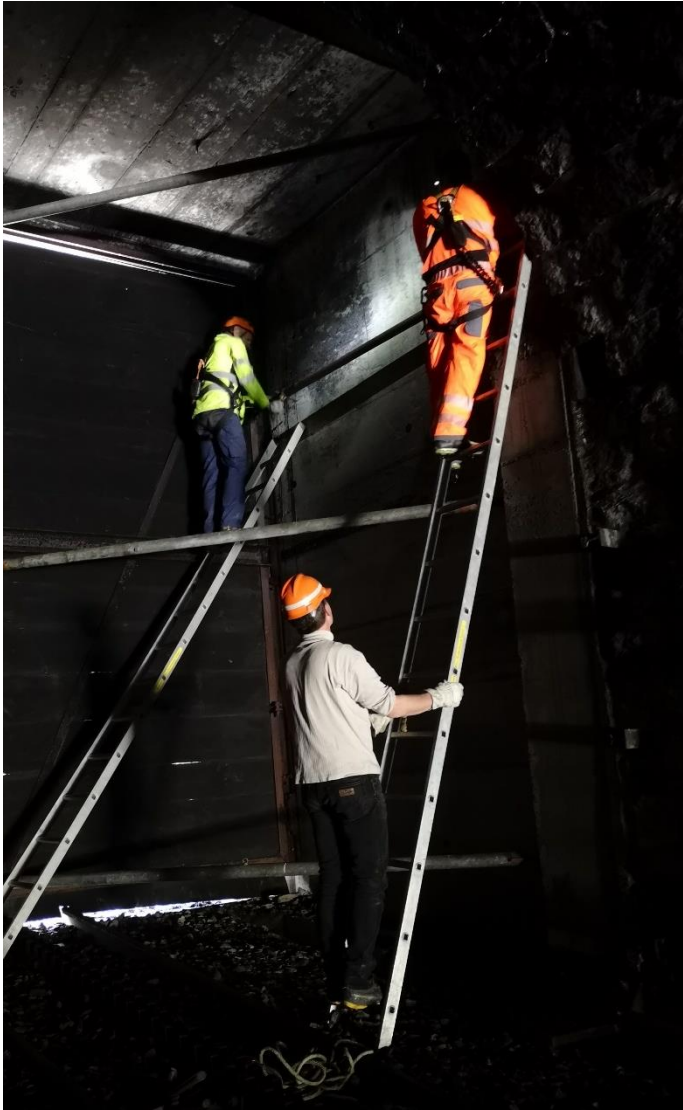
Alexander Briner räumt mit dem Menzi Bagger den Rest der Lawine am talseitigen Portal des Tunnels 1 weg.
Bild: Achim Schüler.



Christoph Spinnler, Urs Züllig und Bruno Wetter beim Öffnen der Tore des talseitigen Portals des Tunnels 1.
Bild: Urs Müller.



Auf einem Absatz des Tunneltors entdeckt die Mannschaft ein Vogelnest. Nach dem Öffnen des Tunneltors platziert Bruno Wetter das Nest wieder am ursprünglichen Platz.
Bild: Urs Züllig.



Die Spiessen des bergseitigen Tors des Tunnels 1 werden entfernt.

Bild: Urs Züllig.



Nachdem alle Tunneltore geöffnet sind, räumt Alexander Briner den Lawinenschnee vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 1 weg.

Bild: Urs Züllig.



Peter Spruit und Hansruedi Küenzi auf dem Weg zur Montage des Zahnstangen-Endsignals bei der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt der Station Furka.
Bild: Ed Groenendijk.



Blick von der talseitigen Zahnstangeneinfahrt Richtung Realp.
Bild: Ed Groenendijk.



Stephan Stauber hat den Pneulader am frühen Morgen mit dem Autozug von Realp nach Oberwald überführt. Nach 20 Minuten erreicht er die Abschränkung beim Strassentunnel im Eingang der Rottenschlucht.

Nach Rücksprache mit dem Strassenmeister dürfen wir die Fahrt nach Gletsch fortsetzen.

Bild: Luc Wullschleger.



In der Rottenschlucht führt das Tiefbauamt des Kantons Wallis Felsräumungen durch. Zum Glück ist dieser rund 3 m³ mächtige Felsblock nicht auf das darunterliegende Bahntrasse gestürzt.

Als Konsequenz dieser Felsräumungen sehen wir eine Streckenkontrolle vor der ersten Fahrt von Oberwald nach Gletsch vor.

Bild: Stephan Stauber.



Da die Grimsel- und Furkapass-Strasse bis 2. Juni 2023 gesperrt bleibt, ist es in Gletsch wunderbar ruhig. Neben dem Rauschen der Rote hören wir wie jedes Jahr das Rufen eines Kuckucks.

Dank der günstigen Witterung ist der Schnee in der Station Gletsch fast verschwunden.

Bild: Luc Wullschleger.



Luc Wullschleger und Michael Bühler testen das neue GPS-basierte Messgerät zum Einmessen der Gleisachse.

Die Messresultate dieses Messgerätes sind auch zwischen Realp und Tiefenbach (steile und schmale Talung) sehr gut. Das derzeitige Layout des Gerätes, dessen Bedienung und der relativ hohe Stromverbrauch sprechen (vorderhand) gegen den Einsatz dieses Messgerätes während den Schneeräumungskampagnen.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Nach einer kurzen Erst-Instruktion beim Bahnübergang Furkastrasse misst Hans-Ludwig Schneider mit dem geoelektrischen Messgerät selbständig die Gleisachse zwischen dem Bahnübergang und der Station Muttbach-Belvédère ein.

Bild: Patrick Smit.



Patrick Smit folgt Hans-Ludwig Schneider und markiert die mit dem geoelektrischen Messgerät erfassten Gleisachse mit rot markierten Holzstöcken.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Zwischen Bahnübergang Furkastrasse und Station Muttbach-Belvédère. Das Bahntrasse liegt unter einer ca. 2 m mächtigen Schicht aus Altschnee und Lawinenschnee.

Die Abweichungen der Messresultate des GPS-basierten (rechter Holzstock) und geoelektrischen Messgerätes (linker Holzstock) betragen höchstens 20 cm.

Bild: Patrick Smit.



Mit dem Pneulader räumen Stephan Stauber und Thomas Holder die Zufahrtsstrasse zur Station Muttbach-Balvédère vom Schnee und Schutt frei.

Bild: Luc Wullschleger.



Wegen den Niederschlägen der letzten Tage ist der Altschnee nass und schwer. Stephan Stauber arbeitet sich langsam zur Laderampe bei der Station Muttbach-Belvédère durch.

Bild: Patrick Smit.



Luc Wullschleger, Thomas Holder, Hans-Ludwig Schneider und Michael Bühler beobachten den Arbeitsfortschritt.

Bild: Patrick Smit.

Dienstag, 23.5.2023



Patrick Smit, Kurt Hohl und Achim Schüler öffnen die vielen Wasserschieber des Bahnhofs Realp. Die Checkliste ist hierbei eine willkommene Orientierungshilfe.

Bild: Ed Groenendijk.



Patrick Smit beim Öffnen eines Wasserschiebers im Bahnhof Realp.

Bild: Ed Groenendijk.



Nach der Auswinterung des Bahnhofs Realp messen Achim Schüler und Ed Groenendijk die Zahnstangenlage zwischen Realp und Wilerbrücke aus. Diejenigen Zahnstangen, deren Lage ausserhalb der Toleranz liegt, markieren sie mit einem weissen Punkt. Die Position der markierten Zahnstange dokumentieren sie zudem in der Streckentabelle.

Bild: Ed Groenendijk.



Mit einer Lehre erfasst Ed Groenendijk die Höhe der Zahnstange. Auch dies wird in der Tabelle dokumentiert.

Bild: Achim Schüler.



Dieses Team macht sich auf dem Weg zur Steffenbachbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Der Bauplatz beim talseitigen Portal des Tunnels 3.

Bild: Luc Wullschleger.



Am bergseitigen Portal des Tunnels 1 liegt kaum noch Schnee.

Bild: Luc Wullschleger.



Die Fahrt mit der Tmh 985 und dem Tiefgänger endet unterhalb der Steffenbachbrücke.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Noch ist die Steffenbachbrücke in der Winterstellung.

Bild: Luc Wullschleger.



Christoph Spinnler weist den einzelnen Teammitgliedern ihre Aufgaben zu.

Bild: Luc Wullschleger.



Fred Schönthal, Patrick Gisin und Fritz Gerber verankern die schweren hydraulischen Seilwinden an eigens für diesen Zweck in einer Betonplatte eingelassenen Anschlagpunkten.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Fritz Gerber, Christoph Spinnler, Urs Müller und Daniel von Niederhäusern bereiten die Flaschenzüge für die Verschiebung des talseitigen Brückenelements in dessen Sommerstellung vor.

Bild: Luc Wullschleger.



Nachdem das talseitige Brückenelement in die Sommerstellung gebracht wurde, werden die Flaschenzüge so vorbereitet, dass anschliessend das bergseitige Brückenelement in die Sommerstellung verschoben werden kann.

Bild: Urs Müller.

Mittwoch, 24.5.2023



Michael Bühler, Thomas Holder und Stephan Stauber räumen den Schnee vom Bahntrasse zwischen dem Bahnübergang Furkastrasse und dem Westportal des Scheiteltunnels. Hierbei orientieren sie sich an den Holzstöcken, mit denen das Vermessungsteam die Gleisachse markiert hat.

Die INTRAC Schneefräse wurde am Wochenende mit dem Autozug von Realp nach Oberwald überführt. Am Montag, 22.5.2023 wurde sie anschliessend mit einem LKW von Oberwald zum Bahnübergang Furkastrasse transportiert.

Bild: Stephan Stauber.



Langsam kämpft sich Michael Bühler durch den schweren Nass-Schnee.

Bild: Stephan Stauber.



Die INTRAC Schneefräse kurz vor der Zahnstangeneinfahrt der Station Muttbach-Belvédère.
Bild: Stephan Stauber.



Das Gleis 1 der Station Muttbach-Belvédère ist mit der INTRAC Schneefräse geräumt.
Bild: Stephan Stauber.



In anderen Jahren türmte sich der Schnee vor dem Westportal des Scheiteltunnels bis 7m hoch.

Bild: Thomas Holder.



Thomas Holder räumt den Schnee vom Stumpengleis der Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Michael Bühler.



Die Flaschenzüge sind am bergseitigen Brückenelement angebracht.
Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Christoph Spinnler überwacht den Vershub des bergseitigen Brückenelements in dessen Sommerstellung.
Bild: Urs Müller.



Das bergseitige Brückenelement ist in der Sommerstellung. Nun wird der Flaschenzug für das Hochziehen des mittleren Brückenelements vorbereitet.
Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Das bergseitige Brückenelement in der Sommerstellung.
Bild: Ruedi Tobler.



Langsam wird das mittlere Brückenelement in die Sommerstellung angehoben.
Bild: Patrick Smit.



Marcel Gwerder senkt die Arbeitsplattform unter der Brücke vorsichtig ab.

Bild: Patrick Smit.



Wegen der warmen Witterung hat sich die Brücke ausgedehnt. In der Folge sind die Schienen und Zahnstangen zu lang und können daher noch nicht verschraubt und verlascht werden.

Bild: Patrick Smit.



Das Steffenbachbrückenteam beim Verschrauben der Brücke. Die Gleise am oberen Brückenteil sind noch nicht in ihrer Endlage.

Bild: Christoph Spinnler.



Mit der aufkommenden Bewölkung und des einsetzenden Regens «verkürzt» sich die gesamte Brücke.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Bald können alle Schienen und Zahnstangen verschraubt und verlascht werden.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Ed Groenendijk und Alexander Briner beim Auswechseln einer Zahnstange zwischen der Zahnstangeneinfahrt Realp und Wilerbrücke.

Bild: Ernst Demonti.



Während Ernst Demonti die neue Zahnstange ablädt, demontiert Ed Groenendijk die auszuwechselnde Zahnstange.

Bild: Patrick Smit.



Ed Groenendijk und Achim Schüler beim Austauschen eines Zahnstangensattels.
Bild: Patrick Smit.

Donnerstag, 25.5.2023



Demontage des Umlenkbockes der Steffenbachbrücke mit dem Kranwagen «Bruno».

Bild: Ernst Demonti.



Die Steffenbachbrücke ist wieder befahrbar. Als erstes Fahrzeug fährt die Tmh 985 über die Brücke.

Bild: Ed Groenendijk.



Alexander Briner räumt bei km 55.8 den Schutt weg, der aus dem Schuttfänger ausgebaggert wurde.

Bild: Ernst Demonti.



Unterhalb der Wilerbrücke räumt Alexander Briner den Restschnee vom Bahntrasse weg.

Bild: Thomas Holder.



Mit der HGM 51 und Anbaufräse
räumen Nicolas Darioli und Ernst
Demonti anschliessend den Rest-
schnee weg.
Bild: Ernst Demonti.



Der schwere Nassschnee verstopft regel-
mässig das Auswurfkamin.
Bild: Ernst Demonti.



Die HGM 51 mit Anbaufräse kurz vor dem Steinstafelviadukt
Bild: Thomas Holder.



Zwischen dem Steinstafelviadukt und der Station Furka liegt kaum Schnee auf dem Bahntrasse.
Bild: Ernst Demonti.



Die HGM 51 mit Anbaufräse kurz vor der Station Furka.

Bild: Thomas Holder.



Ernst Demonti entfernt den schweren Schnee aus dem verstopften Auswurfkamin.

Bild: Thomas Holder.



Der letzte Schnitt vor der Station Furka.
Bild: Ernst Demonti.



Die HGm 51 mit Anbaufräse hat die
Station Furka erreicht.
Bild: Thomas Holder.



Urs Züllig markiert eine Zahnstange zwischen Tiefenbach und Furka, die ausgetauscht werden muss, weil die Zahnstangenanlage ausserhalb der Toleranz liegt.

Bild: Hans-Ludwig Schneider.



Gestützt auf den Angaben von Hans-Ludwig Schneider und Urs Züllig werden am Abend in Realp Zahnstangen und anderes Material auf den Kranwagen verladen.

In der Nacht vom Freitag auf den Samstag werden die HGm 51 mit Anbaufräse zusammen mit dem beladenen Kranwagen von Realp durch den Basistunnel nach Oberwald überführt.

Bild: Achim Schüler.

Freitag, 26.5.2023



Mit der Tmh 985 fahren Nicolas Darioli und Ernst Demonti das Schneeräumungsteam von Realp zur Station Furka. Neben dem Menzi Bagger finden sich auf dem Tiefgänger zusätzlich Maschinen und Material für spätere Bauarbeiten.

Bild: Achim Schüler.



Ablad des Menzi Baggers vor dem Ostportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Alexander Briner und Hansruedi Kuenzi räumen den Restschnee vor dem Ostportal des Scheiteltunnels weg.

Bild: Patrick Smit.



Im Gegensatz zu anderen Jahren liegt auf der Drehscheibe der Station Furka nur noch wenig Schnee. Da dieser Schnee nass und schwer ist, dauert die Handräumung mit 6 Räubern fast 3 Stunden.

Bild: Patrick Smit.



Nachdem das Ostportal des Scheiteltunnels komplett geräumt ist, gräbt Alexander Briner die Eingänge zur Gaststube und den Stationsvorstandsraum aus.

Bild: Patrick Smit.



Nach knapp zwei Stunden sind die Türen zur Gaststube und zum Stationsvorstandsraum freigelegt.

Bild: Patrick Smit.



Nachdem das Gastronomiematerial aus dem Stationsvorstandsraum in die Gaststube gezügelt wurde, wird das Mobiliar ausgeräumt.

Bild: Patrick Smit.



Fred Schönthal konstruiert die Fundamente für die neuen Holzgestelle zur Lagerung des Gastronomiematerials. Der über 30 Jahre alte Holzboden ist vor allem im hinteren Teil des Raums wegen der Feuchtigkeit nicht mehr tragfähig. Aus diesem Grund musste der Holzboden im Bereich der Fundamente für die neuen Holzgestelle herausgerissen werden.

Bild: Patrick Smit.



Nachdem Michael Bühler und Thomas Holder alle Gleise der Station Muttbach-Belvédère geräumt haben, überführen Nicolas Darioli und Ernst Demonti die INTRAC Schneefräse durch den Scheiteltunnel zur Station Furka.

Blick vom Portal des Scheiteltunnels gegen Westen.

Bild: Patrick Smit.



Der frisch gefräste Schneekanal beim Stumpengleis der Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



In der Station Furka fährt Thomas Holder die INTRAC Schneefräse vom Tiefgänger.

Bild: Patrick Smit.



Thomas Holder und Michael Bühler räumen mit der INTRAC Schneefräse den Schnee vom Vorplatz der Station Furka.

Bild: Patrick Smit.



Die Grobarbeit wird mit der INTRAC Schneefräse, die Feinarbeit mit dem Menzi Bagger gemacht.

Bild: Patrick Smit.



Am frühen Nachmittag bringen Nicolas Darioli den Werkstattwagen von Realp nach Furka.

Nachdem das Palett mit den gereinigten Blachen des Festzeltes vom Tiefgänger abgeladen wurde, überführen Nicolas Darioli und Ernst Demonti den Menzi Bagger mit dem Tiefgänger und den Werkstattwagen durch den Scheiteltunnel nach Muttbach-Belvédère.

Da die Strecke zwischen Realp und Tiefenbach in den nächsten zwei Wochen gesperrt ist, basiert die Treibstoffversorgung der HGm 51 während dieser Zeit auf dem Werkstattwagen und die Tankstelle in Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Blick zurück nach Muttbach-Belvédère nachdem der Werkstattwagen im Stumpengleis abgestellt sowie das Aggregat und der Menzi Bagger bei der Laderampe vom Tiefgänger abgeladen wurden.

Bild: Patrick Smit.



Nach der Räumung des Vorplatzes und des östlichen Stumpengleises der Station Furka, wird die INTRAC Schneefräse auf den Tiefgänger verladen und nach Realp überführt.

Bild: Patrick Smit.



Ed Groenendijk, Achim Schüler und Peter Spruit auf der Rückfahrt nach Realp.

Bild: Patrick Smit.

Samstag, 27.5.2023



Am Samstagmorgen übernimmt Nicolas Darioli und Ernst Demonti die HGm 51 mit Anbaufräse in Oberwald.

In der Nacht auf Samstag haben Stephan Stauber und Koen de Decker die HGm 51 mit Anbaufräse und den beladenen Kranwagen mit der Gm 3/3 von Realp durch den Basistunnel nach Oberwald überführt.

Wegen den Felsräumungen des Kantons Wallis zwischen dem Strassentunnel und dem Kehrtunnel kontrollieren Achim Schüler, Hansruedi Küenzi, Urs Müller und Patrick Smit die Schienen und Zahnstangen auf mögliche Beschädigungen.

Bild: Patrick Smit.



In der Rottenschlucht oberhalb des «Minarets» (Wasserfassung 2).

Bild: Patrick Smit.



Während Urs Müller, Achim Schüler und Patrick Smit die Stahlseile des Geländers des Rottenviadukts einziehen und die Stromversorgung der Tunnelbeleuchtung einschalten, räumen Nicolas Darioli und Ernst Demonti den kümmerlichen Rest des Schneehaufens vor dem bergseitigen Portal des Kehrtunnels weg.

Bild: Patrick Smit.



Der Schneehaufen zwischen Bahnübergang Rotten und der Remise Gletsch war während der Streckenerkundung vor zwei Wochen noch so gross, dass damals noch den Einsatz einer INTRAC Schneefräse in Betracht gezogen wurde.

Bild: Patrick Smit.



Urs Müller und Achim Müller montieren die Andreas-
kreuze des Wanderweges oberhalb von Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Bis zur Hilfsbrücke ist die Bahnstrecke praktisch
schneefrei.

Bild: Patrick Smit.



Schneeräumung oberhalb der Hilfsbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Kurz vor 12 Uhr erreichen wir Muttbach-Belvédère. Damit ist die Bahnstrecke durchgehend geräumt.

Bild: Patrick Smit.



Auf der Rückfahrt nach Realp müssen wir einen kleinen Schneerutsch von Hand räumen. Dies weil aus Stabilitätsgründen die HGm 51 mit Anbaufräse an der Station Furka gewendet wurde.

Bild: Patrick Smit.



Nachdem die Anbaufräse in Realp abgestellt wurde, fahren Patrick Smit, Urs Müller und Achim Schüler mit dem Schmierwagen von Realp nach Oberwald.

Bild: Patrick Smit.



Gewitterstimmung in der Rottenschlucht
auf der Fahrt nach Oberwald.

Bild: Patrick Smit.