

Zusammenfassung

Martin Fischer, Evelyne Smit, Patrick Smit, Ulf Weidle und Luc Wullschleger erkundeten am Samstag, 14. Mai 2022 bei schönstem Wetter die gesamte Bahnstrecke zwischen Oberwald und Realp. Hierbei haben sie ihre Schneeschuhe einzig «Spazieren geführt».

Mit wenigen Ausnahmen sind die Bahnstrecke und die Bahnanlagen schneefrei. Ebenso sind die Zufahrtsstrassen zu den Stationen Muttbach-Belvédère und Tiefenbach schneefrei. Sowohl die Grimselpass- als auch die Furkapass-Strasse sind bereits geräumt. Da die Strassenmeister der Kantone Wallis und Uri an verschiedenen Orten noch Felsräumungen durchführen, ist die Furkapass-Strasse ab Rhonequelle (Oberwald) und ab Hostetten (Realp) nach wie vor gesperrt.

Wetter: Sonnig, im Tagesverlauf über den Bergen zunehmend Quellwolken. Temperatur am Nachmittag in Oberwald und Realp um 20 Grad. In den Bergen schwacher Südwestwind. Nullgradgrenze auf 3700 Metern (MeteoSchweiz, 14.5.2022).

Lawinen: Wegen der teils reduzierten nächtlichen Abstrahlung und den milden Temperaturen gefriert die Schneeoberfläche nur noch oberhalb von rund 2500 m. Die Schmelzkruste wird nur dünn und weicht mit der Sonneneinstrahlung sehr schnell auf. Es sind bereits am Morgen mittlere und vereinzelt auch grosse nasse Lawinen zu erwarten. Touren und exponierte Hüttenzustiege frühzeitig beenden. Auch beim Wandern soll beachtet werden, dass schon ein kleiner Schneerutsch zum Absturz führen kann (SLF, 14.5.2022).

Zeiten: Oberwald: 0630. Gletsch: 0730. Muttbach: 0900. Furka: 0945. Tiefenbach: 1100. Realp: 1300.



Bahnstrecke zwischen Räterisbachbrücke und Lammenviadukt. Die Wassergräben sind mit Vegetation und Felsmaterial verfüllt. An den Felsflanken finden sich stellenweise lose Felsplatten.

Foto: Patrick Smit.



Bahnstrecke oberhalb des Haltestelle Rhonequelle.
Foto: Patrick Smit.



Felsrutsch oberhalb des Lehnenviadukts Eischflü.
Unterhalb und oberhalb der Strassenbrücke vor dem Strassentunnel befindet sich noch viel loses Material.
Foto: Patrick Smit.



Zwischen dem Lehnenviadukt Eischflüe und dem Rottenviadukt finden sich auf dem Bahnkörper Fels- und Vegetationsmaterial. Sowohl der Oberbau als auch die Wassergräben sind in diesem Streckenabschnitt zu räumen.

Foto: Patrick Smit.



Wasserfassung 1 («Minarett») kurz vor dem Rottenviadukt.

Foto: Patrick Smit.



Blick vom talseitigen Ausgang des Kehrtunnels talwärts in die Rottenschlucht.
Foto: Patrick Smit.



Blick aus dem talseitigen Tunnelportal des Kehrtunnels in die Rottenschlucht.
Foto: Patrick Smit.



Im talseitigen Portalbereich des Kehrtunnels dringt viel Bergwasser in den Tunnel ein. Auffallend ist, dass die Tunnelwände im gesamten Kehrtunnel sehr sauber sind. Dies ist ein Indiz, dass während den Wintermonaten viel Bergwasser im gesamten Tunnel eingedrungen ist.

Foto: Patrick Smit.



Der «übliche» Schneehaufen beim bergseitigen Portal des Scheiteltunnels wird in den nächsten 2 Wochen so weit schmelzen, dass der Rest entweder von Hand oder mit der Anbaufräse der HGM 51 geräumt werden kann.

Foto: Patrick Smit.



Blick vom Lehnenviadukt Biel Richtung Gletsch. Im Hintergrund sind die Furkahörner und der Galenstock sichtbar.
Foto: Patrick Smit.

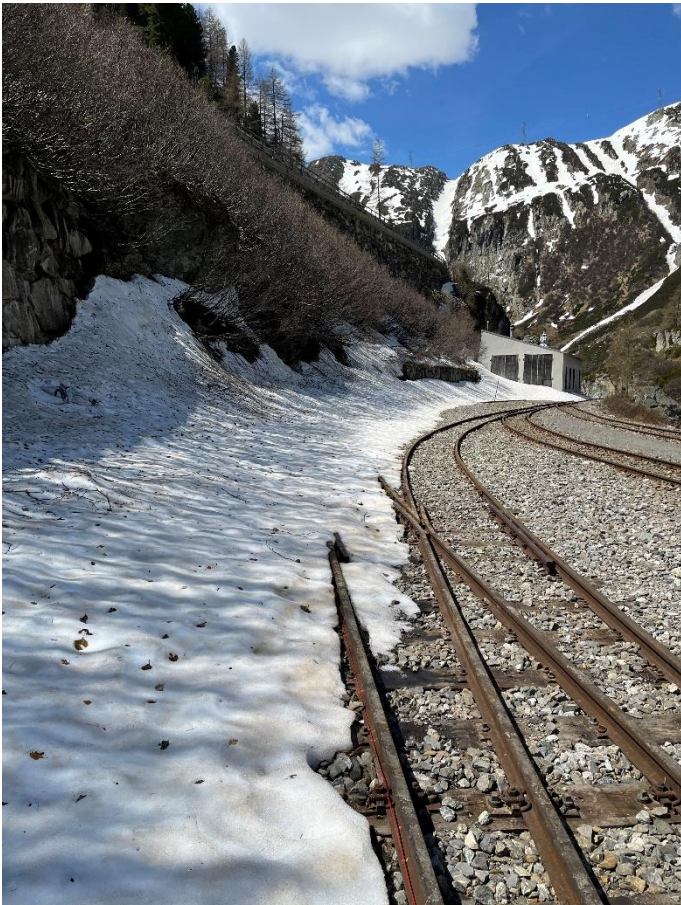


Dieser Schneewall auf dem Oberbau zwischen Bahnübergang Rotten und Remise Gletsch wird in den nächsten zwei Wochen weiter wegschmelzen, so dass der Restschnee von Hand oder mit der Anbaufräse der HGm 51 geräumt werden kann.
Foto: Patrick Smit.



2018 waren die Tore der Remise Gletsch wegen den Schneeverwehungen und der Dachwächte kaum sichtbar. Auch hier wird die «beste Schneeräumerin» – die Sonne – den Schneewall weiter schmelzen lassen. Der Restschnee kann wiederum von Hand oder mit der YANMAR Fräse geräumt werden.

Foto: Patrick Smit.



Während das Zufahrtsgleis zur Remise noch schneebedeckt ist, sind alle anderen Gleise des Bahnhofs Gletsch schneefrei.

Foto: Patrick Smit.



Die Zahnstangeneinfahrt Blauhaus im Stumpen 21 des Bahnhofs Gletsch. Im Rahmen des Totalumbaus und der Sanierung des Viadukts Wyssgand wurde die Zahnstangeneinfahrt im Oktober 2021 ausgebaut.

Foto: Patrick Smit.



Die Drehscheibe des Bahnhofs Gletsch ist nur noch teilweise mit Schnee verfüllt. Da die Drehscheibe während der Schneeräumung und Auswinterung nicht benötigt wird, muss die Drehscheibe nicht ausgeräumt werden. Das soll der Sonne überlassen werden.

Foto: Patrick Smit.



Der ca. 1.5 m hohe kurze Schneewall vor dem Bahnübergang Blauhaus.
Foto: Patrick Smit.



Blick vom Bahnübergang Blauhaus auf die Bahnanlagen des Bahnhofs Gletsch.
Foto: Patrick Smit.



Da die Sanierungsarbeiten am Viadukt Wyssgand im Herbst 2021 nicht abgeschlossen wurden, klafft zurzeit eine Gleislücke zwischen Bahnübergang Blauhaus und bergseitiges Ende der Zahnstangeneinfahrt. Dieses Hindernis kann weder mit der INTRAC Schneefräse und YANMAR Fräse noch mit der Anbaufräse der HGm 51 überwunden werden.

Solange diese Lücke besteht, ist eine maschinelle Räumung zwischen Bahnübergang Blauhaus und Bahnübergang Furkastrasse nicht möglich. Zum Glück ist das Wetter (zurzeit) «auf unserer Seite». In anderen Jahren hat es hier schon ganz anders ausgesehen.

Foto: Patrick Smit.



Blick vom Bahnübergang Blauhaus Richtung Belvédère.

Foto: Patrick Smit.



Blick vom Ende der Zahnstangeneinfahrt Richtung Bahnübergang Blauhaus.

Foto: Patrick Smit.



Die zum Glück geringmächtigen Schneewälle im Abschnitt des Totalumbaus vom Oktober 2021 zwischen Bahnübergang Blauhaus (km 46.2) und Kreuzung Bahngleis-Wanderweg (Km 46.8).

Bis Pfingsten muss der Schnee von Hand vom Oberbau geräumt werden. Ebenso sind die bergseitig angebrachten Versicherungspunkte freizulegen. Die Versicherungspunkte werden während den Stopfarbeiten nach Pfingsten benötigt.

Foto: Patrick Smit.



Wunderbare Morgenstimmung beim Fahrleitungsmast oberhalb des Bahnhofs Gletsch.
Foto: Patrick Smit.



Die während des Totalumbaus vom Oktober 2021 sanierten Durchlässe führen das Schmelzwasser tadellos ab.
Foto: Patrick Smit.



Situation bei Km 46.7. Der am Ende des Totalumbaus eingebrachte Schotter muss noch gestopft werden. Gleichzeitig muss das Gleis in die exakte Lage gebracht werden. Hierfür werden unter anderem die Versicherungspunkte benötigt.
Foto: Patrick Smit.



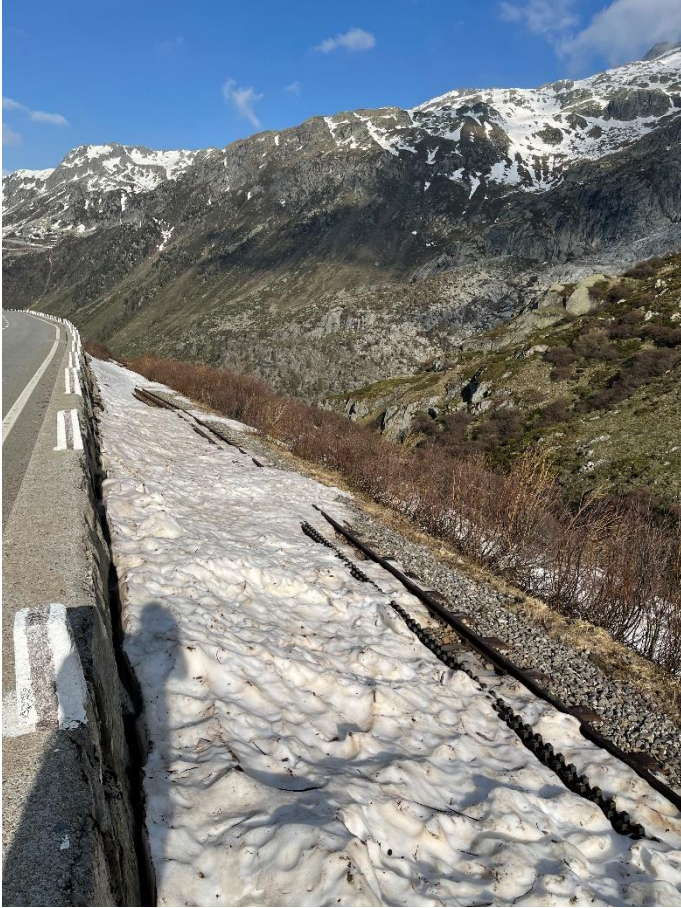
Der Rest der «üblichen» Frühjahrs-Lawine von der Gipfelregion des Bidmers kurz vor der Hilfsbrücke bei Km 47.8.
Foto: Patrick Smit.



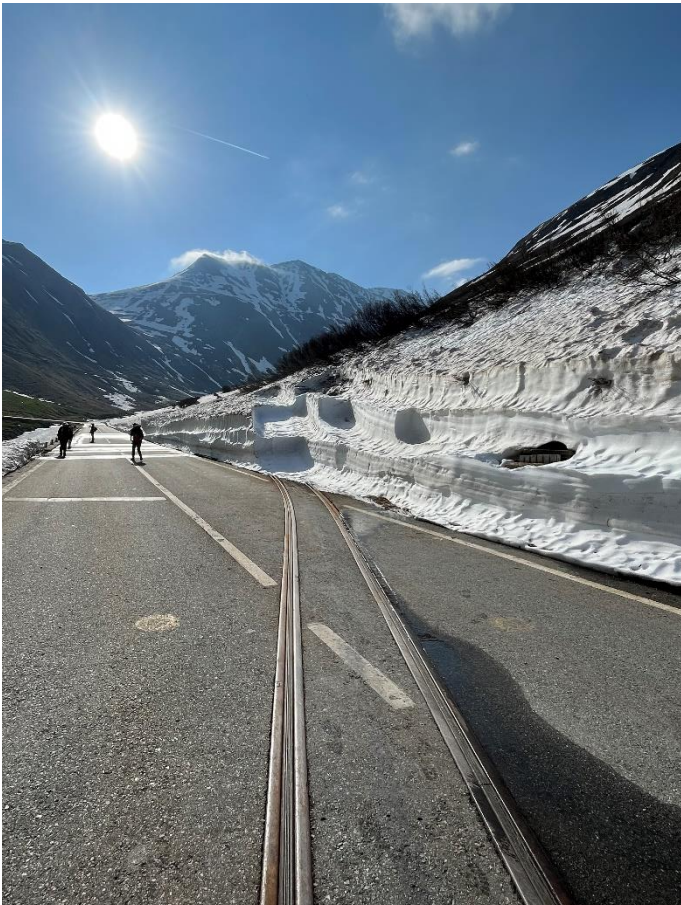
Situation bei der Hilfsbrücke bei Km 47.8.
Foto: Patrick Smit.



Blick von der Hilfsbrücke bei Km 47.8 bergwärts.
Foto: Patrick Smit.



Situation unterhalb des Bahnübergangs Furkastrasse.
Foto: Patrick Smit.



Blick vom Bahnübergang Furkastrasse bergwärts. Sofern das schöne Wetter anhält, kann der Bagger dem Restschnee so weit wegführen, dass die Anbaufräse der HGm 51 diesen Abschnitt freifräsen kann.

Ca. 100 m bergwärts ist der Gleiskörper vollständig sichtbar.

Foto: Patrick Smit.



Blick von Km 49.1 talwärts
Richtung Bahnübergang Fur-
kastrasse.
Foto: Patrick Smit.



Aufstieg zur Haltestelle Muttbach-Belvédère. Die
Hänge des Bidmers sind fast schneefrei.
Foto: Patrick Smit.



Die Schneehöhe des Lawinenkegels kurz vor der Zahnstangeneinfahrt von Muttbach-Belvédère beträgt mehr als 2 m.

Foto: Patrick Smit.



Die Zahnstangeneinfahrt von Muttbach-Belvédère.

Foto: Patrick Smit.



Im Bereich der talseitigen Einfahrweiche von Muttbach-Belvédère beträgt die Schneehöhe ca. 1.2 m.

Foto: Patrick Smit.



Die Wächte am Tällistock ist fast verschwunden. Die Schneedecke am darunterliegenden Steilhang ist vor nicht allzu langer Zeit niedergegangen.

2021 hat diese Lawine die Bahnanlagen von Muttbach-Belvédère erreicht und das bereits geräumte Gleis erneut bis 4 m verschüttet. Dieses Jahr wird uns dies erspart bleiben.

Foto: Patrick Smit.



Blick von der bergseitigen Einfahrweiche von Muttbach-Belvédère Richtung Bidmer (links vom Schneepfahl).
Foto: Patrick Smit.



Das Westportal des Scheiteltunnels.
Foto: Patrick Smit.



Eis-Stalagmiten im westlichen Eingangsbereich des Scheiteltunnels.

Foto: Patrick Smit.



Im Stockdunklen Scheiteltunnel entdecken wir an mehreren Orten Schimmelpilze an unbehandeltem organischem Material (z.B. Splitter von Bauholz).

Foto: Patrick Smit.



Blick vom östlichen Portalbereich des Scheiteltunnels Richtung Station Furka.
Foto: Patrick Smit.



Die Bahnanlagen der Station Furka.
Foto: Patrick Smit.



Das Ostportal des Scheiteltunnels.
Foto: Patrick Smit.



Unterhalb der Station Furka. Blick Richtung Furka.
Foto: Patrick Smit.



Die Sidelenbrücke zwischen Furka und Tiefenbach.
Foto: Patrick Smit.



Zwischen Sidelenbrücke und Steinstafelviadukt.
Foto: Patrick Smit.



Die «übliche» Schneewächte im Steinstafel.
Foto: Patrick Smit.



Blick vom Steinsäumli Richtung
Steinstafelviadukt. Im Gegen-
satz zu anderen Jahren ist die
Schneewächte geringmächtig.
Foto: Patrick Smit.



Das talseitige und mittlere Element der Steffenbachbrücke in Winterstellung.

Foto: Patrick Smit.



Das bergseitige Element der Steffenbachbrücke in Winterstellung.

Foto: Patrick Smit.



Dank den günstigen Verhältnissen wurde die Montage der Steffenbachbrücke zeitlich vorverschoben.
Foto: Patrick Smit.



Die «übliche» Lawine zwischen Tunnel 1 und 2.
2019 betrug die Schneehöhe bis 18 m. Das bergseitige Portal des Tunnels lag damals unter 2 m Schnee.
Foto: Patrick Smit.



Blick vom Felssporn des Tunnels 2 bergwärts.
Foto: Patrick Smit.



Der «übliche» Lawinenkegel zwischen Tunnel 2 und 3.
2018 hat diese Lawine das bergseitige Tor des Tunnels 3 eingedrückt und den Tunnel zu ca. $\frac{1}{4}$ mit Schnee verfüllt. Auch hier lag das bergseitige Portal des Tunnels damals unter 2 m Schnee.
Foto: Patrick Smit.



Das Gleis unterhalb des Tunnels 3 ist komplett schneefrei. Dafür haben sich an der «üblichen» Stelle erneut Schieferplatten gelöst und sind auf den Bahnkörper gefallen.

Foto: Patrick Smit.