

### Zusammenfassung

Martin Fischer, Patrick Smit und Ulf Weidle erkunden die Bahnstrecke zwischen Realp und Tiefenbach.

Dank der warmen Witterung der letzten Wochen ist schon viel Schnee vor allem an den Nordhängen des Tals der Furkareuss weggeschmolzen. Die Südhänge sind immer noch fast vollständig schneebedeckt. Da dort die Erlenbüsche bereits aus dem Schnee ragen, ist die Schneehöhe allerdings nicht gross. In den Steilhängen sind zahlreiche oberflächliche Schneerutsche niedergegangen.

In den Couloirs zwischen der Wilerbrücke und der Steffenbachbrücke sind die üblichen Lawinen bis zur Talsohle niedergegangen. Allerdings sind die Lawinenkegel auf dem Bahntrasse nicht mächtig. Alle Portale der Tunnels zwischen der Wilerbrücke und der Steffenbachbrücke sind höchstens zur Hälfte schneebedeckt.

Unterhalb der Steffenbachbrücke ist der Schnee nur geringmächtig. Die Bachstufe ist sichtbar. Oberhalb der Steffenbachbrücke liegt sowohl im Steffenbachobel als auch an den Flanken zum Teil noch viel Schnee. Die Brückenträger und das Windenhaus sind fast schneefrei.

Die Pfähle der Weidenzäune zwischen der Wasserfassung Tiefenbach und dem Steinsäumli sind überall gut sichtbar. Der obere Teil der Station Tiefenbach ist ebenfalls gut sichtbar. Die Wächte im Steinsäumli ist sehr klein.

Die Strecke zwischen dem Steinstafelviadukt und der Station Furka ist überall gut erkennbar. Einzig kurz vor der Zahnstangeneinfahrt Furka finden sich auf dem Trasse einige Schneerutsche.

Alle Schneepfähle und die Dachkante der Station Furka sind gut sichtbar. Das ostseitige Tunnelportal des Scheiteltunnels ist höchstens zur Hälfte schneebedeckt.

Zwischen Sonntag-Nacht bis Mittwoch werden in der Furkaregion bis 130 mm Niederschlag erwartet. Die Schneefallgrenze soll zwischen Sonntag-Nacht von 2700 müM auf 1300 müM am Mittwoch fallen. Aus diesem Grund muss damit gerechnet werden, dass diese intensiven Niederschläge den Schnee in den Hängen „mobilisieren“ werden.

Vorbehaltlich der Witterungs- und Lawinenverhältnisse werden Werner Dietrich, Martin Fischer, Oliver Rusterholz, Patrick Smit, Ulf Weidle, Luc Wullschleger am Samstag, 15.5.2021 die gesamte Bahnstrecke mit Schneeschuhen erkunden.



Blick von der Furka-Passstrasse unterhalb des Hotels Galenstock ins Urserental. Foto: Patrick Smit



Die Bahnstrecke unterhalb des Tunnels 3. Die Schneehöhe auf dem Trasse beträgt höchstens 3 m. Gut sichtbar sind die oberflächlichen Schneerutsche, welche während den letzten 2 Tagen dank der warmen Witterung niedergegangen sind. Foto: Patrick Smit



Die Bahnstrecke zwischen dem bergseitigen Portal des Tunnels 3 und dem talseitigen Portal des Tunnels 2. Foto: Patrick Smit





Die Bahnstrecke zwischen dem bergseitigen Portal des Tunnels 2 und dem talseitigen Portal des Tunnels 1. Im Gegensatz 2018 und 2019 sind die Lawinenkegel recht bescheiden. Foto: Patrick Smit



Die Bahnstrecke zwischen dem bergseitigen Portal des Tunnels 1 und der Steffenbachbrücke. Foto: Patrick Smit



Die Steffenbachbrücke. Foto: Patrick Smit



Das Steffenbachtobel. Foto: Patrick Smit





Die Bahnstrecke zwischen der Steffenbachbrücke und der Wasserfassung Tiefenbach. Foto: Patrick Smit



Blick von der Furkapassstrasse Richtung Wasserfassung und Station Tiefenbach. Foto: Patrick Smit



Die Bahnstrecke zwischen der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt Tiefenbach und Steinstafelviadukt. Foto: Patrick Smit



Blick vom Weiler Tiefenbach Richtung Furka-Passhöhe. Oberhalb des Steinstafelviadukts ist die Bahnstrecke bis zum ostseitigen Portal des Scheiteltunnels gut sichtbar. Foto: Patrick Smit





Um 06.30 Uhr chauffiert uns Susanne Betschart vom Bahnhof Oberwald bis zum Strassentunnel oberhalb des Restaurants Rhonequelle.

Die Bahnstrecke zwischen Oberwald und oberhalb der Lammernviadukt ist schneefrei. Danach ist die Bahnstrecke bis zum talseitigen Portal des Kehrtunnels maximal 1 m schneebedeckt. Foto: Patrick Smit



Blick vom bergseitigen Portal des Strassentunnels talwärts Richtung Restaurant Rhonequelle.

Die Abschränkung ist mit 2 Schlössern gesichert. Am Montag, 17.5.2021 beginnt das Tiefbauamt des Kantons Wallis mit der Schneeräumung des Grimsel- und später des Furkapasses. Foto: Werner Dietrich.





Martin Fischer und Oliver Rusterholz sind beeindruckt, dass die Rotte in der Rottenschlucht noch weitgehend mit Lawinenschnee bedeckt ist. Foto: Werner Dietrich.



Ein «dreckiger» zum Glück geringmächtiger Schneerutsch auf dem Bahntrasse beim Lehnenviadukt «Mässweid». Foto: Patrick Smit.





Blick von der Wasserfassung 2 Richtung Rottenviadukt. Die steilen, stark verharschten Schneerutsche erschweren das Fortkommen. Foto: Patrick Smit.



Patrick Smit öffnet das Tunneltor des Kehrtunnels. Foto: Werner Dietrich.





Während Luc Wullschleger und Patrick Smit durch den Kehrtunnel laufen, steigen Werner Dietrich, Martin Fischer, Oliver Rusterholz und Ulf Weidle über die schneebedeckte Passstrasse Richtung Gletsch hoch. Blick vom Innern des Kehrtunnel zum rund 4 m grossen Schneehaufen beim bergseitigen Portal des Kehrtunnels. Foto: Patrick Smit.



Blick vom bergseitigen Portal des Kehrtunnels talwärts. Foto Patrick Smit.





Blick vom bergseitigen Portal des Kehrtunnels bergwärts. Auf den Kanten des Schafbergs oberhalb der Grimselpassstrasse finden sich grosse Schneewächten, die das Tiefbauamt des Kanton Wallis vermutlich vor der Schneeräumung der Grimselpassstrasse sprengen muss. Foto Patrick Smit.



Die Höhe der vereisten Schneedecke beim Bahnübergang «Rotten» beträgt rund 2 m. Foto Patrick Smit.



Die talseitige Einfahrt in die Station Gletsch liegt unter 1 bis 2 m vereisten Schnee. Foto: Patrick Smit



Das Streckengleis bei der Remise Gletsch. Foto: Patrick Smit.





Die Station Gletsch im fahlen Morgenlicht. Foto: Patrick Smit



Die Zahnstangeneinfahrt beim Bahnübergang «Blau Haus». Foto: Patrick Smit.



Die zahlreichen Schneerutsche zwischen Gletsch und Bahnübergang «Furkastrasse» machen das Fortkommen auf der Bahnstrecke mühsam und gefährlich. Foto: Patrick Smit.



Der Fahrleitungsmast oberhalb der Station Gletsch. Foto: Patrick Smit.





Zwischen km 46,5 und km 48 sind zahlreiche Lawinen bis zum Talgrund niedergegangen. Foto: Patrick Smit.



Werner Dietrich sucht sich einen Weg durch einen der vielen Lawinenkegel zwischen Gletsch und dem Bahnübergang «Furkastrasse». Die auf dem Bahntrasse bis zu 3 m mächtigen Lawinenkegel sind verharscht. Die Oberfläche ist mit einer dünnen, kürzlich gefallenen Schneeschicht bedeckt. Foto: Patrick Smit.



In der Gipfelregion des Bidmers zwischen km 48,5 und Bahnübergang «Furkastrasse» findet sich eine mächtige Schneewächte. Vermutlich wird das Tiefbauamt des Kanton Wallis die Wächte vor der Schneeräumung der Furkapassstrasse sprengen. Die Bahntrasse unterhalb der Wächte ist an einigen Stellen bereits schneefrei. Foto: Werner Dietrich.



Bei der Hilfsbrücke ist das Fortkommen auf den steilen, stark verharschten und bis zu 3 m mächtigen Schneerutschen mühsam und gefährlich. Foto: Patrick Smit.





Ulf Weidle stapft vorsichtig durch die steilen, bis zu 3 m mächtigen Schneerutsche. Foto: Patrick Smit.



Irgendwo ist der Bahnübergang «Furkastrasse». Foto: Patrick Smit.



Eine Herde Steinböcke wandert auf der Furkapassstrasse Richtung Belvédère. Foto: Werner Dietrich.



Zwischen Bahnübergang «Furkapassstrasse» und der Station «Muttbach-Belvédère» ist das Bahntrasse bis 3 m schneebedeckt. Der Holzpfehl markiert die Zahnstangen-einfahrt der Station «Muttbach-Belvédère», die unter 2 m Schnee liegt. Foto: Patrick Smit.





Im Gegensatz zu anderen Jahren liegt auf dem Zufahrtsweg zur Station «Muttbach-Belvédère» wenig Schnee. Foto: Patrick Smit.



Die Station «Muttbach-Belvédère» liegt unter bis zu 5 m Schnee. Foto: Patrick Smit.



Beim Tunnelportal des Scheiteltunnels befindet sich ein schmaler, vereister Einschnitt. Die Luftzirkulation durch den Scheiteltunnel bringt den Schnee beim Tunnelportal zum Schmelzen. Während der Nacht gefriert der durchnässte Schnee. Foto: Patrick Smit.



Gemeinsam versuchen wir den schmalen Schlitz zwischen der Portalbrust und dem vereisten Schnee aufzuweiten. Nach einer halben Stunde geben wir den Versuch auf. Auch wenn wir es geschafft hätten, den Schlitz zu vergrößern, wäre der knapp 3 m lange Abstieg zum Tunneleingang wegen des Eises zu gefährlich gewesen. Foto: Patrick Smit.





Bei Schneefall und stürmischen und kalten Nordwestwestwind steigen wir zur Furkapasshöhe auf. Foto: Patrick Smit.



Punkt 12 Uhr erreichen wir in stürmisch-kalten Schneegestöber die Passhöhe. Foto: Patrick Smit.



Oliver Rusterholz und Patrick Smit suchen den Windschatten hinter der alten Garage auf der Furkapasshöhe. Foto: Werner Dietrich.



Abstieg von der Furkapasshöhe nach Tiefenbach. Das Tiefbauamt des Kantons Uri hat die Passstrasse von Realp bis Furkapasshöhe bereits geräumt. Die Schneefälle und die starken Winde führen an vielen Orten zu zahlreichen Schneeverwehungen auf der Passstrasse.

Von der Passstrasse erkennen wir im Schneegestöber ohne Probleme die Station Furka. Die Zahnstangeneinfahrt und einen Teil des Gleis 2 sind bereits schneefrei. Die Dachkante der Station Furka und alle Schneestangen sind gut sichtbar. Das Tunnelportal liegt zur Hälfte im Schnee. Foto: Patrick Smit.





Die Niederschläge der letzten Tage haben die Schneedecke zwischen dem bergseitigen Portal des Tunnels 3 und der Steffenbachbrücke mobilisiert. In der Folge sind zahlreiche Schneerutsche zum Teil bis auf das Bahntrasse niedergegangen. Die Schneerutsche führen viel Erdreich mit. Foto: Patrick Smit.



Das Bahntrasse unterhalb des Tunnels 3. In der Schneedecke in den Hängen zwischen der Wilerbrücke und der Steffenbachbrücke finden sich viele «Fischmäuler». Ein Indiz, dass sich die Schneedecke bewegt. Foto: Patrick Smit.

Um 14.45 Uhr holt uns Susanne Betschart mit dem VW Bus bei der Strassenbarriere «Hostetten» oberhalb von Realp ab.

Nach 9 Stunden setzen wir uns dankbar in der Kantine zum verspäteten Mittagessen, das uns Susanne, Sandra und Wendy servieren.

|                                       |         |
|---------------------------------------|---------|
| Totale Wegstrecke (Horizontaldistanz) | 22,5 km |
| Totaler Aufstieg                      | 1'360 m |
| Totaler Abstieg                       | 1'160 m |

### Wetterprognose

Im Flachland vor allem am Vormittag noch zum Teil sonnig und bis am Mittag noch meist trocken, sonst veränderlich bis stark bewölkt und aus Süden aufkommender Regen. Schneefallgrenze um 2000 Meter, in der Nacht zum Dienstag gegen 1200 Meter sinkend.

In den Bergen teils kräftiger Süd- bis Südwestwind, in den Alpentälern föhnig. Am Abend zunehmend starker Südwestwind. Nullgradgrenze auf 2500 Metern.

Oberhalb von rund 2500 Metern 1 bis 10 cm, am Alpenhauptkamm bis 15 cm Neuschnee.

In den Niederungen Temperatur am frühen Morgen bei 5 bis 8, am Nachmittag um 18 Grad. Gegen Abend auffrischender Südwestwind.

### Lawinengefahr

In der Höhe gebietsweise erhebliche Lawinengefahr (Stufe 3).

Im Hochgebirge bleiben die Verhältnisse für die Jahreszeit winterlich. Starker, zum Teil stürmischer Südwestwind hat in der Höhe und vor allem im Hochgebirge lockeren Schnee verfrachtet. Mit Neuschnee und Wind sind in den letzten Tagen neue Tribschneeansammlungen entstanden. Frische und schon etwas ältere Tribschneeansammlungen sind teilweise störanfällig. Mit der Sonneneinstrahlung gehen aus oberflächennahen Schichten viele feuchte Rutsche und Lawinen ab. Zudem sind aus sehr steilen Hängen unterhalb von rund 2500 m kleine und mittlere Nass- und Gleitschneelawinen möglich.

Nasse Lawinen im Tagesverlauf: Mit der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf zahlreiche feuchte Rutsche und Lawinen zu erwarten, auch mittelgrosse. Dies an allen Expositionen. Zudem sind weiterhin Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

Tribschnee: Frische und schon etwas ältere Tribschneeansammlungen vor allem an den Expositionen Nordwest über Nord bis Südost oberhalb von rund 2600m können zu trockenen, meist mittelgrossen Lawinen ausgelöst werden.

### Tagesleistung (15 Personen, HGm 51, Anbaufräse, Tiefgänger, 1 INTRAC, 1 Bagger, 1 VW Bus)

- Überwachung der Hänge oberhalb des Bahntrasses mit einer Lawinenwache.
- Alle Tunneltore geöffnet.
- Strecke zwischen Bergseite Wilerbrücke bis 30 m Bergseite Tunnel 2 geräumt.
- Steffenbachobel vollständig geräumt.
- Arbeitsplätze Steffenbachbrücke vollständig geräumt.
- INTRAC am frühen Nachmittag Bergseite Tunnel 2 aufgefahren.
- Bagger im Tunnel 1.
- Strecke bis Steinstafelviadukt erkundet.





Claus Mayer (Lokführer) und Fritz Jost (Fräsmaschinist) transportieren die Schneeräumer bis zur Stelle, an der die Dampfschneesleuder R12 am 23. April 2021 die Schneeräumung abgebrochen hat. Am Vortag hat Michael Bühler, Patrick Smit (Lokführer) und Stephan Stauber (Baggerführer) den Bagger zu dieser Stelle transportiert. Bild: Karlheinz Felder.



Zwischen Wilerbrücke und kurz vor dem Tunnel 3 liegt wenig Schnee. Kurt Hohl räumt mit dem Bagger die Schneerutsche vor dem Tunnel 3 Talseite bis auf die Räumhöhe der HGm 51 mit Anbaufräse. Bild: Karlheinz Felder.



Christoph Spinnler, Karlheinz Felder, Fritz Gerber und Fred Schönthal öffnen das Tunneltor beim bergseitigen Portal des Tunnels 3. Bild: Karlheinz Felder.



Die Schneerutsche zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2 sind kein Vergleich zu den Schneemengen, welches das Schneeräumungsteam vor 2 Jahren hier angetroffen hat. Bild: Karlheinz Felder.





Hinter dem talseitigen Tor des Tunnels 2 hat das Bergwasser gewaltige Stalagmiten gebildet. Bild: Karlheinz Felder.



Zum Glück ist der Bagger nicht weit. Kurt Hohl benötigt über eine Stunde, um die Eispracht wegzuräumen. Bild: Karlheinz Felder.



Blick vom Tunnel 2 Talseite zum Tunnel 3 Bergseite. Die schweren Stützbalken des bergseitigen Tors des Tunnels 1 sind noch nicht versetzt. Christoph Spinnler macht eine Verbindungskontrolle mit der Lawinenwache. Bild: Karlheinz Felder.



Fritz Gerber löst die die innenseitigen Verstreben der Tore des bergseitigen Portals des Tunnels 2. Bild: Karlheinz Felder.





Zwischen Tunnel 2 Bergseite und Tunnel 1 Talseite liegen auf dem Bahntrasse an einem Punkt höchstens 8,5 m Schnee. Vor 2 Jahren lag hier vom bergseitigen Portal des Tunnels 2 bis kurz vor dem talseitigen Portal des Tunnels 1 fast 18 m hart gepressten Lawinenschnee. Bild: Karlheinz Felder.



Das bergseitige Portal des Tunnels 2. Bild: Karlheinz Felder.



Fritz Gerber und Christoph Spinnler lösen die aussen-  
seitigen Verstrebungen des talseitigen Tors des Tun-  
nels 1. Bild: Karlheinz Felder.



Die talseitigen Tore des Tunnels 1 sind offen. Bild:  
Karlheinz Felder.





Auch vor dem bergseitigen Portal des Tunnels 1 liegt wenig Schnee. Bild: Patrick Smit.



Fritz Gerber, Fred Schönthal und Christoph Spinnler deponieren die Streben und Leitern beim bergseitigen Portal des Tunnels 1. Im Herbst werden die Tunnelporte «von oben nach unten» wieder geschlossen. Bild: Karlheinz Felder.





Bagger und HGm 51 mit Anbaufräse werden den Schnee zwischen Tunnel 1 Bergseite und Steffenbachbrücke problemlos räumen. Bild: Karlheinz Felder.



Mit dem Bagger arbeitet sich Kurt Hohl zum Tunnel 1 vor. An der Bergseite des Tunnels 1 wird er für die INTRAC Raupenfräse eine Rampe bauen. Bild: Karlheinz Felder.





Der 8,5 m mächtige Schneerutsch zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1. Bild: Karlheinz Felder.



Die HGM 51 mit Anbaufräse hat das Bahntrasse bis kurz vor dem grossen Schneerutsch zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1 geräumt. Bild: Karlheinz Felder.



Während die HGm 51 die INTRAC Raupenfräse im Stützpunkt Realp holt, markiert der Vermessungstrupp auf dem grossen Schneerutsch den Streckenverlauf. Bild: Michael Bühler.



Verlad der INTRAC Raupenfräse auf den Tiefgänger beim Bahnübergang Stockental. Bild: Patrick Smit.





Mit dem Tiefgänger bringt Patrick Smit die INTRAC Raupenfräse bis vor den grossen Schneerutsch zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1. Bild: Michael Bühler.



Thomas Holder fährt vom Tiefgänger auf die Schneedecke vor dem grossen Schneerutsch zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1. Bild: Patrick Smit.



Martin Fischer, Reto Alber, Michael Bühler und Beat Mühlemann schaufeln den weichen Schnee vor der Mittelstütze der Steffenbachbrücke weg. Bild: Patrick Smit.



Nach knapp 3 Stunden ist der Schnee im Steffenbachtobel geräumt. Nun räumen die Kollegen den talseitigen Weg ins Steffenbachtobel. Bild: Patrick Smit.





Das bergseitige Widerlager ist völlig schneefrei. Bild: Karlheinz Felder.



Die Arbeitsplätze für das Aufstellen der Steffenbachbrücke sind entweder bereits schneefrei oder werden von Reto Alber, Beat Mühlemann und Patrick Smit geräumt. Foto: Karlheinz Felder.



Die Bahnstrecke zwischen der Steffenbachbrücke und Tiefenbach kann problemlos mit der HGm 51 mit Anbaufräse geräumt werden. Bild: Patrick Smit.



Die Bahnanlagen der Station Tiefenbach liegen unter einer geringmächtigen weichen Schneedecke. Das Wasserreservoir ist bereits völlig schneefrei. Bild: Patrick Smit.





Ein Überbleibsel des Unwetters von Anfang Oktober 2020 und den Not-Räumungen sowie provisorischen Instandstellung des Bahnkörpers. Wahrscheinlich liegt der Steinhaufen im Lichtraumprofil bei der Einfahrweiche der Station Tiefenbach.

Sobald die Schneerräumung an einem Streckenabschnitt abgeschlossen ist, muss die Abteilung Bau die Instandstellungsarbeiten abschließen. So muss zum Beispiel zwischen Tunnel 3 und Tunnel 2 der Oberbau gestopft werden. Bild: Patrick Smit.



Die bergseitige Zahnstangeneinfahrt der Station Tiefenbach. Bild: Patrick Smit.



Im Steimsäumli liegt der Bahnkörper unter einer rund 2 m mächtigen Schneedecke. Bild: Patrick Smit.



Die typische Schneewächte unterhalb des Steinstafelviadukts ist geringmächtig. Bild: Patrick Smit.



# Schneeräumung 2021

## Tag 2: Dienstag, 25.5.2021

### Wetterprognose

Bei wechselnder Bewölkung zumindest zeitweise sonnig. Aus Westen einzelne Schauer, besonders den Alpen entlang. Schneefallgrenze 1100 bis 1500 Meter.

In den Bergen anfangs noch starker Westwind, im Tagesverlauf etwas nachlassend. Nullgradgrenze von 1500 auf 2200 Meter steigend. Berge oberhalb 2000 bis 2500 Metern oft in Wolken. Oberhalb von 2000 Metern 0 bis 5 cm Neuschnee

In den Niederungen Temperatur am frühen Morgen um 8, am Nachmittag um 15 Grad. Kräftiger Südwest- bis Westwind, am Abend nachlassend.

### Lawinengefahr

In der Höhe gebietsweise erhebliche Lawinengefahr (Stufe 3).

Nasse Lawinen im Tagesverlauf: An allen Expositionen und unterhalb von rund 2400 m sind mit dem Regen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

Tribschnee: Mit mässigem bis starken Südwestwind entstehen besonders im Hochgebirge Tribschneean-sammlungen. Zudem sind die Tribschneean-sammlungen der letzten Tage teils noch auslösbar.

### Tagesleistung (13 Personen, HGM 51, Anbaufräse, 1 INTRAC, 1 Bagger, 1 VW Bus)

- Überwachung der Hänge oberhalb des Bahntrasses mit einer Lawinenwache.
- Strecke Realp – Steffenbachbrücke geräumt.
- Vorbereitungsarbeiten für das Aufstellen der Steffenbachbrücke abgeschlossen.
- INTRAC: Tunnel 1 Talseite.
- Bagger: Steffenbachbrücke Talseite.



Via Rufikehrstrasse verschieben sich die für die Vorbereitung der Steffenbachbrücke betrauten Schneeräumer im aufklarenden Nebel zur Steffenbachbrücke. Bild: Christoph Spinnler.



Wegen Nebels muss die Abfahrt zu den Arbeitsplätzen um 2 Stunden verschoben werden. Michael Bühler auf der HGm 51 unterhalb des Tunnels 3. Bild: Patrick Smit.



Oberhalb des Tunnels 2 räumt Thomas Holder den Schneerutsch vom Bahntrasse. Im Hintergrund wartet die HGm 51 mit Anbaufräse auf den Einsatz. Bild: Patrick Smit.





Die INTRAC Schneefräse kurz vor dem Kulminationspunkt des Schneerutsches zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1. Bild: Patrick Smit.



Michael Bühler begleitet Thomas Holder beim Räumen des Schneerutsches vom Bahntrasse zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1. Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Fräse im Schneekanal, der mit jedem Schnitt immer tiefer wird. Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Fräse im Schneekanal. Bild: Michael Bühler.





Die INTRAC Fräse beim letzten Schnitt durch den Schneerutsch zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1. Bild: Patrick Smit



Die HGM 51 mit Anbaufräse räumt den letzten Schnee vom Bahntrasse zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1. Bild: Michael Bühler.



Nach 3 Stunden Fräsen ist der Schneerutsch zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1 überwunden. Bild: Patrick Smit.



Während Thomas Holder an der INTRAC Raupenfräse Unterhaltsarbeiten durchführt, fräst die HGM 51 mit Anbaufräse das Gleis zwischen Schneerutsch und Steffenbachbrücke frei. Bild: Patrick Smit.





Die HGm 51 mit Anbaufräse vor dem Tunnel 1. Bild: Patrick Smit.



Fritz Jost und Michal Bühler öffnen die vom durchnässten Schnee verstopften Auswurfkamine der Anbaufräse. Bild: Patrick Smit.





Die HGm 51 mit Anbaufräse kurz vor der Steffenbachbrücke. Bild: Reto Alber.



Das Schneeräumungsteam bei den Vorbereitungsarbeiten für das Aufstellen der Steffenbachbrücke. Bild: Karlheinz Felder.





Montage der Hydraulikwinde an den hierzu vorgesehenen Fixpunkten vor dem Windenhaus. Bild: Karlheinz Felder.



Die Steffenbachbrücke in der Frühlingssonne. Bild: Reto Alber.





Rückfahrt am frühen Nachmittag nach Realp. Bild: Reto Alber.



Mit der Schneeschmelze werden Felsbrocken freigelegt, die mit der Lawine oder Schneerutsch mitgerissen wurden. Diese müssen jeweils vom Bahntrasse geräumt werden. Bild: Karlheinz Felder.



# Schneeräumung 2021

## Tag 3: Mittwoch, 26.5.2021

### Wetterprognose

Inneralpin ziemlich sonnig und meist trocken, am Nachmittag ausgedehntere Wolkenfelder. Auf der Alpen-nordseite am Vormittag noch grösstenteils trocken und kurze sonnige Abschnitte, in der zweiten Tageshälfte meist bewölkt und gebietsweise etwas Niederschlag wahrscheinlich. Schneefallgrenze um 2000 Meter.

Tagsüber zeitweise mässiger Westwind.

In den Bergen mässiger, auf den Voralpengipfeln kräftiger Westwind. Nullgradgrenze um 2300 Meter.

### Lawinengefahr

In der Höhe gebietsweise erhebliche Lawinengefahr (Stufe 3).

Nasse Lawinen im Tagesverlauf: Mit der tageszeitlichen Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind in allen Höhenlagen zahlreiche feuchte Rutsche zu erwarten. Zudem sind unterhalb von rund 2600 m Nass- und Gleit-schneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

Triebschnee: Mit mässigem bis starken Westwind entstehen besonders im Hochgebirge Triebschneeansammlungen. Zudem sind die Triebschneeansammlungen der letzten Tage teils noch auslösbar.

### Tagesleistung (18 Personen, HGm 51, Kranwagen, Tiefgänger)

- Aufstellen der Steffenbachbrücke abgeschlossen. Letzte Zahnstangenelemente, Laschen und Bolzen konnten wegen der tageszeitlichen Erwärmung des Gleiskörpers und der Brücke nicht montiert werden.
- Diverse Unterstützungsarbeiten zu Gunsten der Abteilungen Bau sowie Zugförderung und Werkstätten.
- INTRAC: Wagenremise Realp.
- Bagger: Steffenbachbrücke Talseite.



Um 06.30 Uhr fährt das Steffenbachbrückenteam vom Stützpunkt Realp Richtung Steffenbachbrücke ab.  
Bild: Patrick Smit.



Die HGm 51 vor dem Sperrsignal der Steffenbachbrücke. Bild: Patrick Smit.



Wunderbare Morgenstimmung zwischen Tunnel 1 und Tunnel 2 während der Rückfahrt nach Realp.

Während das Team die Steffenbachbrücke aufstellt, rangieren Martin Fischer und Patrick Smit die Personenwagen, welche am letzten Maiwochenende für die Ausbildung des Betrieb Personals benötigt werden, an die hierfür vorgesehenen Orte. Bild: Patrick Smit.





Nach Abschluss der Rangiermanöver in Realp überführen Martin Fischer und Patrick Smit am frühen Nachmittag die INTRAC Raupenfräse zurück zum Stützpunkt Realp. Aus technischen Gründen soll diese Raupenfräse via Basistunnel ins Wallis überführt werden. Bild: Patrick Smit.



Nach dem Briefing von Christoph Spinnler den neuen Chef des Steffenbachbrückenteams begeben sich die einzelnen Kollegen an ihre Arbeitsplätze. Bild: Karlheinz Felder.



Mit der Material-Seilbahn wird das für den Aufbau notwendige Material vom Windenhaus zum talseitigen Widerlager transportiert. Bild: Karlheinz Felder.



Das bergseitige Brückenelement in der Winterstellung. Bild: Karlheinz Felder.





Vorbereitungsarbeiten beim bergseitigen Brückenelement. Bild: Karlheinz Felder.



Berthi Camenzind und Toni Meier nehmen die hydraulische Winde in Betrieb. Bild: Karlheinz Felder.



Berthi Camenzind und Beat Mühlemann ziehen das Stahlseil der unteren Winde ab. Bild: Karlheinz Felder.



Mit einem Hilfsseil ziehen Reto Alber und Toni Meier das Stahlseil über das Steffenbachtobel. Bild: Karlheinz Felder.





Anschliessend fädeln Fritz Gerber und Samuel Kier das Stahlseil in die talseitigen Umlenkrollen ein. Bild: Karlheinz Felder.



Während die Kollegen die Stahlseile korrekt einfädeln, kümmert sich Ruedi Tobler um die provisorischen Absturzsicherungen. Bild: Karlheinz Felder.





Langsam bewegt sich das untere Brückenelement in dessen Sommerstellung. Der Vershub ist mit einem Sicherheitsseil und einer Seilbremse gesichert. Bild: Karlheinz Felder.



Das untere Brückenelement ist in der Sommerstellung. Die unteren und oberen Seilwinden tragen das untere und mittlere Brückenelement, bis das untere Brückenelement verlascht ist. Bild: Karlheinz Felder.





Mit vereinten Kräften wird das untere Brückenelement verlascht. Bild: Karlheinz Felder.



Urs Züllig und Reto Alber beim Fachsimpeln in der herrlichen Bergwelt. Bild: Karlheinz Felder.





Nachdem das untere Brückenelement verlascht ist, müssen die Flaschenzüge für das Verschieben des oberen Brückenelements neu eingefädelt werden.  
Bild: Karlheinz Felder.



Das mittlere Brückenelement hängt am unteren Brückenelement, das bereits in der Sommerstellung ist.  
Bild: Karlheinz Felder.





Fred Schönthal bedient die unteren und oberen hydraulischen Winden vom «Feldherrenhügel». Bild: Karlheinz Felder.



Einfädeln der Flaschenzüge für den Vershub des oberen Brückenelements in die Sommerstellung. Bild: Karlheinz Felder.





Christoph Spinnler kontrolliert, ob die Stahlseile richtig eingefädelt wurden. Bild: Karlheinz Felder.



Blick von der hydraulischen Winde vor dem Windenhaus zum oberen Brückenelement. Bild: Karlheinz Felder.





Das obere Brückenelement ist in der Sommerstellung.  
Bild: Karlheinz Felder.



Die Gleise und Zahnstangen sind wegen der tageszeitlichen Erwärmung und Ausdehnung zu lang. Aus diesem Grund können die Laschen und Bolzen am Übergang oberes Widerlager - oberes Brückenelement noch nicht montiert werden. Bild: Karlheinz Felder.





Am frühen Nachmittag wird das mittlere Brückenelement in die Sommerposition gehoben. Bild: Karlheinz Felder.



Markus Gwerder montiert die Zahnstangen am Übergang zwischen bergseitigem Widerlager und oberem Brückenelement. Bild: Karlheinz Felder.





Urs Züllig und Ulf Weidle verschrauben die Zahnstangen zwischen dem oberen und mittleren Brückenelement. Bild: Karlheinz Felder.



Am späten Nachmittag fährt das Steffenbachbrückenteam müde und zufrieden zurück zum Stützpunkt Realp. Bild: Karlheinz Felder.

# Schneeräumung 2021

## Tag 4: Donnerstag, 27.5.2021

### Wetterprognose

Zunächst stark bewölkt und noch einige Niederschläge, Schneefallgrenze zwischen 1600 und 1900 Metern. Im Tagesverlauf im Flachland zunehmend trocken und aus Nordwesten vermehrt Aufhellungen. Dem Jura entlang und am Nordrand der Schweiz am Nachmittag ziemlich sonnig.

In den Niederungen Temperatur am frühen Morgen um 9, am Nachmittag um 15 Grad.

In den Bergen zunächst mässiger Wind aus westlicher Richtung, im Tagesverlauf abnehmend und auf nordwestliche Richtung drehend. Nullgradgrenze auf 2300 Metern. Bis am Abend oberhalb von etwa 1900 Metern 5 bis 10, am Alpennordhang teils bis 15 cm Neuschnee.

### Lawinengefahr

Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.

Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf: Mit der Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf an allen Expositionen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

### Tagesleistung (9 Personen, Dampflok HG 2/3 Nr. 6, Diesellok HGm 51, Anbaufräse, Kranwagen, Tiefgänger, 1 INTRAC, 1 Bagger)

- Aufbau Steffenbachbrücke abgeschlossen.
- Räumung Strecke zwischen Steffenbachbrücke und Steinsäumli.
- Strecke Realp – Tiefenbach ausgewintert.
- Station Tiefenbach ausgewintert.
- Sedimente vom Unwetter von Anfang Oktober 2020, das die Wasserfassung komplett verstopft hat, vollständig geräumt und gereinigt.



Mit dem Kranwagen wird der Umlenkbock der Steffenbachbrücke neben der Steffenbachbrücke deponiert.  
Bild: Patrick Smit.





Die Seilhaken der Steffenbachbrücke werden im Windenhaus deponiert. Bild: Patrick Smit.



Nach der Montage der Anbaufräse übergibt Patrick Smit im Stützpunkt Realp die HGM 51 Erik Fornallaz und Oliver Rusterholz. Diese machen sich sogleich auf dem Weg zu ihrem Einsatz zwischen der Steffenbachbrücke und dem Steinstafelviadukt. Urs Züllig und Fritz Gerber begleiten das Frästeam. Bild: Patrick Smit.



Die Station Tiefenbach kurz vor Beginn der Schneerräumung. Bild: Christoph Spinnler.



Das Stationsgebäude von Tiefenbach kurz vor der Schneerräumung und Auswinterung. Bild: Christoph Spinnler.





Überfuhr der INTRAC Raupenfräse mit der HG 2/3 Nr. 6 von Realp nach Steinsäumli oberhalb der Station Tiefenbach. Bild: Urs Züllig.



Mit der Lok 6 transportiert Martin Fischer die INTRAC Raupenfräse auf dem Tiefgänger von Realp nach Tiefenbach.

Gemeinsam mit der HGm 51 mit Anbaufräse arbeitet sich Thomas Holder langsam durch den meterhohen Schnee zwischen der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt der Station Tiefenbach und dem Steinstafelviadukt. Bild: Christoph Spinnler.



Nachdem Martin Fischer und Patrick Smit in Realp die Güterwagen zusammengestellt haben, werden diese mit der Dampflokom Nr. 6 zur Station Tiefenbach gebracht und im Gleis 2 abgestellt. Bild: Patrick Smit.



Unter einer 2 m mächtigen Schneedecke findet das Schneeräumungsteam die Wasserfassung der Station Tiefenbach. Während dem Unwetter vom Oktober 2020 wurde diese komplett mit Geschiebe gefüllt. Bild: Michael Bühler.





Fred Schönthal schaufelt das Geschiebe aus der Wasserfassung. Bild: Michael Bühler.



Nach rund 3 Stunden ist die Wasserfassung vom Geschiebe befreit. Bild: Patrick Smit.



Die Station Tiefenbach nach der Räumung der Durchfahrtsgleise. Bild: Patrick Smit.



Das Streckengleis nach der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt der Station Tiefenbach. Bild: Patrick Smit.





Die HGm 51 mit Anbaufräse und die INTRAC Raupenfräse zwischen Steinsäumli und dem Steinstafelviadukt. Bild: Patrick Smit.



In der Steinsäumliwächte kurz vor dem Steinstafelviadukt. Bild: Patrick Smit.



Die HGM 51 mit Anbaufräse durchfährt um 16.15 Uhr die geräumte und fast vollständig ausgewinterte Station Tiefenbach.

Oberhalb des Streckenabschnitts zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1 löst sich während der Rückfahrt eine Lawine, die zum Glück das Streckengleis nicht erreicht. Bild: Patrick Smit.



Die HGM 51 mit den Schneeräumern kurz vor Realp. Bild: Reto Alber.





Die HGm 51 kurz vor Realp. Bild:  
Reto Alber.

# Schneeräumung 2021

## Tag 5: Freitag, 28.5.2021

### Wetterprognose

Ein Hochdruckgebiet über Westeuropa sorgt für eine Abtrocknung der Luftmasse im Alpenraum. Am Freitag verlagert das Hoch sein Kern zur Nordsee und bleibt für den Alpenraum wetterbestimmend. Über der Alpen-nordseite stellt sich am Südrand des Hochs eine schwache Bisenströmung ein.

Meist sonnig, besonders am Nachmittag zeitweise einige hohe Wolkenfelder. In den Niederungen Temperatur am frühen Morgen um 5, am Nachmittag um 20 Grad. Schwache Bise. In den Bergen schwacher Westwind. Nullgradgrenze von 2700 auf 3000 Meter steigend.

### Lawinengefahr

Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.

**Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf:** Mit der Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf an allen Expositionen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

**Trockene Lawinen:** Oberflächennahe Schichten sind besonders an sehr steilen Nordhängen im Hochgebirge teils noch störanfällig. Personen können Lawinen auslösen, auch mittelgrosse. Zudem sollte besonders im felsdurchsetzten Gelände auch die Mitreiss- und Absturzgefahr beachtet werden.

### Tagesleistung (12 Personen, HGm 51, Anbaufräse, 1 INTRAC, Bagger)

- Wasserfassung Tiefenbach komplett gereinigt und kontrolliert.
- Räumung zwischen Steinsäumli und Sidelenbachbrücke abgeschlossen.
- Bolzen der Tunneltore montiert.



Morgenstimmung um 05.15 Uhr in Oberwald auf dem Weg zum heutigen Einsatz.

Bild: Patrick Smit.





Auf der Fahrt zu den Arbeitsplätzen zwischen Tiefenbach und Furka. Mit der Sonne verschwindet der verbliebene Schnee unterhalb des Tunnels 3 zusehends.

Bild: Patrick Smit.



1.9 km weiter und 200 m höher liegt vor allem an den Nordhängen des Furkareusstals noch viel Schnee.

Bild: Patrick Smit.





Während Thomas Holder die IN-TRAC Raupenfräse kurz vor 07.00 Uhr vorbereitet, machen Erik Fornallaz und Oliver Rusterholz die Anbaufräse der HGm 51 startklar.

Bild: Patrick Smit.



Wie Spielzeuge erscheinen die IN-TRAC Raupenfräse und die HGm 51 mit Anbaufräse in dieser grandiosen Bergwelt.

Bild: Patrick Smit.





Die INTRAC Raupenfräse fräst in der Morgensonne einen zweiten Schnitt in den vereisten Schnee der Wächte kurz vor dem Steinstafelviadukt.  
Bild: Patrick Smit.



Langsam nähert sich die INTRAC Raupenfräse dem Steinstafelviadukt.  
Bild: Patrick Smit.





Die INTRAC Raupenfräse in der Wächte vor dem Steinstafelviadukt.  
Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Raupenfräse kurz vor dem Steinstafelviadukt.  
Bild: Patrick Smit.





Die INTRAC Raupenfräse und die HGM 51 mit Anbaufräse in der Wächte vor dem Steinsteifviadukt.

Bild: Patrick Smit.



Patrick Smit misst die Mächtigkeit der Schneedecke nach dem ersten Schnitt. Nach dem ersten Schnitt liegt das Gleis in einer Tiefe von mehr als 2 m.

Bild: Urs Züllig





Während die INTRAC Raupenfräse den Wächterschnee bis auf 50 cm über der Gleisoberkante fräst, fräst die HGm 51 mit Anbaufräse den verbleibenden Schnee vom Gleiskörper.  
Bild: Patrick Smit.



Erik Fornallaz (Lokführer) und Oliver Rusterholz (Maschinist) fräsen den letzten Schnee vom Gleiskörper vor dem Steinstafelviadukt.  
Bild: Patrick Smit.





Langsam fräst sich die HGm 51 zum Steinstafelviadukt.  
Bild: Patrick Smit.



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



Hinter der HGm 51 mit Anbaufräse.  
Bild: Patrick Smit.



Während die HGm 51 den letzten Schnee vor dem Steinstafelviadukt fräst, fräst sich die INTRAC Raupenfräse auf der anderen Seite des Viadukts in den nächsten meterhohen Schneerutsch.  
Bild: Patrick Smit.





Nach fast 4 Stunden ist die 5 m hohe Schneewächte vor dem Steinstafelviadukt überwunden.

Bild: Patrick Smit.



Auf dem Gleis des Steinstafelviadukts liegen einige Betonplatten des bergseitigen Fusswegs über das Viadukt.

Die Lawinenschnee und der Graben auf der Nordseite des Viadukts sind klare Hinweise, dass die Betonplatten durch den Luftdruck einer Staublawine aus den Fundamenten gehoben und auf das Gleis geworfen wurden.

Bild: Patrick Smit.





Thomas Holder, Reto Alber, Beat Mühlemann und Fred Schöenthal tanken die INTRAC Raupenfräse.

Täglich führt die HGm 51 mit Anbaufräse 11 Bidons mit ja 20 Liter Diesel für die INTRAC Raupenfräse mit.

Bild: Patrick Smit.



Während die INTRAC Raupenfräse getankt wird, messen Urs Züllig und Patrick Smit die Gleisachse ein. Der Sender für das Einmessen der Gleisachse.

Bild: Patrick Smit.





Die Empfangsantenne für das Einmessen der Gleisachse. Die Holzpflocke markieren den Verlauf der Gleisachse auf dem bis zu 3 m hohen Schneerutsch auf der Bergseite des Steinstafelviadukts.

Bild: Patrick Smit.



Die Holzpflocke weisen dem Maschinenbegleiter und dem Fräsmaschinisten, wo sie mit der INTRAC Raupenfräse fräsen müssen.

Bild: Patrick Smit.



Thomas Holder fräst sich langsam  
Richtung Sidelenbachbrücke.  
Bild: Patrick Smit.



Zwischen Steinstafelviadukt und Si-  
delenbachbrücke.  
Bild: Patrick Smit.





Die HGM 51 mit Anbaufräse folgt der INTRAC Raupenfräse.  
Bild: Patrick Smit.

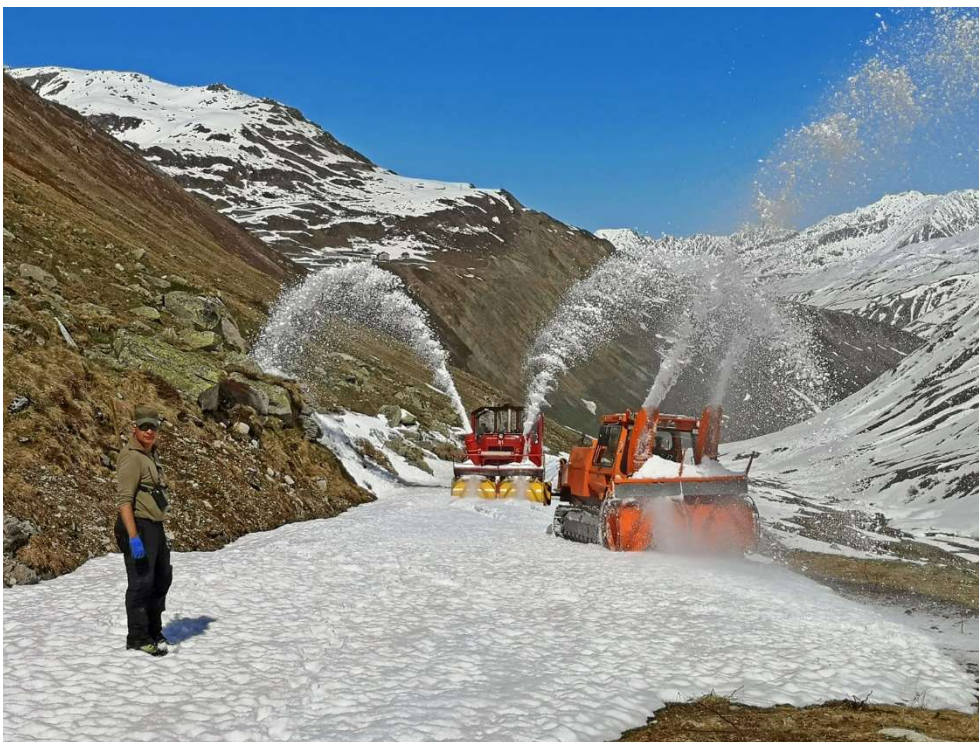


Die INTRAC Raupenfräse kurz vor der Sidelenbachbrücke.  
Bild: Patrick Smit.





Kaum ist der Schnee weg «explodiert» die Natur.  
Bild: Urs Züllig.



Patrick Smit überwacht die Schneefräsen.  
Bild: Urs Züllig.





An einigen Orten muss die INTRAC Raupenfräse zwei Schnitte durch den schweren Sulzschnee fräsen.  
Bild: Patrick Smit.



Nach 9 Stunden erreichen wir kurz nach 16.00 Uhr das Tagesziel: die Sidelenbachbrücke.  
Bild: Patrick Smit.



Von links: Erik Fornallaz, Oliver Rusterholz, Urs Züllig, Thomas Holder und Reto Alber.

Fred Schönthal und Beat Mühlemann sind zu Fuss zur Station Tiefenbach gelaufen, um den Wasserkran nach der Komplettreinigung der Wasserfassung und des Reservoirs zu prüfen.

Christoph Spinnler, Karlheinz Felber und Fritz Gerber sind am Morgen bis zum Tunnel 1 gefahren und haben bei allen Tunneltoren die neuen Bolzen montiert.

Martin Fischer hat am Morgen das Stumpengleis der Station Tiefenbach mit dem Bagger geräumt. Dort stehen nun die ersten Güterwagen, welche die HG 2/3 am Vortag von Realp nach Tiefenbach überführt hat.

Bild: Patrick Smit



Noch 1.15 km trennen uns von der Station Furka.

Die Lawinen vor der Zahnstangeneinfahrt der Station Furka haben grosse Wächten gebildet. An den Flanken der Wächten erscheint der Lawinenschnee wie ein gefrorener Wasserfall. Ein eindrücklicher Anblick.

Bild: Patrick Smit.





Auf der Rückfahrt zum Stützpunkt  
Realp.

Bild: Patrick Smit.

# Schneeräumung 2021

## Tag 6: Samstag, 29.5.2021

### Wetterprognose

Teilweise sonnig. Die Nullgradgrenze steigt von 2500 m auf 3000 m. Der Wind bläst meist schwach bis mässig, erst aus nordöstlichen Richtungen. Am Nachmittag Schauerneigung.

### Lawinengefahr

Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.

**Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf:** Mit der Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf an allen Expositionen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

**Trockene Lawinen:** Oberflächennahe Schichten sind besonders an sehr steilen Nordhängen im Hochgebirge teils noch störanfällig. Personen können Lawinen auslösen, auch mittelgrosse. Zudem sollte besonders im felsdurchsetzten Gelände auch die Mitreiss- und Absturzgefahr beachtet werden.

### Tagesleistung (8 Personen, HGm 51, Anbaufräse, 1 INTRAC)

- Räumung zwischen Sidelenbachbrücke und Zahnstangeneinfahrt Furka abgeschlossen.
- Östliches Tunneltor des Scheiteltunnels geöffnet.



Auf der Fahrt zum Arbeitsplatz bei der Sidelenbachbrücke.

Bild: Patrick Smit.





Auf der Fahrt zum Arbeitsplatz bei der Sidelenbachbrücke.  
Bild: Michael Bühler.



Die HGm 51 mit Anbaufräse wartet, bis die INTRAC Raupenfräse die Sidelenbachbrücke passiert hat.  
Bild: Patrick Smit.



Die HGM 51 mit Anbaufräse folgt der INTRAC Raupenfräse. An der Spitze des Konvois messen Reto Alber und Fred Schönthal die Gleisachse ein.  
Bild: Michael Bühler.



Die INTRAC Raupenfräse und die HGM 51 mit Anbaufräse bewegen sich langsam von der Sidelenbachbrücke Richtung Station Furka.  
Bild: Patrick Smit.





Die INTRAC Raupenfräse vor der grandiosen Kulisse der Bielenhörner.  
Bild: Patrick Smit.



Langsam nähert sich der Fräskonvoi  
der Station Furka.  
Bild: Patrick Smit.



Patrick Smit dirigiert die INTRAC Raupenfräse.  
Bild: Michael Bühler.



Die vereisten Zahnstangen und Schienen machen Erik Fornallaz und Oliver Rusterholz zu Schaffen.  
Bild: Patrick Smit.





Die INTRAC Raupenfräse und die HGm 51 mit Anbaufräse in den zahlreichen Schneerutschen kurz vor der Station Furka.

Bild: Patrick Smit.



Die HGm 51 mit Anbaufräse fräst den letzten Rest Sulzschnee vom Gleiskörper weg.

Bild: Patrick Smit.



25 m vor der Zahnstangeneinfahrt Furka demoliert ein grosser, im Lawenschnee «versteckter» Stein ein Messer der linken Frästrommel. Dieser Schaden verunmöglichte die Wiederführung der Fräsarbeiten.

Bild: Patrick Smit.



Nach telefonischer Rücksprache mit dem Maschinenverantwortlichen flexit Oliver Rusterholz im Stützpunkt Realp das demolierte Messersegment weg.

Nach dieser «Zahnbehandlung» ist die Anbaufräse wieder betriebsbereit.

Bild: Patrick Smit.





Das Vermessungsteam erreicht die Station Furka.  
Bild: Michael Bühler.



Das östliche Tunnelportal des Scheiteltunnels.  
Bild: Michael Bühler.





Nachdem das Vermessungsteam die Markierungsarbeiten der Gleisachsen abgeschlossen hat, öffnet es das östliche Tunnelportal des Scheiteltunnels.

Bild: Michael Bühler.



Das östliche Tunnelportal des Scheiteltunnels ist offen.

Bild: Michael Bühler.





Nach 8 Stunden ohne Pause beendet das Schneeräumungsteam die Räumarbeiten.

Die INTRAC Raupenfräse wartet vor dem Relaisraum auf den nächsten Einsatz.

Bild: Patrick Smit.



Bei leichtem Niederschlag verlässt das Schneeräumungsteam die Station Furka Richtung Stützpunkt Realp.

Bild: Patrick Smit.

# Schneeräumung 2021

## Tag 7: Montag, 31.5.2021

### Wetterprognose

Vorwiegend sonnig. Den Alpen entlang am Nachmittag ein paar Quellwolken. In den Niederungen Temperatur am frühen Morgen um 6, am Nachmittag um 21 Grad. Im Mittelland tagsüber mässige Bise. In den Bergen schwacher Wind aus Sektor West. Nullgradgrenze auf 3000 Metern.

### Lawinengefahr

**Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.**

**Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf:** Mit der Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf an allen Expositionen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

**Trockene Lawinen:** Oberflächennahe Schichten sind besonders an sehr steilen Nordhängen im Hochgebirge teils noch störanfällig. Personen können Lawinen auslösen, auch mittelgrosse. Zudem sollte besonders im felsdurchsetzten Gelände auch die Mitreiss- und Absturzgefahr beachtet werden.

### Tagesleistung (13 Personen, HGm 51, Anbaufräse, 2 INTRAC, 1 Bagger)

- Räumung der Stationen Furka und Gletsch.
- Auswinterung der Station Furka.
- Öffnung des westlichen Tunneltors des Scheiteltunnels.



Um 06.30 Uhr fahren die Schneeräumer mit der HGm 51 mit Anbaufräse vom Stützpunkt Realp zur Station Furka.

Von links: Fred Schönthal, Volker Clausen, Patrick Smit, Max Bernhard.

Bild: Michael Bühler.





Im Steinsäumli. Am Samstag hat Kurt Hohl den Schadenplatz mit dem Bagger grosszügig geräumt.

Während des Unwetters von Anfang Oktober 2020 wurde hier der Gleiskörper unterspült. Unmittelbar nach dem Unwetter wurde die Bahnanlagen provisorisch instand gestellt. Vor Betriebsbeginn muss das Gleis hier und an 2 weiteren Orten auf einer Länge von bis 80 m noch gestopft werden.

Bild: Patrick Smit.



Das Schneeräumungsteam oberhalb des Steinstafelviadukts.

Bild: Volker Clausen.



Ende Mai 2021 liegt der Furkapass unter einer bis zu 3 m mächtigen Schneedecke.

Der Nordhang des Tals der Furkareuss ist praktisch schneefrei. Wegen der warmen Witterung sind in den letzten Tagen am Südhang zahlreiche Schneerutsche niedergegangen.

Bild: Patrick Smit.



Fred Schönthal, Patrick Smit und Bruno Zimmermann messen die Gebäude der Station Furka aus und markieren die Eckpunkte mit Holzpflocken. Grundlage hierzu sind die Vermessungspläne, die während der letzten Betriebssaison neu erstellt wurden.

Bild: Patrick Smit.





Der Fräsmaschinist der HGM 51, Fritz Jost, deponiert die 11 mit der HGM 51 mitgeführten Bidon mit Dieseltreibstoff vor dem Stationsgebäude, das noch unter einer rund 2 m mächtigen Schneedecke liegt. Einzig der obere Teil des Relaisgebäudes schaut aus dem Schnee heraus.

Bild: Federico Rossi.



Mit der INTRAC Raupenfräse räumt Thomas Holder das östliche Tunnelportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Thomas Holder fräst den Schnee vom Schieber der Wasserversorgung der Station Furka weg. Hierbei wird er von Stephan Stauber und Michael Bühler assistiert.

Bild: Patrick Smit.



Während die Schneeräumer durch den Scheiteltunnel zum westlichen Tunnelportal laufen, räumt Thomas Holder den meterhohen Schnee vom und aus dem östlichen Tunnelportal des Scheiteltunnels.

Bild: Michael Bühler.





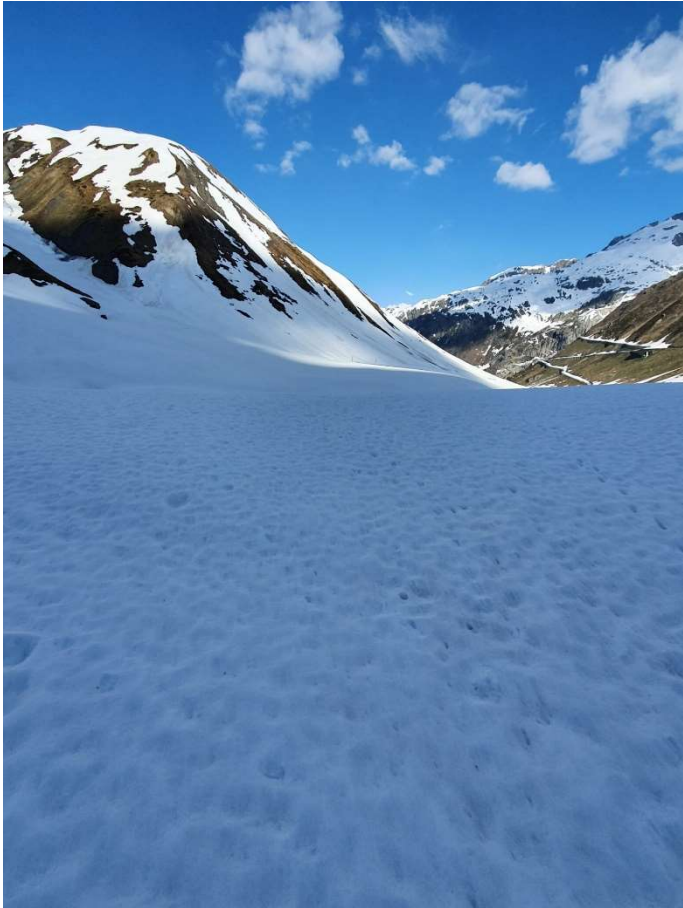
Am westlichen Portal des Scheiteltunnels öffnen die Schneeräumer die Tunneltore und schaufeln sich vom Tunnelinnern ins Freie.

Bild: Michael Bühler.



Markus Lacher und Marcel Schild kriechen aus dem Tunnel und bestaunen die Schneelandschaft in Muttbach-Belvédère.

Bild: Michael Bühler.



Unter diesem Schneefeld befinden sich die Bahnanlagen der Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Michael Bühler.



Nach dem Rückmarsch durch den knapp 2 km langen Scheiteltunnel finden die Schneeräumer das östliche Tunnelportal geräumt.

Bild: Michael Bühler.





Thomas Holder und Marcel Schild fräsen mit der INTRAC Raupenfräse den Schnee von Gleis 1 der Station Furka weg.

Bild: Federico Rossi.



Nachdem Toni Meier den Bagger vom Steinsäumli zur Station Furka gefahren hat, hilft er Bruno Zimmermann beim Ausgraben des Weichenbocks der östlichen Einfahrweiche der Station Furka.

Bild: Patrick Smit.



Während Fred Schönthal den Weichenbock vollständig ausgräbt, ...  
Bild: Patrick Smit.



... entfernt Bruno Zimmermann den Schnee zwischen den Schienenelementen.  
Bild: Patrick Smit.





Nachdem die Einfahrweiche gestellt ist, räumen Federico Rossi und Fritz Jost das Gleis 1 der Station Furka vollständig frei.

Bild: Patrick Smit.



Volker Clausen und Beat Mühlemann schaufeln das Fundament des Ausfahrsignals der Station Furka frei.

Bild: Patrick Smit.



Toni Meier räumt mit dem Bagger den Schnee von der Drehscheibe der Station Furka weg.  
Bild: Patrick Smit.



Dort wo der Bagger nicht hinkommt, müssen die Schneeräumer Fred Schönthal, Michael Bühler, Marcel Schild, Beat Mühlemann, Max Bernhard und Markus Lacher (v.l.n.r.) den Schnee von der Drehscheibe schaufeln.  
Bild: Patrick Smit.





Toni Meier gräbt das Fundament des Weichenbocks der westlichen Einfahrweiche aus.  
Bild: Patrick Smit.



Volker Clausen wartet auf seinen Einsatz nach den Bagger-Grabarbeiten von Toni Meier.  
Bild: Patrick Smit.



Thomas Holder fräst die Schneemassen vor dem Stationsgebäude weg.

Bild: Patrick Smit.



Thomas Holder «folgt» den Holzpflocken, welche Patrick Smit, Fred Schönthal und Bruno Zimmermann am Morgen ausgesteckt haben.

Bild: Patrick Smit.





Thomas Holder «in action».  
Bild: Patrick Smit.



Die Station Furka  
kurz vor Feierabend  
um 15.30 Uhr.  
Bild: Patrick Smit.



Martin Fischer und Martin Wieland sind bereits um 04.30 Uhr zusammen mit dem Konvoi des Tiefbauamts des Kantons Wallis nach Gletsch gefahren.

Wegen den Felsstürzen in den Rotenschlucht ist die Strasse von Oberwald nach Gletsch gesperrt. Aus diesem Grund dürfen wir nur zusammen mit dem Kanton nach Gletsch fahren. Um 13.00 Uhr ist Arbeitsschluss. Anschliessend müssen wir mit dem Konvoi des Kantons wieder nach Oberwald fahren.

Dieses Regime gilt werktags bis zur offiziellen Eröffnung der Pässe. An den Wochenenden bleibt die Strasse von Oberwald nach Gletsch gesperrt.

Bild: Martin Fischer.



Nachdem Martin Fischer und Martin Wieland den Schnee beim bergseitigen Portal des Kehrtunnels geräumt haben, nehmen sie die Räumung des Bahnhofs Gletsch in Angriff.

Bild: Martin Fischer





Freiräumung der Tore der Remise Gletsch.  
Bild: Martin Fischer.



Nach 8 Monaten sind die Tore der Remise Gletsch wieder offen.  
Bild: Martin Fischer.



Martin Wieland setzt die Räumung  
des Areals der Station Gletsch fort.  
Bild: Martin Fischer.



# Schneeräumung 2021

## Tag 8: Dienstag, 1.6.2021

### Wetterprognose

Vorwiegend sonnig. Den Alpen entlang am Nachmittag einige Quellwolken und vor allem gegen Westen hin einzelne Schauer oder Gewitter möglich. In den Niederungen Temperatur am frühen Morgen um 7 Grad, am Nachmittag um 24 Grad. In den Alpen tagsüber mässige Talwinde. In den Bergen schwachwindig. Nullgradgrenze auf 3200 Meter.

### Lawinengefahr

**Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.**

**Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf:** Mit der Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf an allen Expositionen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

**Trockene Lawinen:** Oberflächennahe Schichten sind besonders an sehr steilen Nordhängen im Hochgebirge teils noch störanfällig. Personen können Lawinen auslösen, auch mittelgrosse. Zudem sollte besonders im felsdurchsetzten Gelände auch die Mitreiss- und Absturzgefahr beachtet werden.

### Tagesleistung (12 Personen, HGm 51, Anbaufräse, 2 INTRAC, 1 Bagger)

- Räumung Kehrtunnel – Gletsch.
- Räumung Station Gletsch.
- Räumung Gletsch – km 47.2.
- Auswinterung der Station Furka.
- Vorbereitung Räumung Station Muttbach-Belvédère (Rampe beim Tunnelportal, Gleise einmessen).



Kurz vor 05.00 Uhr sind Volker Clausen, Martin Fischer, Patrick Smit, Martin Wieland und Bruno Zimmermann in Gletsch.

Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Raupenfräse räumt den letzten Schnee vom Gleis zwischen der Remise Gletsch und dem Bahnübergang Rotten.

Bild: Martin Wieland.



Nachdem Volker Clausen, Patrick Smit und Bruno Zimmermann die Bahnstrecke zwischen Bahnübergang Rotten und Bergseite Kehrtunnel ausgemessen haben ...

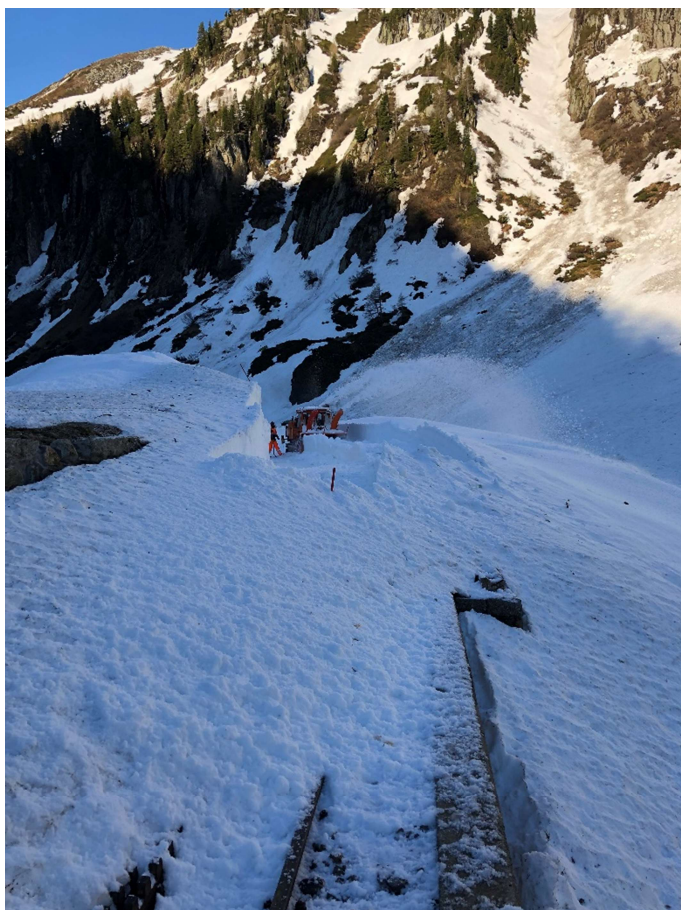
Bild: Patrick Smit





... beginnen Martin Fischer und Martin Wieland mit der Räumung dieses Streckenabschnitts. Die Schneehöhe beträgt maximal 4 m.

Bild: Patrick Smit



Sonnenaufgang beim Eingang in die Rottenschlucht.

Bild: Patrick Smit.



Martin Fischer und Martin Wieland besprechen den nächsten Schnitt zwischen Kehrtunnel und Bahnübergang Rotten.  
Bild: Patrick Smit.



Die talseitige Einfahrt in den Bahnhof Gletsch.  
Bild: Patrick Smit.





Blick von der Remise Gletsch Richtung Bahnübergang Rotten.  
Bild: Patrick Smit.



Die Remise Gletsch im Morgenlicht.  
Bild: Patrick Smit.





Der Bahnhof Gletsch in der Morgensonne.

Bild: Patrick Smit.



Blick von der Furka-Passstrasse zu den Serpentinien der Grimsel-Passstrasse.

Bild: Patrick Smit.





Die Siedlung Gletsch am frühen Morgen. Das Bahnhofsgelände ist weitgehend geräumt.

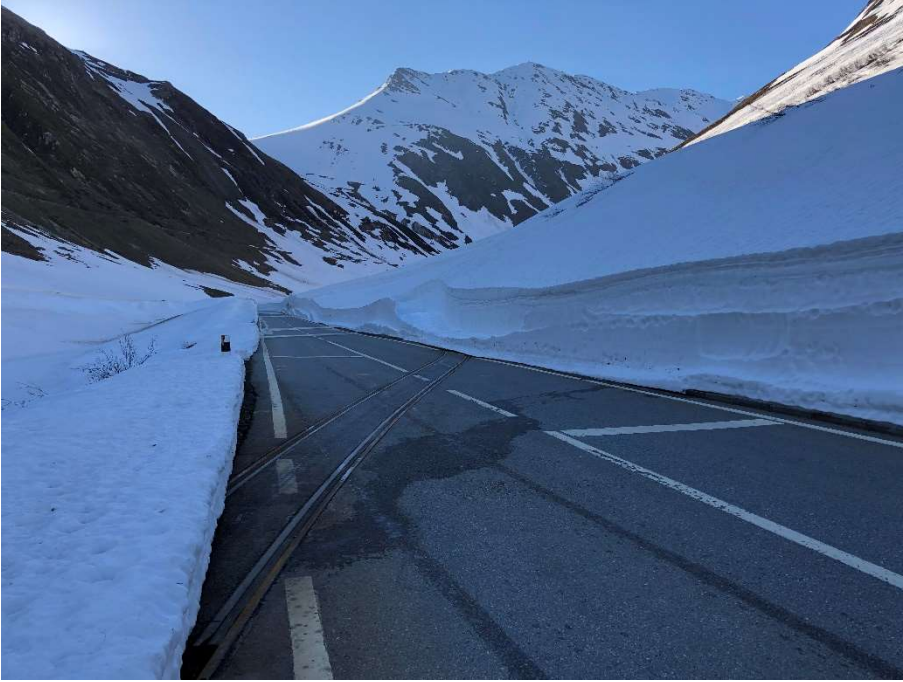
Bild: Patrick Smit.



Die Drehscheibe ist noch nicht ausgeräumt.

Bild: Patrick Smit.





Der Bahnübergang Furkastrasse um 08.00 Uhr. Die bergseitige Schneehöhe beträgt 3 m.

Mitarbeitende des Tiefbauamtes des Kantons Wallis sind gleichzeitig beim Räumen der Passstrasse bei der Abzweigung zum Zufahrtsweg zur Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Die Serpentine nach dem Bahnübergang Furkastrasse.

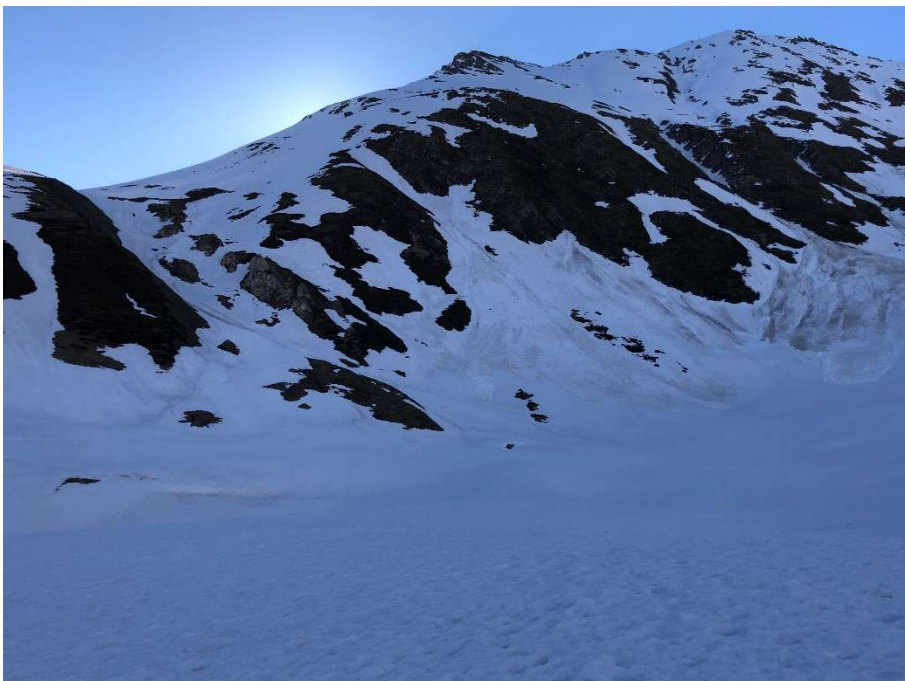
Bild: Patrick Smit.





Bruno Zimmermann beim Aufstieg von Gletsch zur Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Die Station Muttbach-Belvédère liegt bis kurz vor 09.00 Uhr im Schatten des Furkapasses.

Bild: Patrick Smit.



Mit Ausnahme einiger Schneerutsche ist der Zufahrtsweg zur Station Muttbach-Belvédère schneefrei. Allerdings liegt auf dem Weg noch viel Geröll.

Bild: Patrick Smit.



Die Furka-Passstrasse beim Bahnübergang Furkastrasse Richtung Gletsch.

Unterhalb der Passstrasse erkennt man das schneebedeckte Trasse der DFB.

Bild: Patrick Smit





Die INTRAC Raupenfräse zwischen Bahnübergang Blau Haus und Bahnübergang Furkastrasse.  
Bild: Patrick Smit.



Das mit der INTRAC Raupenfräse geräumte Gleis oberhalb der Zahnstangeneinfahrt Blau Haus.  
Bild: Martin Wieland.



Langsam bewegt sich die INTRAC Raupenfräse von Gletsch Richtung Bahnübergang Furkastrasse.

Bild: Martin Wieland.



Volker Clausen, Patrick Smit und Bruno Zimmermann messen die Gleise der Station Muttbach-Belvédère ein. Einzige Fixpunkte sind der grosse Mast im Hintergrund (Standort Einfahrweiche), das Tunnelportal und das entlang der talseitigen Schiene verlegte Suchkabel.

Die vom Bodenwasser und den Stahl-Tübingen des Bachdurchlasses ausgehenden Störsignale machen ein zuverlässiges Einmessen des Gleis 1 mittels Suchkabel fast unmöglich.

Bild: Bruno Zimmermann.





Die Schneeräumer, die auf der Urnerseite des Furkapasses arbeiten, beginnen ihren Arbeitstag um 06.30 Uhr mit einer HGm 51-Fahrt vom Stützpunkt Realp zur Station Furka.  
Bild: Toni Meier.



Kurz nach der Zahnstangeneinfahrt Furka bleibt die HGm 51 wegen Problemen mit der Druckluftversorgung liegen.

Nach Rücksprache mit dem technischen Verantwortlichen für die Diesellok bringt Stephan Stauber mit dem Xmh 4961 («Erdbeeri») ein Ersatzventil zur Station Furka. Nach Austausch des schadhaften Ventils funktioniert die HGm 51 wieder einwandfrei.

Bild: Federico Rossi.





Während Kurt Hohl mit dem Bagger den Schnee von der Drehscheibe räumt, fräst Thomas Holder die Stumpengleise der Drehscheibe frei.  
Bild: Toni Meier.



Die Drehscheibe der Station Furka ist geräumt.  
Bild: Michael Bühler.





Der Vorplatz des Stationsgebäudes und des Restaurantgebäudes der Station Furka ist weitgehend geräumt.

Bild: Federico Rossi



Max Bernhard, Michael Bühler und Beat Mühlemann schaufeln den letzten Schnee vom Dienstgebäude-Eingang frei.

Bild: Toni Meier.



Thomas Holder räumt den Platz für das Zelt.

Bild: Michael Bühler.



Thomas Holder räumt das Stumpengleis bei der Zahnstangeneinfahrt der Station Furka.

Bild: Michael Bühler.





Blick von der Wasserfassung auf die Bahnanlagen der Station Furka.

Bild: Markus Lacher.



Das Restaurantgebäude ist wieder offen.

Der Werkstattwagen dient zur Treibstoffversorgung der Maschinen. Während der Betriebssaison ist dieser Wagen in der Station Muttbach-Belvédère abgestellt.

Bild: Michael Bühler.



Beim Westportal des Scheiteltunnels schüttet Kurt Hohle für die INTRAC Raupenfräse eine Schneerampe.  
Bild: Volker Clausen.



# Schneeräumung 2021

## Tag 9: Mittwoch, 2.6.2021

### Wetterprognose

Gegen Osten hin noch recht, sonst teilweise sonnig. Vor allem gegen Westen hin dichtere Wolkenfelder und bereits am Morgen lokale Schauer möglich. Im Tagesverlauf Bildung von grösseren Quellwolken und besonders über den Bergen lokale Schauer oder Gewitter. In den Niederungen Temperatur am frühen Morgen bei 10, am Nachmittag bei 21 bis 26 Grad. In den Bergen schwacher Wind aus unterschiedlicher Richtung. Nullgradgrenze auf 3300 Metern.

### Lawinengefahr

**Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.**

**Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf:** Mit der Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf an allen Expositionen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

**Trockene Lawinen:** Oberflächennahe Schichten sind besonders an sehr steilen Nordhängen im Hochgebirge teils noch störanfällig. Personen können Lawinen auslösen, auch mittelgrosse. Zudem sollte besonders im felsdurchsetzten Gelände auch die Mitreiss- und Absturzgefahr beachtet werden.

### Tagesleistung (10 Personen, HGm 51, 2 INTRAC, 1 Bagger)

- Räumung km 47.2 – Bue Furkastrasse.
- Räumung Station Muttbach.
- Auswinterung Station Furka.



Markus Lacher und Michael Bühler haben soeben das Zahnstangenend-signal der Station Furka montiert.

Bild: Michael Bühler.



Kurt Hohl Hohl säubert das Dach und den Vorplatz des Stationsgebäudes vom Schnee.

Bild: Michael Bühler.



Markus Lacher, Beat Mühlemann und Max Bernhard montieren die Schilder der Station Furka.

Bild: Michael Bühler.





Das Dienst- und Stationsgebäude der Station Furka ist wieder offen.  
Bild: Michael Bühler.



Die HGm 51 ist auf dem Gleis 1 der Station Furka abgestellt.  
Bild: Michael Bühler.



In der Gaststube breitet sich eine wohlige Wärme aus.  
Bild: Michael Bühler.



Der Werkstattwagen dient uns als mobile Tankstelle für die INTRAC Raupenfräse und den Bagger.  
Bild: Michael Bühler.





Beim Westportal hat Kurt Hohl für die INTRAC Raupenfräse langgezogene Rampe gebaggert.  
Bild: Michael Bühler.



Das andere Ende der Schneerampe  
beim Westportal des Scheiteltunnels.  
Bild: Bruno Zimmermann.



Mit dem Tiefgänger hat Federico Rossi die INTRAC Raupenfräse von Thomas Holder von der Station Furka zum Westportal des Scheiteltunnels überführt.

Nun fräst sich Thomas mit der INTRAC Raupenfräse ins Freie.

Bild: Bruno Zimmermann.



Marcel Schild und Fred Schöenthal beobachten wie sich Thomas Holder einen Weg aus dem Scheiteltunnel räumt.

Bild: Bruno Zimmermann.





Sobald der Bagger und die INTRAC Raupenfräse im Freien sind, beginnen Thomas Holder und Kurt Holder die fast 8 m mächtige Schneeschicht vor dem Westportal des Scheiteltunnels abzutragen.

Bild: Bruno Zimmermann.

# Schneeräumung 2021

## Tag 10: Donnerstag, 3.6.2021

### Wetterprognose

Ziemlich sonnig, anfangs auf der Alpennordseite noch ausgedehnte Bewölkung und etwas Niederschlag möglich. Inneralpin meist sonnig. Am Nachmittag über dem Jura und den Voralpen grössere Quellwolken und lokale Schauer oder Gewitter. Im Flachland und inneralpin meist trocken. In den Niederungen Temperatur am frühen Morgen um 13, am Nachmittag um 25 Grad. In den Bergen schwacher Wind aus unterschiedlicher Richtung. Nullgradgrenze auf 3400 Metern.

### Lawinengefahr

**Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.**

**Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf:** Mit der Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf an allen Expositionen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

**Trockene Lawinen:** Oberflächennahe Schichten sind besonders an sehr steilen Nordhängen im Hochgebirge teils noch störanfällig. Personen können Lawinen auslösen, auch mittelgrosse. Zudem sollte besonders im felsdurchsetzten Gelände auch die Mitreiss- und Absturzgefahr beachtet werden.

### Tagesleistung (12 Personen, HGm 51, Anbaufräse, 2 INTRAC, 1 Bagger)

- Bergung INTRAC Raupenfräse bei der Hilfsbrücke
- Reparatur der INTRAC Raupenfräsen (Wackelkontakt Magnetventile, defekter Hydraulikschlauch).
- Räumung Hilfsbrücke – Bahnübergang Furkastrasse.
- Räumung Station Muttbach-Belvédère.
- Steinräumung Zufahrtsweg zur Station Muttbach-Belvédère.



Die langgezogene Schneerampe beim Westportal des Scheiteltunnels.  
Bild: Patrick Smit.





Die Schneeräumer klettern mit dem Material aus dem Scheiteltunnel.  
Bild: Patrick Smit.



Das Westportal des Scheiteltunnels ist bereits zu einem Drittel freige-  
räumt.  
Bild: Patrick Smit.



Nach einem kurzen Briefing gehen die Schneeräumer in der Station Muttbach-Belvédère und bei der Hilfsbrücke (ca. 3 km westlich und 200 m tiefer von Muttbach-Belvédère) an die Arbeit

Bild: Patrick Smit.



Der schmale Steg der Hilfsbrücke (km 47.8) wurde der INTRAC Raupenfräse am Vortag zum Verhängnis. Mit der rechten Raupe sinkt sie im sulzig-nassen Schnee ein.

Wir räumen den Schnee vor der INTRAC Raupenfräse weg und legen mit diesem Schnee eine Fahrbahn für die rechte Raupe.

Zur Sicherheit wird die INTRAC Raupenfräse mit einem Stahlseil und Habegger gesichert.

Martin Fischer füllt 200 Liter Dieseltreibstoff in den Tank der INTRAC Raupenfräse. Der Treibstoff haben wir vom Bahnübergang Furkastrasse ca. 1.5 km zur Hilfsbrücke hinuntergetragen.

Bild: Patrick Smit.





Martin Wieland, der Maschinenbegleiter lotst Martin Fischer, der Maschinist der INTRAC Raupenfräse vorsichtig über die Hilfsbrücke.

Bild: Patrick Smit.



Nach Passieren des Hindernisses (Hilfsbrücke) setzt Martin Fischer die Schneeräumung «wie gewohnt» fort. Die steilen Schneeflanken erfordern ein umsichtiges Arbeiten in diesem abschüssigen Gelände.

Bild: Patrick Smit.





Wegen den engen und steilen Platzverhältnissen kann die INTRAC Schneefräse nur das geforderte Lichtraumprofil räumen.

Der Schnee auf der Hangseite der Bahnstrecke kann nicht maschinell geräumt werden. Diesem Umstand ist beim Totalumbau dieses Streckenabschnitts Rechnung zu tragen.

Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Raupenfräse nähert sich langsam dem Bahnübergang Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit.





Während Martin Fischer und Martin Wieland das Bahntrasse zwischen der Hilfsbrücke und dem Bahnübergang Furkastrasse mit der INTRAC Raupenfräse räumen, verbreitert Kurt Hohl mit dem Bagger den zu schmalen Einschnitt zum DFB-Gleis, den das Tiefbauamt des Kantons Wallis während der Strassenräumung ge-  
fräst hat.

Während der Fahrt von der Station Muttbach-Belvédère über die Zufahrts- und Passstrasse hat Kurt Hohl die Erdschlipfe und Steinblöcke von der Zufahrtsstrasse geräumt.

Bild: Patrick Smit.



Dank des Baggers geht das Ausgraben des Schaltkastens und der Fundamente der Signalanlagen des Bahnübergangs Furkastrasse zügig voran.

Der Schnee ist in diesem Bereich eisig und verharscht.

Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Raupenfräse von Martin Fischer und Martin Wieland erreicht den Bahnübergang Furkastrasse.  
Bild: Patrick Smit.



Der Arbeitsplatz beim Bahnübergang Furkastrasse von der Zufahrtsstrasse zur Station Muttbach-Belvédère her gesehen.  
Bild: Patrick Smit.





Auf dem Rückweg zur Station Muttbach-Belvédère stellen wir fest, dass kurz vor der Station ca. 20 m der Zufahrtsstrasse rund 1 m abgerutscht ist.

Bild: Martin Wieland.



Vor dem Westportal des Scheiteltunnels fräst Thomas Holder den Schneekanal immer tiefer.

Bild: Patrick Smit.



Das Schneeräumungsteam vor dem Westportal des Scheiteltunnels kurz vor der Rückfahrt nach Realp.

v.l.n.r: Martin Fischer, Martin Wieselnd, Kurt Hohl, Toni Meier, Beat Mühlemann, Markus Lacher, Thomas Hohl, Fred Schönthal, Federico Rossi (Lokführer), Michael Bühler, Max Bernhard.

Bild: Patrick Smit.



Das Dienst- und Stationsgebäude der Station Furka.

Bild: Patrick Smit.



# Schneeräumung 2021

## Tag 11: Freitag, 4.6.2021

### Wetterprognose

Wechselnd bewölkt und warm. Nullgradgrenze zwischen 3000 und 3500 m.

### Lawinengefahr

**Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.**

**Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf:** Mit der Erwärmung und der Sonneneinstrahlung sind im Tagesverlauf an allen Expositionen Nass- und Gleitschneelawinen möglich. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten vereinzelt gross werden.

**Trockene Lawinen:** Oberflächennahe Schichten sind besonders an sehr steilen Nordhängen im Hochgebirge teils noch störanfällig. Personen können Lawinen auslösen, auch mittelgrosse. Zudem sollte besonders im felsdurchsetzten Gelände auch die Mitreiss- und Absturzgefahr beachtet werden.

### Tagesleistung (6 Personen, HGm 51, Anbaufräse, 2 INTRAC, 1 Bagger)

- Räumung Strecke zwischen Bahnübergang Furkastrasse und Westportal Scheiteltunnel.



Nach einer dreiviertelstündigen Fahrt erreichen wir mit der HGm 51 mit Anbaufräse kurz nach 07.00 Uhr die Station Furka.

Bild: Patrick Smit.



Die Station Furka nach dem vorläufigen Abschluss der Auswintungsarbeiten.

Bild: Patrick Smit.



Blick von der Passstrasse zum Arbeitsplatz beim Bahnübergang Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit.





Martin Wieland beim Ausfräsen des bergseitigen Einschnitts beim Bahnübergang Furkastrasse. Die Sonderstange markiert die Position der Zahnstange hinter der Zahnstangeneinfahrt.

Bild: Patrick Smit.



Die INTRAC Raupenfräse fräst sich vom Bahnübergang Furkastrasse langsam Richtung Station Muttbach-Belvédère. Wegen den vielen Schneerutschen beträgt die Räumhöhe bis 4 m.

Bild: Patrick Smit.





Die Schneehöhen erfordern sowohl horizontal als auch vertikal mindestens 2 Schnitte.

Bild: Patrick Smit.



Nach 2 Vertikalschnitten liegt die Zahnstange noch unter weniger als 1 m Altschnee. Wegen der warmen Witterung ist der Schnee nass und schwer.

Bild: Patrick Smit.





Bruno Zimmermann misst die Gleisachse ein und markiert diese mit Holzpflocken.

Das Einmessen wird erst kurz vor dem Fräsen vorgenommen. Sonst verschieben sich die Holzpflocke wegen der Schneeschmelze.

Bild: Patrick Smit.



Martin Wieland beim Fräsen des 2. talseitigen Schnitts oberhalb des Bahnübergangs Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit.



Kurz vor Arbeitsschluss um 14.00 Uhr muss Martin Wieland den bis zu 1 m hohen gefrästen Schnee von der Passstrasse wegfräsen.



Blick von der Furka-Passstrasse zum Arbeitsplatz oberhalb des Bahnübergangs Furkastrasse nach Arbeitsschluss.

Die Hänge des Bidmers oberhalb des Bahntrasses sind weitgehend entladen.

Bild: Patrick Smit.





Blick von der Furka-Passstrasse Richtung Muttgletscher und Gross Muttenhorn.

Seit der Erkundung vor knapp 3 Wochen sind von den Nord- und Osthängen des Bidmer (rechter Bildrand) zahlreiche Schneerutsche niedergegangen.

Bild: Patrick Smit.



Blick von der Furka-Passstrasse Richtung Gletsch. Am Nordhang des Bidmer sind die Furka-Passstrasse und das Bahntrasse gut zu erkennen.

Bild: Patrick Smit.





Am Morgen während der Schneeräumung hat sich vom Nordhang des Tällistocks eine grosse Nassschneelawine gelöst. Die Lawine hat das Bahntrasse und den Arbeitsplatz der Schneeräumer zum Glück nicht erreicht.

Bild: Patrick Smit.



Das Anrissgebiet der Nassschneelawine im Nordhang des Tälligrats. Die Station Muttbach-Belvédère liegt rund 600 m tiefer.

Bild: Patrick Smit.





Thomas Holder kämpft sich in der Station Muttbach-Belvédère durch den bis zu 8 m hohen Schnee.

Bild: Bruno Zimmermann.



Die HGm 51 mit Anbaufräse hat sich vom Westportal des Scheiteltunnels bis zur Laderampe der Station Muttbach-Belvédère durchgekämpft.

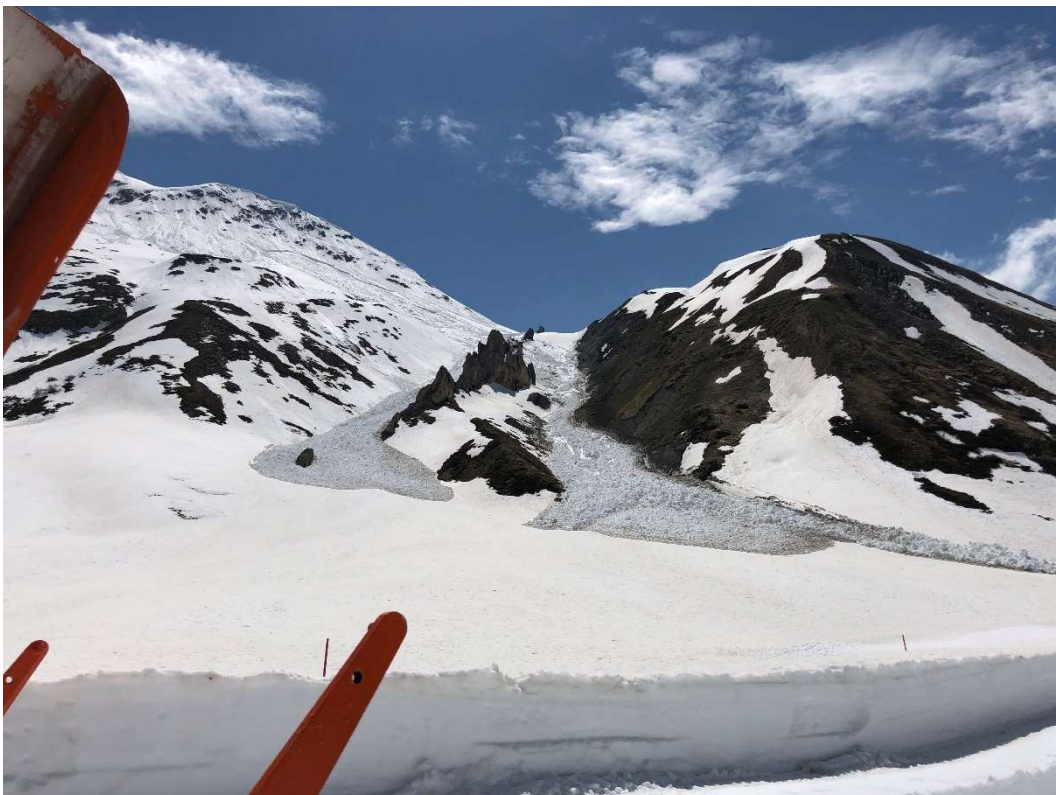
Bild: Patrick Smit.





Der Arbeitsplatz bei der Station Muttbach-Belvédère bei Arbeitschluss um 15.00 Uhr. Im Hintergrund findet sich das Auslaufgebiet des rechten Arms der Nassschneelawine vom Morgen.

Bild: Patrick Smit.



Das Anriss-, Sturz- Auslaufgebiet von der parkierten INTRAC Raupenfräse aus gesehen.

Bild: Patrick Smit.





Der knapp 8 m mächtige Schneekanal vor dem Westportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Die Station Furka in der Nachmittagssonne.

Bild: Patrick Smit.



# Schneeräumung 2021

## Tag 12: Freitag, 5.6.2021

### Wetterprognose

Kräftige Schauer und Gewitter in den Zentralalpen zwischen 10 Uhr und 15 Uhr. Die Schneefallgrenze liegt im Westen bei 2600 m, im Osten und Süden bei 3000 m. Im Wallis und im Berner Oberland sind im Hochgebirge 5 bis 10 cm Schnee möglich.

### Lawinengefahr

**Immer noch viel Schnee in hohen Lagen und im Hochgebirge.**

**Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf:** Es sind jederzeit nasse Lawinen möglich, vereinzelt auch nachts. Diese können vor allem an Nord- und Osthängen aus noch nicht entladenen Einzugsgebieten teils gross werden. Mögliche Auslaufgebiete von spontanen Lawinen sind besonders zu beachten.

**Trockene Lawinen:** Oberflächennahe Schichten sind an sehr steilen Nordhängen im Hochgebirge vereinzelt noch störanfällig.

### Tagesleistung (5 Personen, HGm 51, Anbaufräse, 1 INTRAC, 1 Bagger)

- Räumung Station Muttbach-Belvédère.



Um 06.40 Uhr führt die Furkareuss bereits viel Schmelzwasser. Ein Indiz, dass die nächtliche Abstrahlung wegen der geschlossenen Wolkendecke schlecht war. Aus diesem Grund ist es am Morgen schon recht warm.

Bild: Patrick Smit.





Morgenstimmung zwischen Steinstafelviadukt und Sidelenbachbrücke.  
Bild: Patrick Smit



In der Station Furka füllt Thomas Holder ab der mobilen Dieseltankstelle des Werkstattwagens die leeren Kanister mit Dieseltreibstoff für den Bagger und die INTRAC Raupefräse.  
Bild: Patrick Smit.





Bei der Ankunft in der Station Muttbach-Belvédère überrascht uns der Kegel einer grossen Nassschneelawine, die sich in den letzten 16 Stunden vom Tälligrat gelöst hat.  
Bild: Patrick Smit.



Blick vom Westportal des Scheiteltunnels in das Anriss- und Sturzgebiet sowie einen Teil des Auslaufgebietes der grossen Nassschneelawine.  
Bild: Patrick Smit.





Panoramaaufnahme der Lawine, die das bereits teilweise geräumte Stationsareal bis 8 m hoch verschüttet hat.

Bild: Patrick Smit.



Die Stirn des Lawinenkegels hat das Stationsareal teilweise verschüttet. Im Hintergrund ist das Tunnelportal des Scheiteltunnels knapp sichtbar. Diese Lawine wirft uns im Zeitplan um 2 bis 3 Tage zurück.

Bild: Patrick Smit.



Zum Glück haben wir die INTRAC Raupenfräse, der Bagger und das Material genügend weit Richtung Westportal des Scheiteltunnels zurückgezogen. Die Nassschneelawine hat sich der abgestellten INTRAC Raupenfräse bis 10 m genähert.

Auf dem Lawinenkegel erkunden Thomas Holder und Martin Wieland die Situation.

Bild: Patrick Smit.



Die Hinweise des WSL-Instituts für Schnee- und Lawinenforschung SLF (siehe Seite 1) haben sich in Muttbach-Belvédère bewahrheitet.

Bild: Patrick Smit.





Blick vom Lawinenkegel zum Westportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.



Blick von der Stirn des Lawinenkegels in das Auslauf-, Sturz- und Anrissgebiet.

Leider war unsere Beurteilung vom Vortag, wonach weitere Nassschneelawinen kaum bis zur Station Muttbach-Belvédère vordringen würden, nicht richtig. Die grossen Anrisskanten weisen darauf hin, dass im Nordhang des Tälligrates nach wie vor viel Schnee liegt.

Bild: Patrick Smit.





Die mächtigen Wächten auf dem Tälligrat und der noch im Nordhang liegende Hangschnee sind nach wie vor eine latente Gefahr für die Schneeräumung bei der Station Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit.



Thomas Holder fräst sich langsam auf den Lawinenkegel. Bruno Zimmermann und Patrick Smit beobachten dabei ständig den Nordhang des Tälligrates.

Bild: Patrick Smit.





Die INTRAC Raupenfräse auf dem Lawinenkegel. Im Hintergrund ist das Westportal des Scheiteltunnels sichtbar.  
Bild: Patrick Smit.



Auf dem Lawinenkegel.  
Bild: Patrick Smit.



Mit dem Bagger verbreitert Martin Wieland den Schneekanal vor dem Westportal des Scheiteltunnels. Die HGm 51 mit Anbaufräse fräst den gebaggerten Schnee vom Gleis.

Bild: Patrick Smit.



Der knapp 8 m hohe Schneekanal vor dem Westportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit.





Beim Einsetzen des Regens kurz nach 10 Uhr brechen wir die Schneeräumung nach rund 2 Stunden ab und parkieren die Maschinen im Schneekanal.

Da die Schneefallgrenze weit oberhalb des Tälligrates liegt, fällt der Niederschlag im Nordhang als Regen. Damit werden dort die Schneemassen noch instabiler. Die Lawinengefahr steigt lokal an.

Bild: Patrick Smit.



Blick aus dem Westportal des Scheiteltunnels. Der Lawinenkegel ist hinter den Maschinen sichtbar.

Bild: Patrick Smit.





Federico Rossi wartet in der HGM 51 auf die letzten Schneeräumer. Dann geht's zurück nach Realp.

Bild: Patrick Smit



In der Station Furka teilt uns Koen de Decker telefonisch mit, dass ein Steinschlag die Bahnstrecke zwischen der Station Tiefenbach und der Stefenbachbrücke blockiert. Damit ist die HGM 51 im Moment eingeschlossen.

Bild: Koen de Decker.





Mit Stockwinden bewegen Thomas Holder, Federico Rossi, Patrick Smit, Martin Wieland und Bruno Zimmermann bei Starkregen die Schieferplatten aus dem Profil.  
Bild: Bruno Zimmermann.



Nach 1 Stunde kann die HGm 51 die Stelle knapp passieren. Die Felspartie oberhalb der Absturzstelle muss vor Beginn der Betriebssaison geräumt und gesichert werden. Sonst drohen weitere Steinschläge.  
Bild: Patrick Smit.

# Schneeräumung 2021

## Tag 13 – 18: Montag, 7.6.2021 – Samstag, 12.6.2021

### Wetter

**Erste Wochenhälfte:** Wechselnd bewölkt und einige Schauer oder Gewitter, dazwischen kurze sonnige Abschnitte.

**Zweite Wochenhälfte:** Ziemlich sonnig. In der zweiten Tageshälfte einzelne Schauer oder Gewitter. Temperaturen zwischen 5 und 15 Grad.

### Lawinengefahr

**Nach wie vor viel Schnee im Wallis.**

Nass- und Gleitschneelawinen im Tagesverlauf treten nach wie vor auf.

### Wochenleistung

Täglich variierend bis 12 Personen, HGm 51, Anbaufräse, Xmh 4961, Kranwagen «Bruno», 2 INTRAC Raupenfräsen, 1 Bagger.

- Räumung Station Muttbach-Belvédère.
- Räumung Strecke zwischen Haltestelle Rhonenquelle und Muttbach-Belvédère.
- Felsräumungen an diversen Orten zwischen Haltestelle Rhonequelle und Steffenbachbrücke.
- Auswinterung der der Stationen Furka, Muttbach-Belvédère und Gletsch.

### Abschluss Schneeräumung

Am Samstag, 12.6.2021 um 15.30 Uhr erreichte die HGm 51 die Station Oberwald. Damit konnte die Schneeräumung 2021 nach drei Wochen (1 Woche früher als geplant) unfallfrei abgeschlossen werden.

Die Auswinterung und Vorbereitung der Bahnanlagen für die Betriebssaison 2021 wurde am Samstag, 19. 6.2021 weitgehend abgeschlossen. Die verbleibenden Arbeiten (Inbetriebnahme Sicherungsanlagen Bahnübergang Furkastrasse, Reinigung Wassergräben zwischen Haltestelle Rhonequelle und Kehrtunnel u.a.) sollen in den nächsten Tagen erledigt werden.

### Danksagung

Dieses Jahr haben folgende Schneeräumer tatkräftig bei der Schneeräumung mitgewirkt: Reto Alber, Max Bernhard, Alexander Briner, Michael Bühler, Volker Clausen, Werner Dietrich, Karl-Heinz Felder, Peter Fietz, Martin Fischer, Fritz Gerber, Kurt Hohl, Thomas Holder, Bruno Hossmann, Samuel Kier, Hansruedi Küenzi, Markus Lacher, Anton Meier, Koray Merakli, Beat Mühlemann, Arno Rudolf, Marcel Schild, Fred Schöenthal, Andreas Simmen, Christoph Spinnler, Stephan Stauber, Ruedi Tobler, Martin Wieland, Luc Wullschleger, Bruno Zimmermann, Urs Züllig.

Zusätzlich waren folgende Schneeräumer eingeplant: Daniel Brand, Daniel Ernst, Marcel Oulevay, Marcel Piron, Rudolf Schwarz, Werner Spahni. Dank den günstigen Witterungs- und Schneeverhältnissen kamen sie jedoch dieses Jahr nicht zum Einsatz.

Vielen Dank allen Schneeräumern, die auch dieses Jahr mitgeholfen haben.

Ich danke auch allen nicht namentlich aufgeführten Kolleginnen und Kollegen, welche die diesjährige Schneeräumung in irgendeiner Form unterstützt haben.





7.6.2021: Alexander Briner räumt die Felsplatten aus dem Lichtraumprofil der Bahnstrecke und säubert die Felspartie beim Schwellenlager zwischen der Steffenbachbrücke und der Station Tiefenbach. Bild: Andreas Schuler.



7.6.2021: Stephan Stauber fräst sich langsam, aber stetig durch die meterhohen Schneewälle in der Station Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullschleger.



7.6.2021: Blick von der Laderampe der Station Muttbach-Belvédère auf den Lawinenkegel. Bild: Luc Wullschleger.



7.6.2021: Das Westportal des Scheiteltunnels zwischen den meterhohen Schneewällen. Bild: Luc Wullschleger.





7.6.2021: Blick vom Westportal des Scheiteltunnels zur Station Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullschleger.



7.6.2021: Blick von der talseitigen Einfahrweiche der Station Muttbach-Belvédère zum Anrissgebiet der Lawine am Nordhang des Tälligrates. Bild: Luc Wullschleger.



7.6.2021: Blick von der talseitigen Einfahrweiche der Station Muttbach-Belvédère Richtung Bahnübergang Furkastrasse. Bild: Luc Wullschleger.



7.6.2021: Bruno Zimmermann auf dem Rückmarsch vom Arbeitsplatz beim Bahnübergang Furkastrasse zum Westportal des Scheiteltunnels.





7.6.2021: Stephan Stauber und Martin Wieland untersuchen die rechte Raupe einer INTRAC Fräse. Bild: Luc Wullschleger.



7.6.2021: Michael Bühler, Hansruedi Kuenzi, Martin Wieland und Bruno Zimmermann (v.l.n.r.) auf der Rückfahrt nach Realp. Bild: Luc Wullschleger.



8.6.2021: Martin Wieland untersucht die INTRAC Raupenfräse vor deren Inbetriebnahme beim Bahnübergang Furkastrasse. Bild: Bruno Zimmermann.



8.6.2021: Langsam nähert sich Martin Wieland der Station Muttbach-Belvédère. Bild: Bruno Zimmermann.





8.6.2021: Die INTRAC Raupenfräse irgendwo zwischen dem Bahnübergang Furkastrasse und der Station Muttbach-Belvédère. Bild: Martin Wieland.



8.6.2021: Martin Wieland fräst den zweiten Schnitt kurz vor der Station Muttbach-Belvédère. Bild: Bruno Zimmermann.



8.6.2021: Peter Fietz und Arno Rudolf wintern die Wasserfassung der Station Furka aus. Bild: Ruedi Tobler.



8.6.2021: Stephan Stauber beim Fräsen in der Station Muttbach-Belvédère. Im Hintergrund ist das Westportal des Scheiteltunnels sichtbar. Bild: Luc Wullschleger.





8.6.2021: Die Fundamente des Haltesignals der Station Muttbach-Belvédère (l.u.) sind freigelegt. Bild: Luc Wullschleger.



8.6.2021: In der Station Muttbach-Belvédère tanken Fritz Jost und Bruno Zimmermann die INTRAC Raupenfräse mittels der mobilen Tankstation des Werkstattwagens. Bild: Luc Wullschleger.



8.6.2021: Nach dem Tanken setzt Stephan Stauber seine Arbeit fort. Bild: Luc Wullschleger.



8.6.2021: Der vordere Holzpfahl markiert die Weiche zum Stumpengleis. Der nächste Pfahl ragt auf der Höhe der talseitigen Einfahrweiche der Station Muttbach-Belvédère aus dem Schnee. Die INTRAC Raupenfräse fräst im Moment das Stumpengleis frei. Bild: Luc Wullschleger.





8.6.2021: Gemeinsam fräsen Stephan Stauber und Martin Wieland den Schnee von den Bahnanlagen der Station Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullschleger.



8.6.2021: Im Vergleich zu den Schneemassen erscheinen die INTRAC Raupenfräsen in der Station Muttbach-Belvédère klein und unscheinbar. Bild: Luc Wullschleger.





8.6.2021: Die Bahnstrecke oberhalb der Hilfsbrücke 5 Tage nachdem eine INTRAC Raupenfräse den Schnee von diesem Streckenabschnitt gefräst hat. Bild: Luc Wullschlegler.



8.6.2021: Die Bahnstrecke unterhalb der Hilfsbrücke 5 Tage nachdem eine INTRAC Raupenfräse den Schnee von diesem Streckenabschnitt passiert hat. Bild: Luc Wullschlegler.





8.6.2021: Die Drehscheibe des Bahnhofs Gletsch. Eine Woche vorher lag die gesamte Drehscheibe noch vollständig unter einer Schneedecke. Bild: Luc Wullschleger.



9.6.2021: Morgenstimmung in Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullschleger.





9.6.2021: Kurz nach Fräsbeginn um 07.30 Uhr in Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullschleger.



9.6.2021: Der letzte Rest Schnee liegt auf dem Gleis 1 der Station Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullscheleger.





9.6.2021: In Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullscheleger.



9.6.2021: In Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullscheleger.





9.6.2021: Geschafft!!  
Die Zahnstangeneinfahrt der Station Muttbach-Belvédère ist erreicht. Bild: Luc Wullschleger.



9.6.2021: Die Zahnstangeneinfahrt der Station Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullschleger.





9.6.2021: Blick vom Zufahrtsweg zur Station Muttbach-Belvédère Richtung Westen. Bild: Luc Wullschleger.



9.6.2021: Blick vom Zufahrtsweg zur Station Muttbach-Belvédère Richtung Süden. Bild: Luc Wullschleger.





9.6.2021: Die meterhohen Schneewälle links und rechts des Zufahrtswegs zur Station Muttbach-Belvédère. Bild: Luc Wullschleger.



9.6.2021: Zusammen mit Kollegen der Sektion Innerschweiz montiert das Schneeräumungsteam das Gerüst des Festzelts in der Station Furka. Bild: Ruedi Tobler.





9.6.2021: Die Dachplanen werden über die Zeltstangen gezogen. Bild: Ruedi Tobler.



9.6.2021: Noch führt der Bergweg von der Station Furka zum Furkapass über Schneefelder. Bild: Luc Wullschleger.



Während den Arbeiten vom 10. und 11.6.2021 wurden keine aussagekräftigen Bilder gemacht.



12.6.2021: Auf der Fahrt zu den Arbeitsplätzen unterhalb des Tunnels 3. Die Furkareuss führt viel Schmelzwasser. Bild: Patrick Smit.



12.6.2021: Die Lawinenkegel über der Furkareuss zwischen Tunnel 2 und Tunnel 1 sind am Einbrechen. Bild: Patrick Smit.





12.6.2021: Andreas Simmen geniesst die Landschaft unterhalb des Steinstafelviadukts. Bild: Patrick Smit.



12.6.2021: Der Frühling ist da. Zwischen Steinstafelviadukt und Station Furka. Bild: Patrick Smit.





12.6.2021: Die HGM 51 im Schneekanal beim Westportal des Scheiteltunnels. Bild: Patrick Smit.



12.6.2021: Die Station Muttbach-Belvédère in der Morgensonne. Bild: Patrick Smit.





12.6.2021: Die HGM 51 mit Anbaufräse in der Zahnstangeneinfahrt der Station Muttbach-Belvédère. Bild: Patrick Smit.



12.6.2021: Unmittelbar vor Abschluss des Fräsens mit der Anbaufräse entgleist die HGM 51 zwischen der Hilfsbrücke und Bahnhof Gletsch mit der vorderen Achse. Mit Stockwinden, Gleitplatten und Holzbalcken gleisen wir die HGM 51 wieder auf. Bild: Patrick Smit.





12.6.2021: Die HGm 51 mit Anbaufräse erreicht kurz nach 12 Uhr Gletsch. Bild: Patrick Smit.



12.6.2021: Zwischen dem Rottenviadukt und der Haltestelle Rhonequelle müssen wir viel Steine, Geröll und Äste vom Bahnkörper entfernen. Bild: Patrick Smit.





12.6.2021: Dieser Felsblock im Wasserkanal muss mit einem Kran entfernt werden. Das Lichtraumprofil ist knapp gewährleistet. Bild: Patrick Smit.



12.6.2021: Viel Geröll und Äste liegen in den Wassergräben und verstopfen teilweise die Wasserdurchlässe. Mit Blick auf die sommerlichen Gewitter ist es ratsam, die Wassergräben und Wasserdurchlässe rasch zu reinigen. Bild: Patrick Smit.



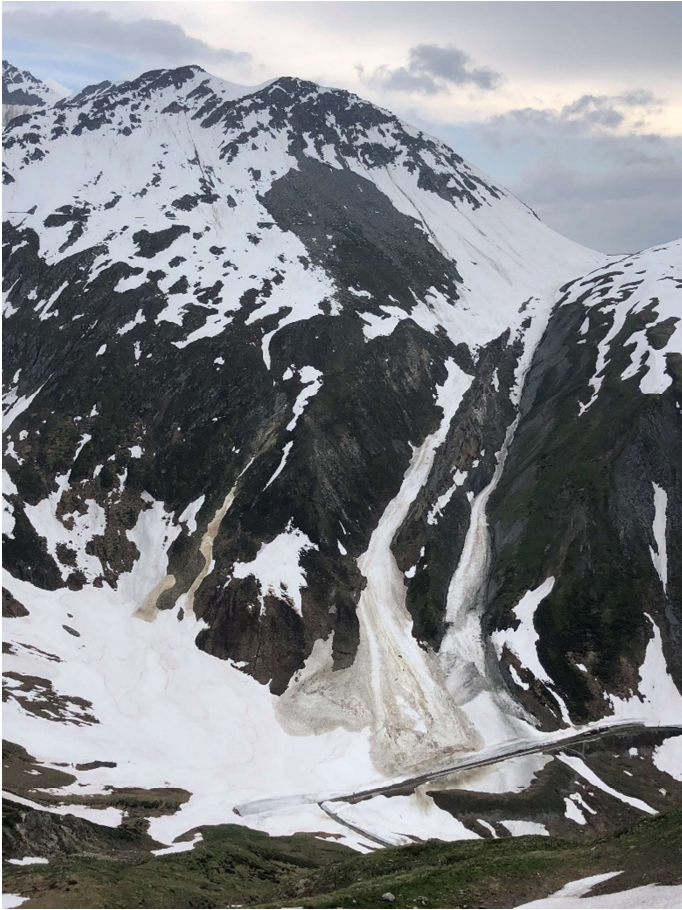


12.6.2021: Während unterhalb von 2000 m über Meer der Frühling Einzug gehalten hat, liegt oberhalb von 2000 m über Meer zum Teil noch viel Schnee. Blick vom Bahntrasse oberhalb der Station Rhonequelle Richtung Blas- und Mittaghorn. Bild: Patrick Smit.



12.6.2021: Die Station Rhonequelle auf der Fahrt nach Oberwald.  
Um 15.30 Uhr erreicht die HGm 51 die Station Oberwald. Damit beenden wir die diesjährige Schneeräumung. Bild: Patrick Smit.





18.6.2021: Blick vom Furkapass Richtung Tälligrat. Der Kegel der Lawine, die zwischen 4. und 5.6.2021 vom Tälligrat niedergegangen ist, ist im Vergleich zu den Bahnanlagen recht eindrucksvoll. Bild: Patrick Smit.



18.6.2021: Blick vom Furkapass Richtung Tällistock und Muttenhörner. Bild: Patrick Smit.



18.6.2021: Gewitter in der Gotthard-region. Blick vom Furkapass Richtung Osten. Bild: Patrick Smit.