

Zusammenfassung

Dank den sehr günstigen Schneeverhältnissen verrichtet das Schneeräumungs- und Auswinterungsteam neben der Auswinterung zahlreiche Arbeiten zu Gunsten den Abteilungen Bau, Betrieb, Verkauf und ZfW:

Abschleifen und ölen aller Holz-Tische und -Bänke der Gastronomie; Ausbesserung des Zufahrtsweges zur Station Muttbach-Belvédère; Aushängen der Fahrpläne 2022 in Tiefenbach, Furka, Muttbach-Belvédère und Gletsch; Ausräumung der Wassergräben zwischen Furka und Tiefenbach; Ausräumung der Wassergräben zwischen Tiefenbach und Steffenbachbrücke; Ausräumung der Wassergräben zwischen Tunnel 3 und Km 57.1; Mithilfe bei der Ausräumung des Durchlasses im Bahnhof Realp; Ausschalung der Grube Remise Gletsch; Austausch der defekten Zahnstangen bei Km 44.130; Einräumung der angelieferten Getränke ins Lager Realp und Getränkewagen Furka; Einrichtung der Küche Gletsch; Einrichtung des Baumaschinenmagazins; Entrümpelung der Lagerräume Gastronomie im Bahnhof Realp; Entrümpelung und Reinigung des Dienstgebäudes Oberwald; Erfassung aller Zahnstangensättel zwischen Oberwald und Realp; Erfassung der Lamellenhöhen aller Zahnstangen zwischen Oberwald und Realp; Erneuerung der Drehscheibenhebel Furka; Beiträge zu den Einsatzplänen für den Streckenbrandschutz; Erstmontage der Andreaskreuze am Wanderweg beim Bahnübergang Furkastrasse; Evaluation des Wasserbezugsortes in Gletsch für die Stützpunktfeuerwehr Obergoms; Evaluation des Wasserbezugsortes in Oberwald für die Löschhelikopter (noch nicht abgeschlossen); Felsräumungen oberhalb des Zufahrtsweges zur Station Muttbach-Belvédère; Freischaufeln und Markierung der Versicherungspunkte im Bereich des Totalumbaus (Teil der Abschlussarbeiten des Totalumbaus zwischen Bahnübergang Blauhaus und Km 49.6); Kontrolle der Tunnelbeleuchtung des Scheiteltunnels und Kehrtunnels; Mithilfe bei der Bodenverlegung im Bistro Realp; Mithilfe bei der Bodenverlegung in der Küche der Remise Gletsch; Mithilfe bei der Montage des neuen Wasserkrans in Tiefenbach; Mithilfe bei diversen Arbeiten im Stützpunkt Realp; Mithilfe bei Felsräumungen zwischen Km 57.46 und Km 57.1 bzw. Km 43.75 und Km 44.1; Mithilfe beim Einbau der Zahnstangeneinfahrt Blauhaus; Mithilfe bei der Montage der Brandlöschanlage zwischen Oberwald und Km 44; Reinigungsarbeiten vor Einbau der Drehgestelle der HGe 36 von MGBHistoric; Reparatur von diversen Bahnschildern; Revisionsarbeiten an den 3 INTRAC Raupenfräsen; Schmierung der Gleitflächen der Weichen; Schmierung der Zahnstangeneinfahrten; Steinräumung zwischen Sidelenbachbrücke und Station Furka zwecks Vereinfachung der Vegetationsarbeiten; Triage, Revision und Einlagerung der Ersatzteile für die INTRAC Raupenfräsen; Vorbereitung der 240 Windenlöcher für die Stopfarbeiten zwischen Blauhaus und Km 49.6.



Werner Spahni und Beat Mühlemann legen zwischen Bahnübergang Blauhaus und Km 49.6 die Versicherungspunkte für die Abschlussarbeiten des Totalumbaus frei.

Foto: Ruedi Schwarz.



Werner Spahni und Marcel Schild graben im frisch eingebrachten Schotter eines der vielen Windenlöcher für die anstehenden Stopfarbeiten.
Foto: Ruedi Schwarz.



Martin Wieland, Werner Spahni, Arno Rudolf, Beat Mühlemann und Marcel Schild beim Freilegen der 240 Windenlöcher. Eine mühsame Arbeit während fast 2 Tagen.
Foto: Ruedi Schwarz.



Ein Windenloch im Bereich des Totalumbaus vom Oktober 2021. Nach Pfingsten wird der Streckenabschnitt gestopft.
Foto: Ruedi Schwarz.



Schiene, Zahnstange und Oberbau oberhalb des Bahnübergangs Blauhaus, die im Oktober 2021 (Totalumbau) komplett ersetzt wurden.
Foto: Patrick Smit.



Felsräumungen oberhalb des Zufahrtsweges zur Station Muttbach-Belvédère.
Foto: Ruedi Schwarz.



Mit dem Pneulader räumen Martin Wieland, Ruedi Schwarz und Marcel Schild die Felsblöcke vom Zufahrtsweg weg.
Foto: Ruedi Schwarz.



Mit dem Abprall der Gunitarbeiten im Scheiteltunnel vom August und September 2021 werden die Schlaglöcher des Zufahrtsweges verfüllt und mit einer Vibrationsplatte verdichtet.

Foto: Ruedi Schwarz.



Toni Meier und Beat Mühlemann stellen die Andreaskreuze beim Übergang des Wanderweges unterhalb des Bahnübergangs Furkastrasse auf.

Foto: Beat Mühlemann.



Das erste Andreaskreuz steht.
Bild: Toni Meier.



Martin Wieland richtet das Blinksignal des Bahnübergangs Furkastrasse.
Foto: Toni Meier.



Im Oktober 2021 konnte die DFB vom Kanton Uri und Bundesamt für Strassen zu einem sehr guten Preis 3 INTRAC Raupenfräsen übernehmen. Nach einer eingehenden Inspektion wurden 2 der insgesamt 5 INTRAC Raupenfräsen abgebrochen. Die restlichen 3 INTRAC Raupenfräsen werden von Motoren Gruppe Uzwil und der Schneefräsen Gruppe schrittweise umfassend revidiert.

Stephan Stauber und Michael Bühler bei den Revisionsarbeiten im Baumaschinenmagazin.
Foto: Michael Bühler.



Am Dienstag, 31.5.2022 werden erste Bahnwagen nach Tiefenbach und Furka überführt.

Foto: Samuel Mohr.



Die HG 4/4 704 beim Wasserfassen mit dem neuen Wasserkran in Tiefenbach.

Foto: Samuel Mohr.



Am Mittwoch, 1.6.2022 wird das Schneeräumungs- und Auswinterungsteam mit einem Dampf-Bauzug zur Station Furka gebracht.

Foto: Patrick Smit



Auf dem Vorplatz der Station Furka liegt noch Schnee. Damit der Schnee schneller schmilzt, wird dieser nun mit dem Bagger «gestört».

Foto: Patrick Smit.



Das Brennholz, das Toni Meier mitgebracht hat, ist im Zwischenraum der Station Furka eingelagert. Dieser Holzvorrat reicht mit Sicherheit für die gesamte Betriebssaison 2022 und die Schneeräumung 2023.

Foto: Patrick Smit.



Im anderen Zwischenraum sind die Holzverschaltungen des Stationsgebäudes eingelagert.

Foto: Patrick Smit.



Da am späteren Nachmittag kein Bahntransport von Furka nach Realp möglich ist, wandert das Schneeräumungs- und Auswinterungsteam durch den Scheiteltunnel nach Muttbach-Belvédère. Dort wird es mit einem Personentransporter abgeholt.

Foto: Patrick Smit.



Susanne Betschart trifft Monika, die Sennerin während den Auswinterungsarbeiten ihrer Käserei in Gletsch.

Foto: Patrick Smit.



Montage des Drainagerohrs auf dem Viadukt Wyssgand beim Blauhaus in Gletsch.
Foto: Patrick Smit.



Der Schotter auf dem Viadukt Wyssgand ist eingebracht.
Foto: Patrick Smit.



Die Zahnstangeneinfahrt auf dem Viadukt Wyssgand.
Foto: Patrick Smit.



Die Zahnstangeneinfahrt ist berg- und talseitig verlascht. Als Nächstes muss zusätzlicher Schotter eingebracht werden. Später wird der gesamte Streckenabschnitt des Totalumbaus gestopft.
Foto: Patrick Smit.



Die Küche der Remise Gletsch mit dem neu verlegten Boden.
Foto: Patrick Smit.



Das Vorratslager in der Remise Gletsch.
Weil das Hotel und Restaurant Glacier du Rhône dieses Jahr nicht geöffnet ist, werden die Mitarbeitenden der Abschlussarbeiten des Totalumbaus und das Betriebspersonal der DFB in der Remise Gletsch verpflegt.
Foto: Patrick Smit.



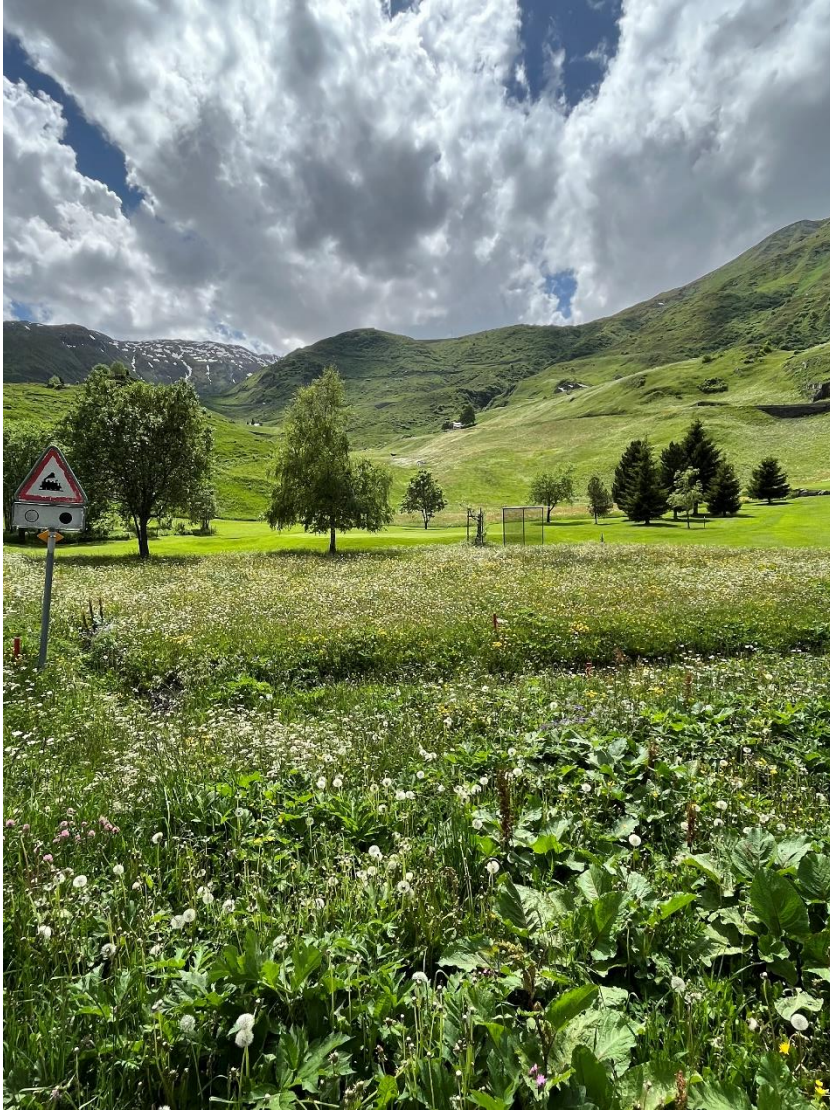
Markus Lacher beim Schleifen der Abdeckbleche des Schienentraktors Tm 2922 «Tuk-Tuk» in der Werkstatt der Dieselcrew.

Foto: Patrick Smit.



Daniel Feyer konstruiert die neuen Hebel für die Drehscheibe der Station Furka.

Foto: Patrick Smit.



Wegen des sehr milden Frühjahrwetters ist die Vegetation in der Furkaregion zeitlich rund 4 Wochen voraus.

Foto: Patrick Smit.



Die starken Böen während des Gewitters am frühen Pfingstsonntag-Nachmittag haben die bergseitige Bahnschranke des Bahnübergangs Bogen in Oberwald geknickt.

Während dieses Gewitters fiel so viel Regen, dass die Abflussmenge der Rotte in Gletsch innert kurzer Zeit von $6.5 \text{ m}^3/\text{s}$ auf über $11 \text{ m}^3/\text{s}$ anstieg. Dasselbe Phänomen wurde während des Gewitters vom Vortag beobachtet.