

BÄHNDLER-RÖVÜ

Nr. 93 | Juni 2020

Die Mitarbeiterzeitschrift der Jungfraubahnen

Top of Europe – drei Monate ohne Gäste

Die Online-Ausgabe
im Intranet
jungfrau.ch/br

V-Bahn

Endspurt mit Seilzug

Gastronomie

Neues im Terminal und auf der Winteregg

BLM

Vorbereitung für Niederflurtriebfahrzeuge



Grosse Leere während des Lockdowns



Gleisverschwenkung Wilderswil Flugplatz



Abwechslungsreiche Arbeit als Gleisbauer

Inhalt

AKTUELLES

Direktor Urs Kessler blickt trotz Seuchenjahr optimistisch in die Zukunft	4
Christoph Boss und Ramona Stucki starten im Rest. Winteregg	7
V-Bahn: Im Terminal entstehen neue Gastronomieflächen	9
Neuer Leiter Produktionsküche Thomas Bodack	11
V-Bahn: Weiterer Meilenstein mit Start des Seilzugs erreicht	12
Betriebsfeuerwehr für den Ernstfall gewappnet	14

PROJEKTE

Neues Rollmaterial Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG (BLM)	16
Die Erlebnisberge der Jungfraubahnen – für alle etwas dabei	18
Gleisverschwenkung – Direktanschluss Wilderswil Flugplatz	20
Burglauen: Ohne Barriere und barrierefrei	22

EVENTS

Seit dem 6. Juni 2020 fahren die Bahnen wieder	23
Die Unvollendete – Ein Rückblick auf 22 Jahre SnowpenAir	24

HR-NEWS

Verabschiedung der Pensionierten	26
----------------------------------	----

WIR BÄHNDLER

Die grosse Leidenschaft neben der Arbeit	27
Christian Zimmermann schätzt die Vielseitigkeit seiner Arbeit	28
Auf Besuch bei Heinz Kobel in Savièse	30
Jubilare	32
Mutationen	33

MARKTPLATZ | AGENDA

Marktplatz	34
Wettbewerb	34
Bravo!	34
Humor	35
Agenda	35

Ergänzende Informationen

Im Intranet finden Sie ergänzende Informationen (Texte, Grafiken, Bilder usw.) zu den Artikeln mit dem untenstehenden Logo.

Zu finden sind die ergänzenden Informationen unter:

www.jungfrau.ch/br



Impressum

Redaktion: Markus Balmer (bama), Nadine Gehri (gena), Marco Luggen (luma), Kathrin Naegeli (naka), Daniela Roth (roda), Christoph Schläppi (slcr), Liliane Schmocker (smli), Gian Simmen (sigi), Daniela Wyss (wyda). Bähndler-Rövu, Harderstrasse 14, CH-3800 Interlaken, Telefon +41 33 828 71 11, Fax +41 33 828 72 64.

Erscheint: zweimal jährlich. **Auflage:** 1800 Exemplare. **Redaktionsschluss** für die Nummer 94: 6. November 2020. **Titelbild:** Jungfraujoch – Sphinx-Terrasse während des Lockdowns



Kathrin Naegeli
Leiterin Corporate Communications

Ankommen in stürmischen Zeiten

Eigentlich war alles klar: Ab dem 1. November 2019 geht es für mich am neuen, alten Arbeitsort, im gleichen Büro mit den teils gleichen Bildern wie Ende 2006 wieder los mit der Arbeit bei den Jungfraubahnen. Einen Monat pendeln, dann der Umzug zurück aufs Bördeli und alles nimmt seinen gewohnten Lauf. Nach einer rund zehnjährigen Rundreise Interlaken – Brüssel – Bern – Interlaken freute ich mich auf bekannte und neue Gesichter, die «alten», bekannten Bahnen und natürlich die Berge, Seen und Täler, in denen ich mich genauso wohlfühle wie in den Häuserschluchten der grossen Städte.

Nun befinden wir uns bei den Jungfraubahnen seit meinem «Re-Start» in einem einzigen, grossen Sturm, der immer mal wieder etwas die Richtung wechselt, aber bisher kaum einmal nachgelassen hat.

Ein ausgewachsener Sturm prägte auch gleich den Start im November. In meiner zweiten Arbeitswoche waren am Donnerstagabend gegen 200 Personen auf der Kleinen Scheidegg stecken geblieben, da der Sturm die weitere Evakuierung nicht mehr zulies. Nach einem grossartigen Einsatz vieler unserer Mitarbeitenden konnten die Gäste und das Personal dann am Freitagmorgen mit Helikoptern (und später auch mit Sesselbahn und Autos) evakuiert werden. Den gleichzeitig stattfindenden Mediensturm hatten wir bis anfangs Nachmittag auch bewältigt und waren alles in allem glimpflich davongekommen.

Und so ging es oft stürmisch weiter, was zu einer mehrmaligen Verschiebung des Wintersaison-Starts führte. Die Eröffnung der neuen Männlichenbahn brachten wir Mitte Dezember mit den VIP-Gästen «häb-chläb» am Sturm vorbei und gut über die Bühne, bevor dann über die Feiertage die technischen Probleme mit dem Ticketing-System wieder für Schlagzeilen und Aufsehen sorgten.

Kurz nach dem Grossanlass der Lauberhornrennen warf bereits das Coronavirus seine Schatten voraus und inzwischen liegen dunkle Gewitterwolken über dem Schweizer Tourismus-Himmel. Unsere Region war wohl eine der ersten, die Ende Januar das Wegbleiben der Gäste aus China und kurz darauf weiterer Gruppen aus anderen asiatischen Ländern zu spüren bekam. Bereits Ende Januar erfolgte die erste interne Meldung ans Jungfraubahnen-Team. Ich überlegte damals kurz, ob ich wohl extra einen

**Nehmen wir
diese neuen
kommunikativen
Herausforderungen an,
wie das viele
Mitarbeitende in den
letzten Monaten
bereits getan haben.**

neuen «Coronavirus»-Ordner im System eröffnen sollte, was ich dann auch tat. Inzwischen umfasst dieser Ordner unzählige interne und externe Meldungen und Mitteilungen, die mit dem Virus zusammenhängen.

Um beim Bild des Sturms zu bleiben: Ja, ab und zu gerieten wir in den letzten Wochen und Monaten auch in einen «Shitstorm». Diese Stürme waren heftig und oft auch unter der Gürtellinie, zum Glück aber meist von relativ kurzer Dauer und liessen sich zwischen Medienstelle, Railinfo und Customer-Service abfangen. Frei nach dem Grundsatz aus der Kommunikationstheorie: «Man kann nicht nicht kommunizieren.» Und da sind wir beim Thema, nämlich der Kommunikation.

Vielleicht ist es Zufall, vielleicht Schicksal, dass mich meine Masterarbeit von 2008 zur Krisenkommunikation bei den Jungfraubahnen immer wieder einholt und in meinem Berufsalltag begleitet. Und gerade in aussergewöhnlichen Zeiten zeigt sich, wie gut wir alle – beruflich und privat – kommunizieren können. Dabei geht es um mehr, als sich gut verkaufen zu können. Es geht darum, dem Gegenüber zuhören und je nachdem seinen und ihren Ängsten, Sorgen, vielleicht auch Ärger oder Trotz mit Verständnis und lösungsorientiert begegnen zu können.

Denn eines zeigten die letzten Wochen klar: Toll haben wir so viele digitale Möglichkeiten, um mit Freunden, Familie und Mitarbeitenden in Kontakt zu bleiben, uns zu sehen, nicht nur zu hören. Und trotzdem: Die Kommunikation wird damit nicht einfacher, vielleicht führt sie manchmal sogar zu mehr Missverständnissen. Denn die Atmosphäre im Homeoffice ist eine andere als jene im Büro. Man spürt das Gegenüber über zwei Bildschirme hinweg weniger gut, als wenn wir uns vis-à-vis sitzen. Und wenn wir uns künftig vielleicht teils mit Masken treffen, im Zug oder im Büro, beschränkt sich die Mimik auf Augen und Stirne – auch das wird die Kommunikation verändern und von uns viel Anpassungsfähigkeit fordern. Nehmen wir diese neuen kommunikativen Herausforderungen an, wie das viele Mitarbeitende zwischen Interlaken und Jungfraujoch in den letzten Monaten bereits getan haben.

Auf den ersten Blick unverändert erscheint diese Ausgabe der Bähndler-Rövu – notabene analog und digital. Sie erscheint aber später und thematisch teils verändert. Zudem wird es dieses Jahr aus Spargründen nur zwei statt drei Ausgaben geben. Geblieben sind die Geschichten und Gesichter aus der Jungfraubahnen-Welt. Auch in stürmischen Zeiten braucht es Konstanten und damit ein lebendiges und unmissverständliches Lebenszeichen der Jungfraubahnen und des ganzen Jungfraubahnen-Teams.

Urs Kessler blickt trotz Seuchenhjahr optimistisch in die Zukunft



Die Corona-Wochen sind an den Jungfraubahnen, ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und ihrem Direktor nicht spurlos vorbeigegangen. Sie werden auch den Sommer durch weiter nachhallen. Optimismus und die Planung der Zeit «danach» wechselten sich ab mit Fragen und Risikoabwägungen, teils alleine, teils in Telefon- und Videokonferenzen. Die Bähndler-Rövü schaut mit Jungfraubahnen-Direktor Urs Kessler zurück und voraus.



Ende März 2020 – nachmittags um 14.00 Uhr auf der Kleinen Scheidegg

Bähndler-Rövü: Urs Kessler, wie ist die Gemütslage nach den letzten heftigen Wochen und Monaten 2020?

Urs Kessler: Gesundheitlich geht es mir gut. Aber die letzten Wochen und Monate waren sehr herausfordernd. Für mich waren sie viel anspruchsvoller als das Generationenprojekt V-Bahn. Einerseits war und ist die Gesundheit unserer Mitarbeitenden zentral, andererseits mussten wir auch immer schauen, dass der wirtschaftliche Schaden in Grenzen gehalten und Kosten gesenkt werden konnten.

Wie haben Sie in dieser Zeit gearbeitet und gelebt?

Ich arbeitete in meinem normalen Tagesrhythmus vom Büro aus. Aber ich hatte mehr Videokonferenzen als früher (lacht). Es ging wie gesagt darum, eine Balance zu finden zwischen Gesundheit und Wirtschaft, zwischen Kosten einsparen und trotzdem in die Zukunft zu in-

Es geht darum, die Balance zu finden zwischen Gesundheit und Wirtschaft, zwischen Kosten einsparen und in die Zukunft investieren.

vestieren. Meine Hauptaufgabe war und ist es, das Unternehmen in der veränderten Situation langfristig und erfolgreich zu positionieren und für die Zukunft fit zu machen. Natürlich war auch die Kommunikation mit dem ganzen Jungfraubahnen-Team wichtig und teils intensiv.

Oft war ich auch vor Ort, im Betrieb und auf den Baustellen.

Noch im Januar freuten sich die Jungfraubahnen über gelungene Feiertage und den tollen Start ins 2020. Welche Massnahmen hat das Unternehmen seither getroffen, um die Kosten zu senken?

Seit anfangs Februar haben die Jungfraubahnen verschiedene Spar- und Kostensenkungsmaßnahmen getroffen. Wir waren hier die ersten im gesamten touristischen und öffentlichen Verkehr. Zuerst erfolgte die Streichung der Zusatzzüge und der Abbau von Überzeit und Ferien. Dann haben wir für rund zwei Drittel des Jungfraubahnen-Teams Kurzarbeit eingeführt. Inzwischen sind es über 70 %. Mein oberstes Ziel war und ist, Entlassungen zu vermeiden. Zudem haben wir einen Plan, der uns erlaubt, situativ und je nach Entwicklung zu reagieren, auch auf den Märkten.

Sie sprechen die Entwicklung und die Märkte an. Wie gelang es, Kosten zu sparen, aber trotzdem für den Re-Start bereit zu sein?

In den Wochen, in denen nur noch ein ausgedünnter Fahrplan für die ÖV-Linien zum Einsatz kam, nutzen wir die Zeit für Revisionen und den Unterhalt des Rollmaterials – nebst der Gesundheit hatte und hat die Sicherheit höchste Priorität. So waren wir jederzeit bereit, möglichst rasch den Betrieb wieder hochzufahren, sobald es die Situation und der Bund erlaubten.

Jungfrauoch und First waren mehrere Wochen geschlossen. Wie schnell gelang der Re-Start?

Beim Jungfrauoch konnten wir praktisch von 0 auf 100 loslegen. Wir haben die verschiedenen nötigen Arbeiten vorziehen können. Bei der Firstbahn haben wir die Revision vom Herbst nun ins Frühjahr gelegt und können so bis am 21. Oktober 2021 durchfahren. So waren wir auch da innerhalb der kurzen Frist bereit hochzufahren.

Und wie steht es um die anderen Bahnen auf den Harder und die Schynige Platte?

Auch bei der Harderbahn haben wir die Revision auf März vorgezogen. So waren wir auch

da bereit, sofort zu starten, sobald das grüne Licht kam. Und nun können wir dank der vorgezogenen Revision bis am 27. November 2020 fahren.

Bei der Schynige Platte-Bahn war die Eröffnung am 30. Mai 2020 geplant. Da haben wir uns auch auf Grund des Schutzkonzeptes entschieden, am 1. Juli loszulegen.

Und der vorher erwähnte Plan, wie wird der umgesetzt?

Mit dem Plan hatten wir bereits im Februar ein Instrument entwickelt, das uns erlaubt hat, situativ und je nach Entwicklung zu reagieren, auch auf den Märkten. Zudem war es schon immer eine Stärke unseres Unternehmens, sich rasch und effizient veränderten Marktbedürfnissen anzupassen. Wir wollten die ersten sein, die wieder auf allen Märkten präsent sind.

Der Schweizer Markt wird einen grossen Platz einnehmen dieses Jahr. Wie ist da das Vorgehen?

Es gab verschiedene Überlegungen, da relativ früh klar wurde, dass sich der internationale Markt langsamer erholt und die Reisetätigkeit

Wir haben die Zeit für Revisionen und den Unterhalt des Rollmaterials genutzt.

noch länger eingeschränkt bleibt. Wir hatten schon immer Aktionen und Angebote für den Schweizer Markt. Diese haben wir dieses Jahr mit TV-Werbung und PR-Aktionen noch verstärkt. Das wird nun sicher stärker wahrgenommen, weil die Schweizerinnen und Schweizer dieses Jahr lieber im Land bzw. in der Region bleiben wollen. Nun haben wir eine noch grössere Angebotspalette geschaffen für all unsere Bahnen.

Werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Marketing-Teams auch bald wieder auf Reisen gehen?

Ja, sie werden unserer Strategie folgend bald unterwegs sein, sofern es gesundheitlich ver-



Das Plateau mit Sicht Richtung Sphinx



Die Sphinx-Terrasse mit dem Mönch im Hintergrund



Mittags auf dem Jungfrauoch: Ende März im leeren Bahnhof



Schönstes Wetter und leider trotzdem keine Gäste auf der Kleinen Scheidegg

tretbar ist und es die Reisemöglichkeiten überhaupt zulassen. Mit unseren Vertretungen vor Ort, übrigens seit 1997, sind wir nahe am Puls des Marktes.

Welche Zwischenbilanz ziehen Sie aktuell?

Es geht jetzt darum, das Seuchenjahr 2020 trotz allem so erfolgreich wie möglich zu gestalten. Die Windrichtung ist durch das Corona-Virus vorgegeben, diese können wir nicht ändern. Aber wir können die Segel anders setzen. Das haben wir getan. Als Beispiel sei hier unsere globale «Welcome back»-Promotion erwähnt.

Kann man die Einbussen durch das Coronavirus bis jetzt schon beziffern oder zumindest abschätzen?

Die Jungfraubahn-Gruppe geht davon aus, dass das Ergebnis 2020 deutlich unter den Ergebnissen der Vorjahre liegen wird. Nun sind wir seit dem 6. Juni wieder offen und fahren mit den meisten Bahnen. Vorerst werden wohl vor allem

Schweizerinnen und Schweizer reisen. Wenn wir schon bald auch wieder für den internationalen Markt erreichbar sind, dann kämen wir wohl mit einem hellblauen Auge davon. Vieles wird aber auch von den Reisemöglichkeiten, der Reisefreudigkeit und den finanziellen Mitteln unserer Gäste abhängen.

Wichtig war in den letzten Wochen auch, dass einige grosse Baustellen, darunter jene für die V-Bahn, geöffnet bleiben konnten. Das brauchte einige Anstrengungen.

Bauherrschaft und Gesamtplaner haben gemeinsam die jeweiligen Vorschriften des Bundes in Sachen Abstandhalten und Hygiene umgesetzt. Die Massnahmen des Bundesamts für Gesundheit (BAG) können wir alle gut umsetzen, da wir relativ viel Platz haben. Die Arbeiter wurden sensibilisiert, zudem habe ich unter anderem unseren Qualitäts- und Risk-Manager aus der Kurzarbeit zurückgeholt. So

konnten wir die Baufirmen bei der Einhaltung der Vorschriften unterstützen. Hier hat uns gerade auch der Regierungsrat des Kantons Bern grossartig unterstützt. Dafür bin ich dankbar und schätze das sehr.

Weshalb war es für Sie so wichtig, dass die Arbeit auf den Baustellen weitergeht?

Mir war wichtig, damit aufzuzeigen, dass die Welt nicht stillsteht. Wir wollen damit auch positive Impulse setzen. Die Arbeit geht weiter, wir arbeiten alle an der Zukunft. Und gerade das Generationenprojekt V-Bahn ist nicht nur für unser Unternehmen, sondern auch für die ganze Jungfrau Region enorm wichtig.

Und die Arbeiten sind weiterhin auf Kurs?

Ja, wir sind auf Kurs. Das gelang auch dank dem tollen Einsatz der Bauarbeiter, Planer und unsern Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die den Personal- und Gütertransport sowie die Verpflegung sicherstellten. Nun können wir die V-Bahn sogar eine Woche früher, am 5. Dezember 2020, mit durchgehendem Winter-sportbetrieb eröffnen. Damit wollen wir für den gesamten Tourismus in der Schweiz, im Kanton Bern und im Berner Oberland positive Impulse setzen.

Wenn Sie drei Wünsche frei hätten, für 2020 – welche wären das?

Ein gesundes Jungfraubahnen-Team und keine Entlassungen.
Sofortiger Impfstoff gegen das Coronavirus.
Ein positiver Geschäftsverlauf 2020 ohne Sturmwinde im Herbst und ohne Coronavirus-Orkan.

Wann gehen Sie wieder auf Reisen?

Geschäftlich geht es Ende Juli 2020 auf eine Verkaufsreise quer durch Asien.

Text: Kathrin Naegeli



Keine Gäste im Shop in der Eingangshalle auf dem Jungfraujoch



Der Osterhase wartete vergebens – Lindt und Sprüngli im Flagship Store in Interlaken



Interlaken Ende März – Flagship Store geschlossen, leerer Höhweg

Christoph Boss und Ramona Stucki starten im Rest. Winteregg

So hatten sich Christoph Boss und Ramona Stucki ihren Start im Restaurant Winteregg nicht vorgestellt: Gerade hatten sie den Pachtvertrag unterschrieben, da beschloss der Bundesrat den Lockdown. Die beiden lassen sich aber nicht entmutigen und passen ihre Pläne und Angebote an die sich immer wieder ändernden Vorgaben an. Am 6. Juni konnte nun die Eröffnung erfolgen.

Darauf, dass es endlich losgeht, hatten sich Christoph Boss und Ramona Stucki gefreut. Sie bringen viel Erfahrung in der Gastronomie mit. Das war auch in den letzten Wochen hilfreich. So hatten sie zum Glück noch keine Mitarbeitenden engagiert. Nun starteten sie erst einmal mit je einer Fix-Stelle in der Küche und dem Service, weiteres Personal können sie kurzfristig aufbieten. «Vieles, was wir überlegen und entscheiden, müssen wir kurz darauf wieder überdenken oder anders machen», erklärt Ramona Stucki die aktuelle Herausforderung.

Trotz des Coronavirus ist die Stimmung heiter und sie gehen trotz allem «relaxed» mit der Situation um. Sie werden beide auf der Winteregg wohnen und fühlen sich in der Wohnung über dem Restaurant bereits heimisch. Zudem konnten sie mit einem Take-away die Bauleute verpflegen, die an der neuen Unterführung arbeiten.



Ramona Stucki und Christoph Boss wirten neu im Restaurant Winteregg



Trotz Baustelle lockt die Sicht auf Eiger, Mönch und Jungfrau

Vieles, was wir überlegen und entscheiden, müssen wir kurz darauf wieder überdenken oder anders machen.

«Wir starteten nun mit einer kleineren Karte und schauen, wie es läuft», sagt Christoph Boss. Die Besucherinnen und Besucher können regionale Kost mit lokalen Produkten genießen. Auf der Karte setzt Christoph Boss auf viele hausgemachte Gerichte und traditionelle Schweizer Küche.



BLM-Bauarbeiten für die Personenunterführung beim Restaurant Winteregg

Koch und Restaurationsfachfrau

Boss ist gelernter und leidenschaftlicher Koch. Aufgewachsen in Grindelwald ist er in der Region stark verankert. Unter anderem führte er die Steitor-Bar in Grindelwald und das Bistro Bödelibad in Interlaken. Auf seinen Wanderjahren als Koch bewegte er sich sowohl in der traditionellen wie auch in der internationalen Gastronomie.

Ramona Stucki ist eidg. diplomierte Restaurationsfachfrau mit Wirtepatent. Sie hat in namhaften Betrieben wie dem Restaurant Landhaus

im Liebefeld/Köniz und zuletzt in der Klinik Schönberg in Gunten gearbeitet. Sie wird an der Front die Gäste in Empfang nehmen und mit ihrem guten Gefühl für Ambiente allen Besucherinnen und Besuchern einen erlebnisreichen Aufenthalt bieten.

Abgesagte Anlässe – gluschtige Alternativen

Die Gäste sollen sich wohl fühlen – trotz den Massnahmen, die wegen des Coronavirus berücksichtigt werden müssen. Zwar mussten

Die Gäste sollen sich wohl fühlen, trotz den Massnahmen, die wegen des Coronavirus berücksichtigt werden müssen.



Gleisquerung mit Rohrblock Station Grütschalp

die Movie-Nights 2020 bereits abgesagt werden. Der beliebte Brunch, das Äpler-Zmorge, kann diesen Sommer voraussichtlich nicht mit einem Buffet stattfinden. Deshalb planen die beiden neuen Pächter, ein Zmorge mit einem Tellerservice. Die Musik wird dann für einmal nicht live gespielt, sondern ab Band kommen.

Im Gespräch spürt man, dass sich Christoph Boss und Ramona Stucki darauf gefreut haben, loszulegen. Sie sind bereits gut eingespielt und sich gewohnt, dass gewisse Dinge kurzfristig wieder geändert oder umorganisiert werden müssen.

Text: Kathrin Naegeli

V-Bahn: Im Terminal entstehen neue Gastronomieflächen

Im Terminal Grund und Eigergletscher entstehen neue Gastronomieangebote in Form von Kleinflächenkonzepten und der neuen Produktionsküche. Die Küche wird durch die Jungfrau Gastronomie AG betrieben.

Im Bistro Terminal Grund werden die Gäste ab Dezember 2020 eine attraktive Gastronomiefläche mit folgendem Angebot finden:

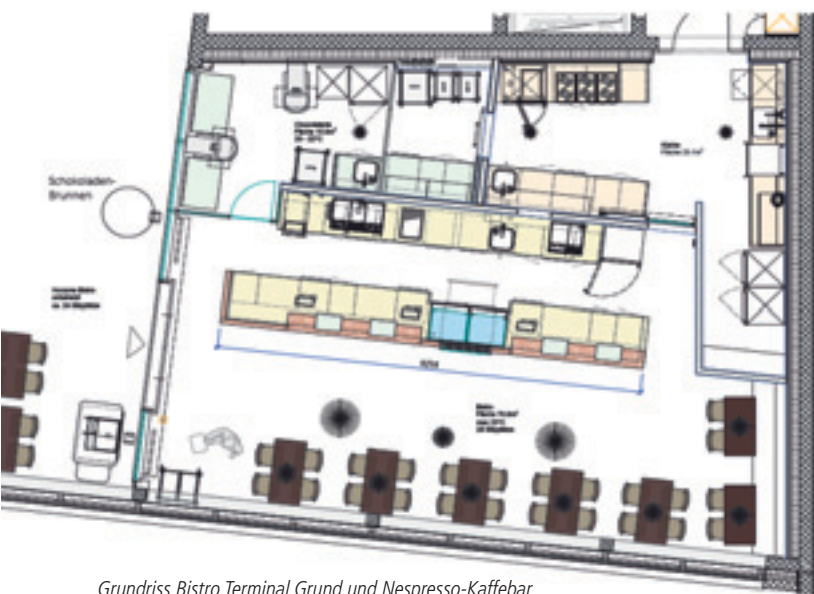
- Nespresso-Kaffeebar
- Show-Confiserie «Top of Europe»
- Snacking süss und salzig
- Schokoladenbrunnen

Das Bistro steht im Zeichen von Nespresso-Kaffeequalität in all ihren Facetten. Ergänzt mit süssen und salzigen Snacks, wie vor Ort

frisch gebackener Brötchen und Gipfeli sowie Sandwiches. Im Wechselsortiment werden den Gästen warme Snacks wie Hotdogs, Hot Paninis und Toasts angeboten. Die hauseigenen Confiserie Produkte «Eigerspitzli» und die «Hausgemachte Tafelschokolade» erscheinen in einem neuen Design und werden in der kleinen kompakten Show-Confiserie vor den Augen unserer Gäste produziert. Alle weiteren hausgemachten Patisserie-Spezialitäten wie die beliebte Rahmschnitte, Eglusa und Schwarzwälder Torte

sowie Nussgipfel werden weiterhin auf dem Eigergletscher in Handarbeit nach den bewährten Rezepten hergestellt. Um unsere Gäste in den Sommermonaten auf die hausgemachte Schokolade gluschtig zu machen, kann am Schokoladenbrunnen Schokolade degustiert werden.

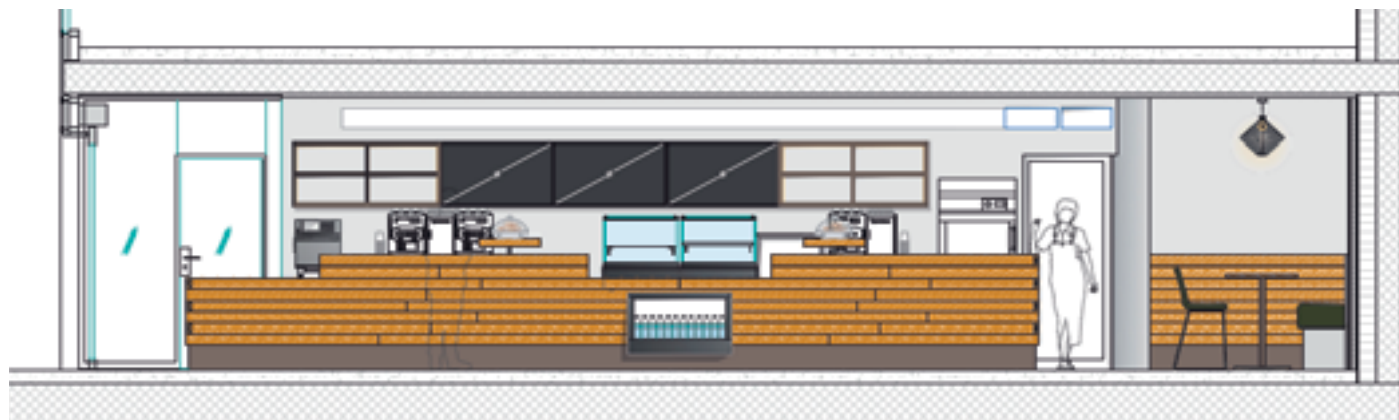
Das Bistro ist modern in den trendigen und warmen Brauntönen gehalten. Speziell fallen die markant gestaltete Verkaufstheke aus gelöltem und naturbelassenem Fichtenholz auf.



Grundriss Bistro Terminal Grund und Nespresso-Kaffeebar



Impression Nespresso-Kaffeebar



Frontansicht gästeseitig, Theke aus Holz

Das Bistro auf der Umsteigestation ist identisch konzipiert und gestaltet. Einziger Unterschied ist, dass bei jenem in der Umsteigestation auf der Fläche eine Shopwand für den Verkauf von Souvenirs integriert ist.



**Auf der Kleinfläche
wird ein modulares
Noodle-Soup-Konzept
in Form eines Food
Trucks realisiert.**

Noodle Soup Bar

Auf der Kleinfläche von zirka 50m² wird ein modulares Noodle-Soup-Konzept in Form eines Food Trucks realisiert – speziell für alle Gäste, die asiatisches Essen lieben. Unsere asiatischen Mitarbeitenden verkaufen die diversen Varianten an Nudelsuppen, welche wir mit authentischen Rezepten in der neuen Produktionsküche mit Frischprodukten herstellen. Das Konzept lässt es zu, dass je nach Bedarf und Saison die Themen auf z.B. Dim Sum.

Hotdogs, Rice-Bowls, oder andere gewechselt werden können. Die asiatische Gestaltung mit Street-Food-Impressionen und dem markanten Top of Europe Tuktuk ist ein Hingucker.

Produktionsküche (Culinary Center Top of Europe)

In der Produktionsküche, dem Culinary Center Top of Europe, produzieren wir produzieren wir Fertiggerichte unter Einbezug von regionalen und lokalen Produkten. Die Produktionsküche mit rund 500m² Grundfläche hat eine direkte logistische Anbindung an den Eiger Express. Das zu realisierende Culinary Center unterscheidet sich von herkömmlichen Produktionsküchen, in denen meist die klassische Cook & Chill-Methode angewendet wird. Im Culinary Center werden dagegen bestimmte Kochmethoden aus der produzierenden Lebensmittelindustrie übernommen. Die finale Veredelung der Gerichte wird weiterhin von den

Köchen in unseren Restaurants «à la minute»
vorgenommen.

Text: Reto Mettler

Grobablauf der zukünftigen Produktionsküche:

- 1 Warenanlieferung /Warenkontrolle
- 2 Warenlager Frische und Kolonial
- 3 Vorbereitungsraum für Tagesproduktion
- 4 Produktion: Anwendung der verschiedenen Produktionsmethoden
- 5 Schockkühlen und Schockgefrieren
- 6 Zwischenlagerung
- 7 Kommissionierung der gekochten Produkte (Verpacken, Versiegeln, Deklarieren)
- 8 Lagerung im +/- Bereich zur Auslieferung
- 9 Abwasch Küche
- 10 Abwasch Gebinde

Neuer Leiter Produktionsküche



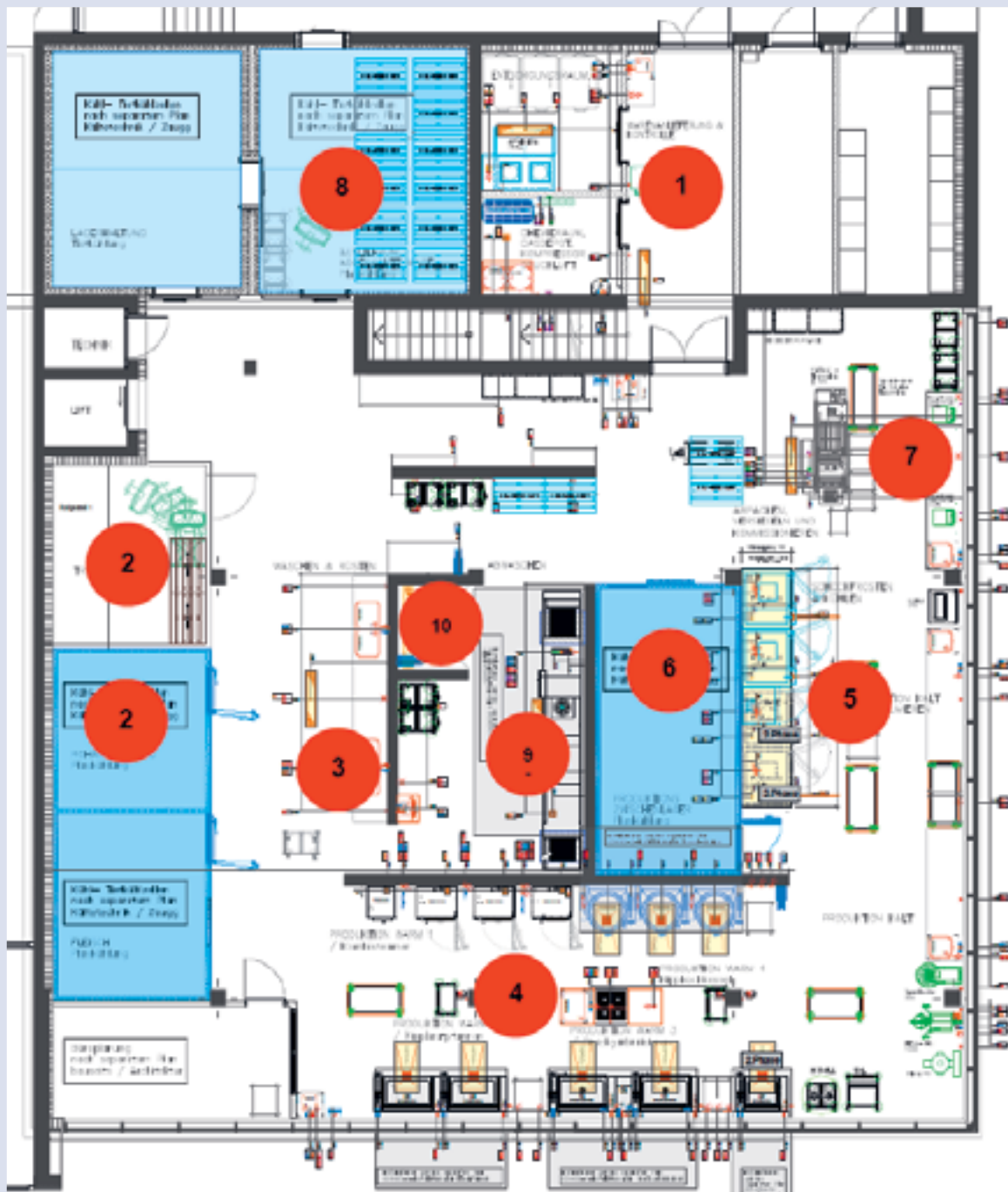
Am 1. April 2020 ist Thomas Bodack in der neu geschaffenen Funktion als Leiter Produktion für die zukünftige Produktionsküche Terminal Grund gestartet. Als prioritäre Aufgabe wird Thomas Bodack in den kommenden Monaten für die Inbetriebnahme und Führung der neuen Produktionsküche verantwortlich sein.

Die Erarbeitung und Umsetzung des Konzepts Produktionsküche Terminal Grund ist eine wichtige Aufgabe zur zukünftigen Ausrichtung der Jungfrau Gastronomie.

Thomas Bodack ist gelernter Koch und Eidg. dipl. Küchenchef und bringt fundierte Kenntnisse aus diversen Grossküchen mit. Sein beruflicher Lebensweg führte ihn sowohl in die traditionelle Gastronomie wie auch in die Gastronomie der Gesundheitsbranche. Zusätzlich bringt er Er-

fahrung in der Tätigkeit als Schulungsleiter aus einem Hospitality-Beratungsunternehmen mit. Thomas Bodack ist weiter leidenschaftlicher Prüfungsexperte Koch / Köchin EFZ.

Der 54-jährige Deutsche ist verheiratet und Vater einer erwachsenen Tochter. Er lebte während 25 Jahren in Gsteigwil und ist seit 7 Jahren in Thun wohnhaft.



V-Bahn: Weiterer Meilenstein mit Start des Seilzugs erreicht



Das V-Bahn-Projekt biegt auf die Zielgerade ein: Nachdem in den Wintermonaten mehrere Stürme für einige Verzögerungen auf der Baustelle am Eigergletscher gesorgt hatten, sind die Arbeiten auch dort wieder auf Kurs. Am 30. April 2020 erfolgte plangemäss der Start des Seilzugs für den Eiger Express. Dieser wird bis Mitte August dauern.

Der Seilzug ist einer der wichtigsten Meilensteine im Generationenprojekt V-Bahn, das die Jungfraubahnen mit der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen (GGM) realisieren. Der Eiger Express ist die weltweit schwerste, je gebaute 3S-Bahn mit einer installierten Motorenleistung von 4 x 500 kW (Nennleistung). Die grosse Höhendifferenz von 1385 Metern und die Länge der Bahn mit 6480 Metern erfordern sieben Streckenstützen und Tragseile von einem Durchmesser von 58 Millimetern. Die Seilzugarbeiten werden rund 15 Wochen Arbeit in Anspruch nehmen.

Vorarbeiten

Für den Seilzug erfolgten die Vorarbeiten bereits während Monaten. Die rund 400 Tonnen an Montagewerkzeug beinhalten Seilwinden, Schutzgerüste für Bahn- und Strassenquerungen und Hilfsstützen. Alles Material für die Bergstation wurde mit der WAB in die Salzegg transportiert und dort auf die Materialseilbahn nach Eigergletscher umgeladen.

In mehreren Schwertransporten wurden im Herbst 2019 die vier Tragseile und das Zugseil nach Grindelwald transportiert.

Verschiedene Seile und Hilfsstützen

Der eigentliche Seilzug begann mit einem leichten Kunststoffseil mit enormer Zugfestigkeit. Dieses wurde mittels Helikopter über die Strecke auf die Stützen gelegt. Am unteren Ende dieses Kunststoffseils wurde ein erstes Litzenstahlseil mit einem Durchmesser von 32 Millimetern und einem Gesamtgewicht von 26 Tonnen befestigt. Dieses Stahlseil dient nun wieder als Vorseil, um ein weiteres Litzenstahlseil mit einem Durchmesser von 48 Millimetern und einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen über die Strecke zur Bergstation hochzuziehen. Da die Vorseile dünner sind, können diese beim Seilzug nicht so straff gespannt werden wie das letztlich eingebaute Tragseil. Dies führt dazu, dass auf der Strecke Hilfsstützen montiert werden, welche



Blick in die Bergstation des Eiger Express

das «schlaffe» Vorseil über den Bäumen des Waldes, den Strassen und der WAB halten. Um möglichst wenige dieser Hilfsstützen aufstellen zu müssen, werden die Seile am Berg mittels einer Seilzugmaschine gezogen und im Tal mittels Winde gleichzeitig gebremst.

Mit dem 48 Millimeter dicken Vorseil wird anschliessend das für den Endzustand erforderliche Tragseil mit einem Durchmesser von 58 Millime-

tern und einem Gesamtgewicht von 131 Tonnen eingezogen. Das Tragseil wird in der Bergstation durch die Station gezogen, um Reservelängen für das Aufwickeln auf dem Seilpoller zu erhalten.

Zeitraubender Seilzug

Dieser aufwändige Vorgang wird viermal wiederholt, bis alle vier Tragseile (zwei Seile für die Spur links und zwei Seile für die Spur rechts)



Domenik Liener, Urs Kessler, Raphael Reinle und Ueli Schmid

eingezogen und verankert sind. Je Seilzug sind rund 3 Wochen veranschlagt. Nun ist die Fahrbahn für die neue Bahn erstellt. Bevor das Zugseil eingezogen wird, werden anstelle der Hilfsstützen die Zugseil-Zwischenaufhängungen auf der Strecke zwischen den Trageseilen montiert. Die Zwischenaufhängungen tragen das Zugseil mittels Seilrollen.

Erst jetzt wird das umlaufende Zugseil mit einem Durchmesser von 56 Millimetern eingezogen. Das durchlaufende Seil dient dazu, die Kabinen zu bewegen. Das Zugseil ist so schwer, dass es in zwei Stücken produziert und nach Grindelwald transportiert wurde. Das Zugseil wird vor Ort zusammengespleisst. Damit das Zugseil genügend Grundspannung besitzt, wird es in der Talstation über ein Spanngewicht von 26 Tonnen gespannt.

Weitere Arbeiten und Ausblick

Dank der Tatsache, dass die Bauarbeiten wieder auf Kurs sind, steht der Gesamteröffnung der V-Bahn am 5. Dezember 2020 nichts mehr im Weg.

Im Terminal in Grindelwald Grund laufen die Innenausbauarbeiten weiter. Bereits Ende Juni werden die Shop- und Gastroflächen an die Mieter übergeben, damit diese ihre Ausbaurbeiten bis zur Eröffnung abschliessen können. Die Rohbauarbeiten am Parkhaus werden Ende Juli fertig. Anschliessend erfolgen die Fassadenverkleidung und der Innenausbau im fünfstöckigen Gebäude.

Am Eigergletscher konnten die Betonarbeiten an der Station Eigergletscher und Bergstation Eiger Express abgeschlossen werden. Auch da gehen die Innenausbauarbeiten weiter, sowohl bei der Bergstation des Eiger Express als auch mit dem Einbau vom neuen dritten Geleise für die Jungfraubahn.

Aktuell laufen die Arbeiten an der Tunnelportalverlängerung Jungfraubahn-Tunnel, der Peronanlagen Gleis 1 + 2 und der Passerelle von der Station Eigergletscher zum Restaurant Eigergletscher. Ebenfalls sind die Arbeiten an der Pistenverbreiterung Egg und Abschlussarbeiten entlang der Blauen Piste angelaufen.

Text: Dominik Liener



Seilzug mit Silberhorn im Hintergrund



Seilzug Ende April 2020



Arbeit beim Seilzug in luftiger Höhe



Raphael Reinle, Urs Kessler und Dominik Liener



Antrieb und Motoren in der Bergstation der 3S-Bahn Eiger Express

Betriebsfeuerwehr für den Ernstfall gewappnet

Ein Brand auf dem Jungfrauoch, ein Zugunglück bei der Jungfraubahn: Dies sind Vorfälle, die sich niemand wünscht. Trotzdem muss die Betriebsfeuerwehr der Jungfraubahnen genau auf diese Szenarien vorbereitet sein. Denn wenn es zu einem Einsatz kommt, kann es gerade bei schlechtem Wetter lange dauern, bis Verstärkung eintrifft. Damit alle Handgriffe sitzen, treffen sich die internen Feuerwehrleute sechs Mal im Jahr, um den Notfall zu üben.

Mittwoch, 07.50 Uhr, Grindelwald Grund. Knapp 30 Mitglieder der Betriebsfeuerwehr versammeln sich auf dem Parkplatz Kilchboden. Einsatzleiter Christoph Schwab begrüsst die betriebsinternen Feuerwehrleute und erklärt kurz den Ablauf des Übungstages. Die Teilnehmer werden in drei Gruppen eingeteilt und verbringen je eine Stunde an den Übungsposten «Motorsäge/Trennjäger», «Schere/Spreitzer» und «Motorspritze». Ziel der Übung ist es, dass alle Feuerwehrmitglieder mit den jeweiligen Geräten vertraut werden.

Personen aus Fahrzeugen befreien

Auf dem Übungsplatz steht ein schrottreifes Auto. Man geht davon aus, dass sich verletzte Insassen im Auto befinden. Wie werden diese aus ihrer misslichen Lage befreit? Thomas Lanz erklärt kurz die Handhabung der Einsatzgeräte Schere und Spreizer und fordert die Feuerwehrleute auf, das Auto mit diesen Geräten aufzubrechen. Dieselben Techniken können auch bei einem Zugwagen angewendet werden. Der Einsatzleiter setzt auf Teamwork. Immer wieder betont er, dass es verschiedene Möglichkeiten gibt, das Auto aufzubrechen. Dabei müssen die Teilnehmer möglichst schnell, aber auch vorsichtig vorgehen. Er fordert die Anwesenden auf, stets miteinander zu kommunizieren und mögliche Vorgehensweisen auszutauschen. Ziel der Übung ist, dass jeder Teilnehmer die vorhandenen Geräte direkt am Auto ausprobieren kann und bei einem Einsatz weiss, wie diese bedient werden müssen.

Motorsäge/Trennjäger

Diese beiden Geräte sind Bestandteil des Feuerwehrmagazins, werden jedoch sehr selten gebraucht. Motorsägen werden nicht nur beim Holzen verwendet, sondern kommen auch bei der Feuerwehr zum Einsatz. Meist handelt es sich dabei um Motorsägen mit spezieller Kette. Die verstärkten Schnittglieder ermöglichen,



Das Löschwasser wird der Lutschine entnommen

dass auch Glas, Kunststoff und Metall zersägt werden können. Das ist beispielsweise wichtig, wenn Holz- oder Kunststoffwände in Zügen aufgeschnitten werden müssen. Mit dem Trennjäger können gar Gleise durchtrennt werden. Der Lokführer und gelernte Förster René Steiner erklärt den Feuerwehrmännern und -frauen die richtige Handhabung. Danach gilt es, die Schutzhosen anzuziehen und selber auszuprobieren. Angst vor den Maschinen braucht niemand zu haben, aber Respekt.

Löschwasser aus der Lutschine pumpen

Der Posten «Motorspritze» befindet sich gleich neben der Lutschine. Zahlreiche Schläuche, eine Motorspritze Typ 2 (2000 Minutenliter Fördermenge) und Verbindungsstücke liegen bereit. Mit Hilfe vom Saugschlauch und der Motorspritze kann Wasser entweder aus fließendem

Wichtig ist, dass die Teilnehmenden lernen, mit den verschiedenen Geräten umzugehen. «Learning by doing» heisst das Motto.

oder stehendem Gewässer angesaugt werden. Einsatzleiter Ueli Wolf erklärt Sinn und Zweck dieser Übung, die Feuerwehrleute hören interessiert zu und stellen Fragen. Der theoretische Teil wird bewusst kurz gehalten. Viel wichtiger ist es, dass die Feuerwehrleute selber Hand

anlegen, ganz nach dem Motto «learning by doing». Zuerst muss die Motorspritze in Betrieb genommen werden. Dank des technischen Verständnisses einiger Mitarbeiter gelingt dies problemlos. Mit geübten Handgriffen wird der Saugschlauch angehängt und der Seier in der Lütschine versenkt. Die Motorspritze saugt das Wasser an und erhöht den Wasserdruck. Unmittelbar spritzt das Flusswasser mit hohem Druck (6–8 bar) aus den Feuerwehrschräuchen.

Die Tücken der Höhe

Auf dem Berg besteht die Möglichkeit, neben den Hydranten auch Wasser aus dem Speichersee zu nutzen. Hier ist der Einsatz einer Motorspritze unumgänglich. Auf dem Eigergletscher hat man je nach Hydrant nur ein bar Druck. Damit könnten die Feuerwehrleute kaum einen Brand löschen oder würden sich in Gefahr bringen, da sie sehr nahe zum Feuer vorrücken müssten, um dieses zu löschen. Mit dem Einsatz

der Motorspritze kann der Druck auf acht bar erhöht werden.

In Übungen auf dem Jungfraujoch wurde festgestellt, dass Geräte wie die Motorspritze, der «Bergfink» (Klein-Lösch-Gerät) oder eine Notstrom-Gruppe auf einer Höhe von über 3000 Metern schlecht oder überhaupt nicht in Betrieb genommen werden können. Daher hat die Betriebsfeuerwehr die Pflicht, sämtliche Motorgeräte bereits auf der Kleinen Scheidegg in Betrieb zu nehmen.

Neue Feuerwehrleute willkommen

Die Betriebsfeuerwehr der Jungfraubahnen zählt momentan rund 50 Mitglieder. Es ist sinnvoll und hat sich bewährt, dass Mitarbeitende aus allen Bereichen in der Betriebsfeuerwehr vertreten sind. Die meisten Feuerwehrleute arbeiten bei der JB, Depot, Werkstätte, Shop und Gastro. Sie durchlaufen einen fünftägigen Basiskurs. Danach finden rund sechs Mal im Jahr



Konzentrierter Einsatz mit der Schere

Übungstage statt. Neue Mitglieder sind stets willkommen. Trotz regelmässigen Schulungen bleibt zu hoffen, dass die Betriebsfeuerwehr Jungfraubahnen nur bei Übungen zum Einsatz kommt.

Text: Daniela Roth



Die Wasserentnahme aus der Lütschine funktioniert problemlos



Philipp Gasser und Fabian Frenz trennen das Unfallauto auf



Der Einsatz mit der Trennscheibe will geübt sein



Inbetriebnahme der Motorspritze

Neues Rollmaterial Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG (BLM)

Um den gesetzlichen Bestimmungen bezüglich Behindertengleichstellung gerecht zu werden, muss die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG (BLM) vor Ende der Übergangsfrist (Jahr 2023) ihre über 50-jährige Triebfahrzeugflotte gegen neue Niederflurtriebfahrzeuge austauschen.

Vorgesehen ist, möglichst seriennahe Fahrzeuge (keine Spezialanfertigungen) zu beschaffen ähnlich wie bei der BOB. Mit den neuen Triebfahrzeugen sollen auch neue Güterwagen erworben werden. Im direkten Zusammenhang mit der Beschaffung des Rollmaterials wurde auch das aktuelle Betriebssystem der BLM kritisch durchleuchtet. Die Erkenntnisse daraus lauteten wie folgt: Anstelle des heutigen 3-Zug-Betriebssystems soll neu ein 2-Zug-Betriebssystem angewendet werden. Mit der Reduktion von einem Fahrzeug können bei den Fahrzeuginvestitionen zirka 5 Millionen Franken eingespart, respektive in den Umbau/Sanierung der Fahrbahn investiert werden.

Der Wechsel auf ein 2-Zug-Betriebssystem setzt allerdings auch entsprechende Änderungen an der Fahrbahn voraus. Neu soll auf Teilen der Strecke die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h anstelle von 30 km/h betragen. Durch die Geschwindigkeitserhöhung wird die Fahrzeit reduziert. Das wiederum erlaubt es uns, in der eingesparten Fahrzeit (ca. 3 Minuten) den Fahrgastwechsel inklusive Güterumlad am Standort des Zuges im Bahnhof Mürren durchzuführen.

Fahrbahn wird erneuert

Wie vorgängig erwähnt, setzt das neue Betriebssystem auch Investitionen in die Fahrbahn Grütschalp–Mürren voraus. Die Fahrbahn hätte



Visualisierung neues Rollmaterial

in naher Zukunft das Ende ihrer Gebrauchsdauer erreicht und saniert werden müssen. Somit bietet sich nun die einmalige Gelegenheit, die nötigen Änderungen gleich jetzt zu tätigen.

Im Projekt ist vorgesehen, die Fahrbahn total zu erneuern. Ebenfalls wurde bei der Planung darauf geachtet, die Geometrie nur soweit zu

verändern, wie dies der Unterbau zulässt. Das bedeutet: Auf kostenintensive bauliche Massnahmen für Begradigungen wird verzichtet, mit dem Effekt, dass es in Zukunft mehr Geschwindigkeitsschwellen während der Zugfahrt geben wird. Mit den neuen Triebfahrzeugen wird dies kaum Einfluss auf den Fahrkomfort haben.



Projekt Station Winteregg



Bild rechts: Kran Unterführung

Sicherheit des Bahnbetriebs wird erhöht

Mit der Beschaffung von neuen Triebfahrzeugen soll auch die Sicherheit des Bahnbetriebs erhöht werden. Zu diesem Zweck ist eine Zug- und Streckensicherung geplant, welche auf die «relativ einfachen» Verhältnisse der BLM angepasst ist. Da die Bahnübergänge verhältnismässig wenig frequentiert sind, sollen keine Schranken zum Einsatz kommen, sondern optische Blinklampen und akustische Glocken. Gegenüber Schranken ist der Unterhalt dieses Systems auf einer Meereshöhe von 1600 Metern (Schnee, Eis etc.) wesentlich kleiner. Um die Sicherheit des Bahnbetriebs weiter zu steigern, ist ebenfalls vorgesehen, die Personenübergänge über die Gleisanlagen auf den Stationen Grütschalp und Winteregg mit entsprechenden baulichen Massnahmen aufzuheben.

Bauliche Massnahmen

Mit der Beschaffung von neuen Triebfahrzeugen sind auch bauliche Massnahmen im Depot/Werkstätte Grütschalp und beim Bahnhof Mürren unumgänglich. Anders als beim jetzigen Rollmaterial verfügt das neue Rollmaterial über geschlossene Führerstände und angemessene Platzverhältnisse für unsere Fahrgäste. Dies bedeutet, dass die neuen, seriennahen Trieb-

fahrzeuge entsprechend länger sein werden (alte ca. 20 m, neue ca. 30 m) und daher die Werkstätte und Einfahrhalle Grütschalp sowie die Einfahrhalle des Bahnhofs Mürren entsprechend verlängert werden müssen. Zudem müssen die Gleisgeometrie und sämtliche Perrons in den Stationen angepasst werden.

Zu den baulichen Massnahmen der Werkstätte gehört auch eine Modernisierung. Im Weiteren werden bei der Station Grütschalp die Toilettenanlagen den heutigen Bedürfnissen angepasst und eine barrierefreie Toilette erstellt. Im Bahnhof Mürren wird ein Personenlift von der Einfahrhalle hinauf in die Schalterhalle eingebaut. Somit müssen auch Rollstuhlfahrer nicht mehr seitlich um das Bahnhofsgebäude fahren, um in die Schalterhalle zu gelangen oder umgekehrt. Im Weiteren wird der bestehende Personallift und die Gepäckhebebühne rückgebaut und durch einen Güterlift ersetzt. Der Ticketschalter wird verkleinert und die Schalterhalle bis an die bestehende Fensterfront erweitert. So können wir unseren Gästen das atemberaubende Bergpanorama auch in der Schalterhalle bieten. All diese baulichen Massnahmen werden in den Jahren 2019 bis 2024 realisiert. Während der zweiwöchigen Revision im Frühling 2020 wurde für die Personenunterführung Winteregg das



Bau Rohrblock Station Grütschalp

Betonrohr verlegt. Zudem sind seit dem Frühjahr die Arbeiten bei der Station Grütschalp im Gange. Diese dauern rund eineinhalb Jahre. Die Arbeiten an der Strecke werden im Sommer 2021 und Sommer 2022 durchgeführt – meist während der Nacht. Ab Frühling 2022 sollen dann die Arbeiten bei der Station Mürren erfolgen.

Mit der Umsetzung der geplanten Massnahmen ist die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG fit für die Zukunft und kann ihre Aufgaben als Teil des öffentlichen Verkehrs wahrnehmen.

Text: Stefan Wittwer



Projekt Station Grütschalp



Projekt Station Mürren



Winteregg, Aufnahme der Baustelle aus der Vogelperspektive



Arbeiten Fahrleitung in Mürren

Die Erlebnisberge der Jungfrau-bahnen – für alle etwas dabei

Wenn auch verzögert, kann die Sommersaison bei den Erlebnisbergen Harder, First, Schynige Platte und Winteregg / Mürren losgehen. Die Umsetzung der Schutzkonzepte, basierend auf den Vorgaben des Bundes, ermöglichen einen sicheren Betrieb aller Anlagen. Durch die Verschiebung des Saisonstarts ist zudem geplant, die Harderbahn und die Firstbahn für unsere Gäste auch im November zu betreiben.

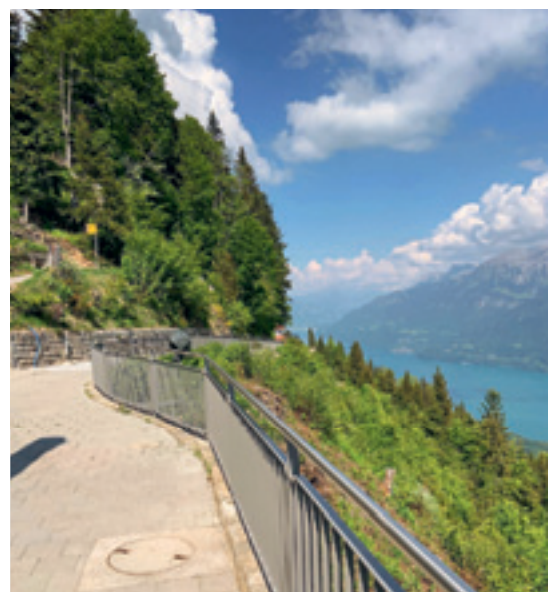
Damit den Qualitätsanforderungen und den Erwartungen der Besucherinnen und Besucher auch weiterhin Rechnung getragen werden kann, gibt es diverse neue Attraktionen. Einige davon stecken jedoch in den mittlerweile aufwändigen und langwierigen Bewilligungsverfahren fest, andere mussten wegen der aktuellen Situation rund um Covid-19 zurückgestellt werden.

Harderbahn mit befestigtem Zugangsweg und Planung eines neuen Antriebs

Nach rund drei Jahren Bewilligungsverfahren ist es nun soweit: Die Gäste gelangen bequem über den neu mit Verbundsteinen gepflasterten Weg von der Bergstation zum Restaurant. Dies ist insbesondere für Familien mit Kinderwagen und für gehbehinderte Personen eine grosse



Neuer Weg mit Blick auf Restaurant und Aussichtsplattform



Neu gepflasterter Weg mit Blick auf den Brienzersee

Es gibt diverse neue Attraktionen, um den Erwartungen der Besucherinnen und Besucher Rechnung zu tragen.

Aufwertung. Dem regelmässigen Harder-Besucher werden zudem weitere kleine Details auf dem Weg zum Restaurant auffallen – mehr sei hier noch nicht verraten.

Auch in der Talstation konnte der Gästefluss weiter optimiert werden. Die Zu- und Abgangswegen sind nun komplett voneinander getrennt,

so dass die Personenlenkung selbst bei Stosszeiten reibungslos funktioniert.

Ende 2020 steht die Konzessionserneuerung der über 100-jährigen Harderbahn an. Das entsprechende Gesuch liegt bereits beim Bundesamt für Verkehr. In Planung ist dabei der Ersatz des kompletten Antriebs der Bahn. Nebst einem zusätzlichen Notantrieb kann damit die Fahrgeschwindigkeit von heute 3 Metern pro Sekunde auf 4.5 Meter pro Sekunde erhöht und so in Stosszeiten mehr Kapazität geschaffen werden.

Schynige Platte unterstreicht Positionierung Top of Swissness

Kuhglockenhimmel im Berghaus, Kuhglockenspiel, Hot Pot und Erlebnisrutsche sind nur einige der geplanten Inszenierungen für die Schynige Platte. Mit Ausnahme der Kuh Lilly, welche die Gäste diese Saison in Form einer Holzskulptur auf dem Bahnhof Wilderswil begrüssen wird,

mussten alle anderen Projekt primär aus Gründen einer fehlenden Bewilligung zurückgestellt werden. Die aktuelle Situation wird genutzt, um aktiv an der Planung zu arbeiten und die notwendigen, zonenplanerischen Voraussetzungen für eine Realisierung zu schaffen. Die Schynige Platte-Bahn wird ihre Gäste ab dem 1. Juli begrüssen.

Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren in der Umsetzung des Grossprojekts

Der Spatenstich für das 62 Millionen Franken starke Grossprojekt bei der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) erfolgte am 14. April 2020. Einen detaillierten Bericht hierzu finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe.

Trotz Grossbaustelle steht der für Kinderwagen geeignete Detektiv-Trail von der Station Grütsch nach Winteregg und weiter bis nach Mürren für Gross und Klein auch diese Saison zur Verfügung. Detektive können ihren Spür-

Durch die Verschiebung des Saisonstarts wurde die geplante Frühjahrsrevision statt in Nachtarbeit am Tag durchgeführt.



Arbeiten für Seilersatz bei der Firstbahn, Höhe Schreckfeld

sinn mittels App auf dem Rätsel-Weg Grütsch bis Mürren unter Beweis stellen. Im Restaurant Winteregg freuen sich ab dieser Saison Ramona Stucki und Christoph Boss darauf, Besucherinnen und Besucher kulinarisch verwöhnen zu dürfen. Die Pit-Pat-Anlage, eine Art Tisch-Minigolf, das beliebte Sommertubing-Karussell sowie ein umfangreicher Kinderspielplatz lassen die Kinderherzen höher schlagen.

Neues Förderseil und volle Produkte-Pipeline bei der Firstbahn

Normalerweise hat die Firstbahn im Frühjahr keinen Betriebsunterbruch. Durch die Verschiebung des Saisonstarts wurde die geplante Frühjahrsrevision statt in Nachtarbeit am Tag durchgeführt. Zudem wurde die Gelegenheit genutzt, das kurz vor dem Lebensende stehende Förderseil der dritten Sektion Schreckfeld–First zu ersetzen. Auf der ersten Sektion Grindelwald–Bort stand die Kürzung des Förderseils auf dem Programm. Dies ist notwendig, da Seile durch die Beanspruchung einer natür-

lichen Längung unterzogen werden, besonders, wenn sie neu sind. Da nun alle Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten vorzeitig vorgenommen werden konnten, ist geplant, dass die Firstbahn im Herbst durchgehend in Betrieb bleibt. Mittlerweile ist ein positiver Bauentscheid für den alternativen Zugang zur Talstation eingetroffen. Wie viele andere Investitionen muss jedoch auch dieses Projekt wegen der aktuellen Situation auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden. Nach jahrelangen Abklärungen und Projektierung musste leider akzeptiert werden, dass eine Zonenerweiterung und die neue Erlebnisanlage First durch die Behörden nicht genehmigt werden kann. Es gilt nun, neue Möglichkeiten zu suchen, um die Gästefrage und die damit teilweise langen Wartezeiten zu verkürzen. Ein durch die Behörden genehmigtes Projekt für eine Aussichtsplattform «FirstWindWheel» liegt nun vor und ist in der Ausarbeitung. Die Realisierung ist frühestens für den Sommer 2021 geplant.

Text: Marco Luggen



Seilersatz 3. Sektion Firstbahn



Windrad First



Windrad First aus anderer Perspektive

Gleisverschwenkung – Direktanschluss Wilderswil Flugplatz

Die Strassenumfahrung Wilderswil bedingt eine neue Linienführung der Berner Oberland-Bahn (BOB). Im Vorlos wurde eine neue BOB-Brücke für die Strassenunterführung sowie ein neues Trasse für die BOB gebaut.

Der Direktanschluss Wilderswil Flugplatz wird im November 2020 in Betrieb genommen. Mit dem Hauptlos der Umfahrung Wilderswil wird im August 2020 gestartet. Die Eröffnung ist Ende 2023 vorgesehen. Die Kreuzungsstelle Wilderswil, verbunden mit der künftigen Haltestelle Matten bei Interlaken (Flugplatz), soll auf den Fahrplanwechsel Dezember 2022 in Betrieb gehen.

Die Kreuzungsstelle Wilderswil soll auf den Fahrplanwechsel Dezember 2022 in Betrieb gehen.



Flugaufnahme – altes und neues Trasse mit Direktanschluss

Terminwahl für Totalsperren

Zeitfenster für Totalsperren bei der BOB sind sehr rar. Sie sind in der Regel im Frühling und im November möglich. Die Verschwenkung war ursprünglich Ende März 2020 vorgesehen. Aufgrund des Skibetriebes und den ziemlich

hoch prognostizierten Frequenzen für die Ersatzbusse wurde der Termin für die Totalsperre auf einen Zeitraum nach Ostern angesetzt. Bedingt durch Corona musste der 10-tägige Unterbruch um zusätzliche 5 Tage verlängert werden.

Was ist eine Gleisverschwenkung?

Eine Gleisverschwenkung ist der Zusammenschluss eines alten Gleises mit dem neuen Gleis, verbunden mit den Anpassungen im Übergangsbereich. Sie hat eine Gleissperre zur Folge. Eine Weiche ist dazu nicht erforderlich.



Unterbau mit Vorbereitung Sperrschicht



Gleisverschraubung auf Schwellen



Alte Linie / Gleis und Schwellen sind rückgebaut



Nivellierriechstopfmaschine



Vor der Gleisverschwenkung



Vorschweissen und Nachschottern

Die in Wilderswil eingebaute Weiche dient der Realisierung der künftigen Kreuzungsstelle.

Tätigkeiten

Für eine Gleisverschwenkung ist eine optimale Vorbereitung das A und O. Zudem ist neben dem Gleistrasse auch der parallel geführte Kirchweg als Schul- und Fahrradweg betroffen. Deshalb hatten sich Baumeister, Gleisbauer, Fahrleitungsbauer und der TU BOB an ein eng getaktetes Bauprogramm von Christian Riesen, Fahrbahn-Koordinator der BOB, zu halten.

Zu den Haupttätigkeiten während der Streckensperre gehörten: Rückbau Fahrleitung/ Erstellung Umgehung, Ausbau Gleis, Aushub mit Einkoffern und Sperrschicht, Vorschottern/ Gleisbau, erste Gleisstopfung, Vorschweissen/ Nachschottern, zweite Gleisstopfung mit Maschine, Montage Kettenwerk, Fahrleitungsarbeiten, schweissen und neutralisieren, Fahrleitungsreglage, Probefahrten mit Nacharbeiten, Anpassung Umzäunung und Kirchweg.

Covid-19 und seine Auswirkungen

Die Sperrzeitverlängerung ist darauf zurückzuführen, dass die Installationen gemäss den Vor-

gaben des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) und des Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO) wegen Covid-19 erfolgten. Gleisbauer, die den Mindestabstand von zwei Metern nicht einhalten konnten, wurden mit Masken ausgerüstet. Bis kurz vor Ostern stand zudem noch die Ungewissheit im Raum, ob die Baustelle infolge Covid-19 eingestellt werden könnte. Ein Gleisabbruch ohne Gleisverschwenkung hätte fatale Auswirkungen auf den BOB-Betrieb gehabt. Die angesetzte Reissleine musste glücklicherweise nicht gezogen werden. Im Gegenteil, alle Arbeiten wurden termingerecht abgeschlossen und der Ersatzbusbetrieb konnte mit dem geringen Gästeaufkommen günstiger eingemietet werden.

Wie geht es weiter mit dem zweiten Gleis?

Mit dem Rückbau und Aussieben des Schotters der alten Linie wurde im Bauperimeter Direktanschluss das zweite Gleis als Stumpengleis soweit vorbereitet, dass die Arbeiten an der Kreuzungsstelle im Sommer 2021 fortgesetzt werden können.

Text: Heinz Schindler



Übergangsbereich Holz- auf Betonschwellen: Gleisbau bereit für Vorschotterung/Anpassung Sicherungsanlage/ Erdung

Burglauenen: Ohne Barriere und barrierefrei

Einerseits barrierefrei und ebenerdig in den Zug eintreten, statt mühsam hineinklettern, und andererseits mit dem Velo oder dem Auto stressfrei durchfahren, ohne während den (über-)langen Schliesszeiten des Bahnüberganges nervös zu werden. Das soll die künftige Realität in Burglauenen werden.

Der öffentliche Verkehr (öV) ist gesetzlich verpflichtet, seine Publikumsanlagen behinderten-gerecht anzupassen, um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten. Aber was heisst dies genau und auf was ist zu achten?

Für unsere Bahnhöfe und Stationen bedeutet dies, dass nebst den Anforderungen an die Zugänge (Rampen oder Lifte) auch die Perronkanten entsprechende Geometrien aufweisen müssen. Die Höhe muss etwa dem Einstieg entsprechen. Das Spaltmass, also der Abstand zwischen Perronkante und Trittbrett, darf nicht zu gross sein. Und für die Sehbehinderten braucht es Elemente wie taktile Führung (am Boden die aufstehenden weissen Linien entlang des Perrons und bei den Zugängen). Auch der Ticketautomat muss bedienbar sein. Zudem gibt es Vorgaben für die Kantonsstrasse und deren Bahnübergang, wie zum Beispiel maximale Schliesszeiten. Und für die beiden Bushaltestellen gibt es Anforderungen an die Barrierefreiheit zu beachten. Daneben gilt es jeweils das Umfeld, die bestehenden Gebäude, das Gelände, die Landnutzungen usw. einzubeziehen.

Was passiert mit dem Bahnübergang?

Der Bahnübergang im Bereich der Station verschwindet. Neu wird die Kantonsstrasse bergseitig der BOB liegen. Die BOB quert die Strasse unterhalb der Station mit einer neuen, rund 40 Meter langen Brücke. Für die Fussgänger soll eine neue Unterführung im Bereich des



Aktuelle Situation in Burglauenen



heutigen Bahnüberganges erstellt werden. Diese Unterführung unterquert sowohl die Bahn als auch die Kantonsstrasse und soll auch der Viehzügle vom Dorf auf die Schattseite dienen.

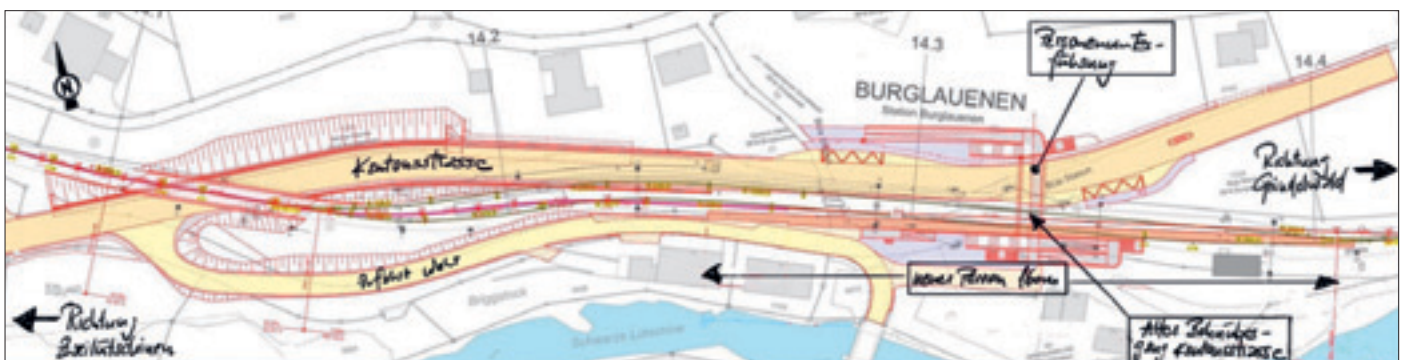
Wo kreuzen die Züge künftig?

Wegen der engen Platzverhältnisse und der vielfältigen Anforderungen wird die Station eingeleisig gebaut. Oberhalb der Station bis zum Übergang Kehrstrasse soll eine rund 800 Meter lange Doppelspurstrecke entstehen. Diese ermöglicht ein fliegendes Kreuzen und gibt im Fahrplan mehr Flexibilität und Stabilität.

Wann wird gebaut?

Bis im Sommer 2020 wird das PGV (Bewilligungsdossier) erarbeitet und beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Da Ende Jahr die Betriebsbewilligung ausläuft, wird gleichzeitig eine Verlängerung der Bewilligung beantragt. Sollte trotz der momentanen Covid-19-Einschränkungen und -Verzögerungen die Bewilligung innerhalb eines Jahres vorliegen, könnte mit dem Bau bereits im Sommer 2021 begonnen werden.

Text: Oliver Studer



Seit dem 6. Juni 2020 fahren die Bahnen wieder

Erstmals seit dem 1. Weltkrieg musste die Jungfraubahn für längere Zeit geschlossen werden. Covid-19 führte dazu, dass das Jungfrauoch rund 12 Wochen für Gäste nicht mehr erreichbar war. Die Wiedereröffnung der Jungfraubahn sowie der First- und Harderbahn am 6. Juni 2020 wurde deshalb entsprechend gefeiert. Die Schynige Platte-Bahn startet am 1. Juli in die Sommersaison.

Am Samstag, 6. Juni, war die grosse Erleichterung überall zu spüren. Auf der Direktion in Interlaken, an den Bahnhöfen und nicht zuletzt in den Shops und Restaurants der Jungfraubahnen: Endlich ging es wieder los. Ein weiterer Schritt Richtung Normalität – auch wenn dieses Jahr noch vieles «anders normal» sein wird. Nun hofft das Management des Unternehmens, dass viele Schweizerinnen und Schweizer die Bahnen nutzen, um die Erlebnisberge in der gesamten Jungfrau Region kennenzulernen. Und vielleicht gesellen sich auch schon in den nächsten Wochen einige ausländische Gäste dazu.

Text: Kathrin Naegeli



Die Kleine Scheidegg hat sich für die ersten Gäste herausgeputzt



Sphinx neu beflaggt



Alles bereit für den ersten fahrplanmässigen Zug der Jungfraubahn nach knapp drei Monaten



Francine Jordi, Urs Kessler und Marc Trauffer mit Alphonbläsern ...



... und vor der neuen «Welcome Back»-Flagge

Die Unvollendete – Ein Rückblick auf 22 Jahre SnowpenAir

Je 10 000 Personen haben sich darauf gefreut, am 4. und 5. April 2020 die 23., letzte und deshalb auch zweitägige Ausgabe des SnowpenAirs zu besuchen. Das Wetter stimmte, strahlender Sonnenschein bei frühlingshaften Temperaturen. Aber die natürliche Arena unterhalb der Kleinen Scheidegg war wohl in den letzten Jahrzehnten bei solchem Wetter noch nie so leer wie dieses Jahr.



Trotz allem wollen wir hier auf 22 Jahre SnowpenAir-Geschichte zurückblicken. Am Anfang schneite es oft, in den letzten Jahren herrschte fast immer schönes Wetter. Und die Musik – meist eine Mischung aus einheimischem Schaffen, nationalen und internationalen Größen – zog ein grosses Publikum an. Einzig das Coronavirus bremste nun das Finale aus. «Es ist extrem schade», hielt Jungfraubahnen-Direktor Urs Kessler bei der Absage fest. Wobei er sich noch eine kleine Hintertür offen lässt – frei nach dem Motto: sag niemals nie (mehr).

Text: Kathrin Naegeli



Anstehen in Grindelwald 2008



Andreas Gabalier 2017



Amy Macdonald 2018



Gotthard 1998



Hansi Hinterseer 2011



v.l.n.r.: DJ Antoine, James Morrison und Urs Kessler 2019



Bryan Adams 2004



Roxette 2013



Status Quo, Polo Hofer 1999



Urs Kessler und Zucchero 2008



Hanery Amman 2013



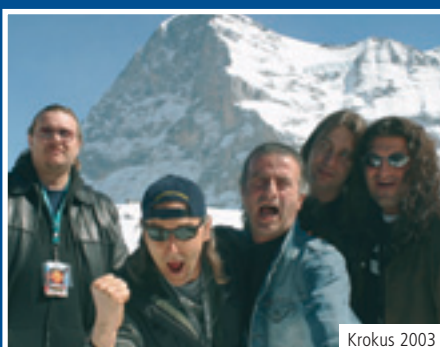
Gotthard 2017



Die Fantastischen Vier 2016



DJ Bobo HF2003



Krokus 2003



Züri West 2008



Gölä 2017



Trauffer 2018



Uriah Heep 2009



James Blunt 2011

Verabschiedung der Pensionierten

Zu Beginn des Jahres haben Andreas Piattini und Erich Roth traditionsgemäss die im abgelaufenen Kalenderjahr pensionierten Mitarbeitenden im Restaurant Winteregg verabschiedet. Von den 22 Mitarbeitenden, die im Jahr in den teils auch vorzeitigen Ruhestand traten, konnten 15 Pensionierte an der Verabschiedung dabei sein.

Andreas Piattini informierte die Anwesenden zuerst über das letzte erfolgreiche Geschäftsjahr und dankte allen für ihren wichtigen Beitrag zum Erfolg der Jungfraubahnen. Anschliessend würdigte unser HR-Leiter die langjährigen Verdienste der Anwesenden und überreichte allen als Zeichen des Dankes für die Firmentreue und mit den besten Wünschen für die nachberufliche Zukunft ein Geschenk. Bei der Würdigung entlockte Andreas Piattini den Pensionierten die eine oder andere – auch lustige – Anekdote aus ihrem Berufsleben. Beim anschliessenden Nachtessen, welches vom Winteregg-Team ausgezeichnet vorbereitet und präsentiert wurde, lebten unzählige Erinnerungen aus den gemeinsamen Jahren wieder auf.

Im Jahr 2019 sind in den Ruhestand getreten:

Anneler Doris, Bahnreiseverkäuferin BOB Interlaken Ost; Bächli Urs, Mitarbeiter Instandhaltung Kraftwerk; Baumann Hans, Mitarbeiter Gondelbahn, FB; Bühler Andreas, Betriebsangestellter WAB Wengen; Fankhauser Bernhard, Mitarbeiter Parkplatzbewirtschaftung WAB Grund; Glatthard Hans, Lokführer / Instandhaltung WAB Grund; Graf Karl, Lokführer / Instandhaltung WAB Lauterbrunnen; Janzi Ulrich, Zugbegleiter Interlaken Ost; Jutzi Andreas, Mitarbeiter technische Instandhaltung; Kaufmann Hanspeter, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen WAB; Kellerhals René, Leiter Bahnhof Grindelwald; Lauener Alfred, Zugbegleiter JB;

Leibundgut Hansjörg, Bahnreiseverkäuferin BOB Interlaken Ost; Müller Fritz, Verantwortlicher Kurzfristplanung; Müller Brigitte, Leiterin Verkaufsstelle; Nussbaumer Andreas, Lokführer / Instandhaltung WAB Lauterbrunnen; Reinhard Bruno André, Mitarbeiter Instandhaltung WAB Lauterbrunnen; Schürmann André, Lokführer BOB; Sterchi Hans Rudolf, Freizeitanlagen WAB; Studer Heinz, Mitarbeiter Instandhaltung BOB Infrastruktur; WalkerHelmuth, Stv. Technischer Leiter Seilbahnen BLM; Zurbuchen Ulrich, Mitarbeiter Instandhaltung BOB.

Text: Andy Piattini

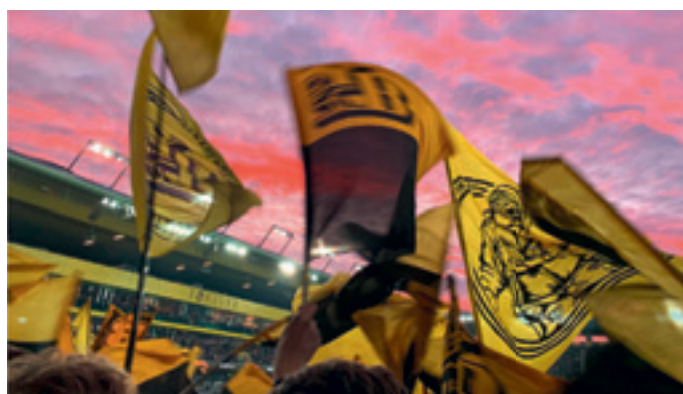


Die grosse Leidenschaft neben dem Arbeiten

Damit Ihr auch mal etwas anderes zu hören bzw. zu lesen bekommt als das Coronavirus: Ich schildere Euch, was ich normalerweise am Wochenende so mache und wieso mich das so begeistert. Und natürlich freue ich mich darauf, mit meinen Freunden endlich wieder im Stadion sein zu können.



Elena Oppliger an ihrem aktuellen Arbeitsplatz in Wilderswil



Fahnenmeer und Abendrot in der Fankurve im Wankdorf-Stadion in Bern

Im Sommer 2019 habe ich meine Lehre bei den Jungfraubahnen begonnen. Seitdem arbeite ich bereits am Empfang und am Bahnhof Wengen. Momentan ist der Bahnhof Wilderswil mein Arbeitsort.

Seit dem Start vor bald einem Jahr habe ich schon vieles erlebt. Wie zum Beispiel den Direktionsskitag oder lustige Kundenbegegnungen. Ich mag den Kundenkontakt am Bahnhof sehr. Die vielen verschiedenen Kulturen und ihre Sitten, die wir kennenlernen dürfen, begeistern mich.

Da ich im ersten Lehrjahr am Wochenende noch nicht arbeiten muss habe, bzw. hatte ich noch Zeit, wöchentlich Fussballmatches der Young Boys (YB) zu besuchen.



Elena Oppliger, links, mit ihren Freundinnen auf dem Platz vor dem Stadion Wankdorf

Für mich sind die YB-Matches der perfekte Ausgleich zur Arbeit und zur Schule.

Was begeistert uns an YB?

Für mich sind die YB-Matches der perfekte Ausgleich zur Arbeit und zur Schule. Ich mag es, neben der Zeit, die ich mit meinen Freunden verbringe, das Adrenalin zu spüren. Die Leidenschaft, die die Spieler, der Trainer, der Staff und die Fans auf die Beine stellen, hat auch mich begeistert. Wer bei YB spielt, gibt alles für den Verein und die Spieler verstehen sich untereinander super, was sie auch auf dem Feld wiedergeben.

YB ist keine Mannschaft, die aufgibt, wenn es mal schwierig wird, obwohl man viele Jahre von «veryoungboysen» sprach, wenn jemand einen sicher geglaubten Sieg noch aus der Hand gab. In den letzten Jahren hat sich das verändert, was sie mit ihrer Champions-League-Qualifika-

tion 2018 und den Last-Minute-Siegen im 2019 bewiesen haben. Ausserdem ist YB ein traditioneller Verein, was die Goalie-Legende Marco Wölfli mit seiner Treue dem Verein gegenüber widerspiegelt. Viele denken bestimmt immer noch, Fussball ist etwas für Männer. Aber das stimmt überhaupt nicht. Frauen wissen oft genauso viel über Fussball und können genauso wie Männer für den Fussball fanen.

Wie kam ich zu YB?

Effektiv hatte mich Fussball früher nicht wirklich interessiert. Ausser den Matches von meinem Bruder habe ich keinen Fussball geschaut. Da aber mein ganzer Freundeskreis aus YB-Fans bestand, wurde ich auch einmal mitgenommen. Schon nach dem ersten Match war ich begeistert von der Stimmung im vollen Stadion, dem Adrenalin und dem Zusammenhalt der Mannschaft sowie von den Fans. Seit diesem Zeitpunkt lasse ich fast keinen Match mehr ausfallen. Das Schöne daran, nebst dem Fussball, ist: Ich habe bis heute schon viele neue Leute kennengelernt, die mittlerweile gute Freunde sind. Zum Ende möchte ich euch noch etwas mitgeben: Fussball ist Freiheit, Fussball verbindet – gerade auch in diesen Zeiten. Deshalb freue ich mich, wenn es wieder losgeht.

Text: Elena Oppliger

Christian Zimmermann schätzt die Vielseitigkeit seiner Arbeit

Wer im Bahndienst-Gebäude in Zweilütschinen «Chrigel» ruft, erhält manchmal gleich drei Mal Antwort. Und geht der Ruf an Zimmermann Christian, dann kommen immer noch zwei Antworten – vom Senior und vom Junior. Der Junior ist im Mai 21 Jahre alt geworden. Seit Beginn der Gleisbauer-Lehre 2015 tritt er in die Fuststapfen seines Vaters. An seinem Job schätzt er die Vielseitigkeit und das Arbeiten draussen.

Bereits als kleiner Junge interessierte sich Chrigel Zimmermann für die Bahn und wollte Lokführer werden. Durch den Vater bekommt er während seiner Jugend aber die Arbeit als Gleisbauer hautnah mit, geht bei der BOB schnuppern und entscheidet sich dann für eine Lehre in der gleichen Sparte wie der Senior. Er tritt die Lehrstelle bei login Berufsbildung AG an, mit der auch die Jungfraubahnen schon länger zusammenarbeiten.

Während der schulische Teil der Ausbildung an der Berufsfachschule für Verkehrswegbauer in Sursee stattfindet, absolviert Chrigel Zimmermann das erste Lehrjahr in der Lehrlingsgruppe in Frutigen und Bern. Die Lehrlingsgruppe arbeitet hauptsächlich für die BLS, ist aber auch bei der SBB, Zentralbahn, Schynige Platte-Bahn oder Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Einsatz. Dort lernt er vor allem den Umgang mit den verschiedenen Maschinen und dem Werkzeug, welches beim Gleisbau zum Einsatz kommt. Auch die Grundlagen über die Sicherheit im



Chrigel Zimmermann bei der Arbeit



Sohn und Vater Zimmermann im Gespräch

Gleisbereich werden schon früh erlernt. Das zweite Lehrjahr kann er bei der BOB in Zweilütschinen antreten, bereits da ist sein Vater auch sein Vorgesetzter. Das dritte Lehrjahr verfolgt er in Spiez, wiederum bei der BLS.

Die Wechsel zwischen den Standorten seien während der dreijährigen Lehre sehr interessant gewesen, erzählt er. So kamen bei der BLS eher die grossen Maschinen zum Einsatz, bei der BOB werde noch viel mehr «von Hand» gearbeitet. Nach der Lehre war er noch einen Monat in Spiez bei der BLS tätig, bevor er ab September 2018 seine jetzige Stelle bei der BOB in Zweilütschinen antrat.

Vielseitige Arbeit

Der Arbeitstag beginnt in Zweilütschinen um 7.00 Uhr. Das Team bespricht, welche Arbeiten anstehen und wer wo zum Einsatz kommt.

Die Wechsel zwischen den Standorten während der dreijährigen Lehre waren sehr interessant.

«Die Arbeit ist vielseitig, das gefällt mir extrem gut», erklärt Chrigel Zimmermann. Da ist einerseits das Kerngeschäft, der Unterhalt und Neubau der Fahrbahn. Dazu kommen andererseits viele andere Aufgaben, wie das Mähen, die Instandhaltung und Kontrolle des Zauns entlang der Strecke, aber auch die Pflege der Böschungen sowie die Schneeräumung im Winter.



Vater und Sohn bei der Arbeit an ihrem Arbeitsort in Zweilütschinen



Die Arbeit mit der Gleisbaumaschine «Puscal» lernte Chrigel Zimmermann während der Lehre kennen

Jeder im Team ist auch als Sicherheitswärter bzw. Sicherheitschef ausgebildet. «Das machen wir bei unseren Einsätzen, aber auch wenn Drittfirmen auf unseren Strecken tätig sind», erklärt Chrigel Zimmermann. In den Wochen mit den Einschränkungen und Vorgaben wegen des Coronavirus ging es auch darum, bei der Arbeit den Abstand einzuhalten und Ansammlungen von mehr als fünf Leuten zu verhindern. «Das war nicht immer einfach», sagt der 21-Jährige. Aber das Team habe sich der Situation angepasst.

Weiterbildung und mehr Verantwortung

Nun warten zwei weitere Herausforderungen auf den Mann, der nicht nur in Zweilütschinen arbeitet, sondern auch dort wohnt. Im November startet er seine Weiterbildung zum «Bauvor-

«Ich bin jemand, der sich gerne einbringt, Verantwortung übernimmt.»

arbeiter Gleisbau». Die Ausbildung findet wieder im Campus Sursee statt, jeweils in Blocks von drei Wochen während eines Jahres. «Ich bin jemand, der sich gern einbringt, Verantwortung übernimmt», erklärt Chrigel Zimmermann. Er plane und führe gerne. Das fiel auch in den Fördergesprächen auf, die eigentlich sein Vater mit ihm führen müsste, als direkter Vorgesetzter. Damit diese Gespräche aber auch «ausserfamiliär» abgestützt sind, begleitet Christian Riesen, Fahrbahn-Koordinator Bau, BOB, die Gespräche. Er ist der dritte «Chrigel» im Bund bzw. im Bahndienst-Gebäude. Wie es nach der Weiterbildung weitergeht, ist für Chrigel Zimmermann auch schon relativ klar: mehr Verantwortung übernehmen in Zweilütschinen und weitere Erfahrungen sammeln bei der BOB. Später geht es dann bei der WAB oder der JB weiter.

Einmalige Chance bei den Swiss Skills

Bereits vor Beginn der Weiterbildung wollte er sich vom 9. bis zum 13. September 2020 mit den besten Berufsleuten der Schweiz bei den Swiss Skills in Bern messen. «Das wäre eine einmalige Möglichkeit für mich gewesen, dort mitzumachen», freute sich der Gleisbauer noch im April. Zusammen mit einem Kollegen aus der Lehre hat er das Objekt-Stück bereits einmal gebaut. Es gab ein erstes zweitägiges Training

anfangs März in Sursee – gerade noch vor den schärferen Massnahmen des Bundes wegen des Coronavirus. Da hatten sie ein Stück Gleis mit verschiedenen Schienenprofilen, Schwellen, Befestigungen und Schotter zusammengebaut. Inzwischen hat sich die Hoffnung von Chrigel Zimmermann leider zerschlagen, dass die weiteren Trainings durchgeführt werden können. Ende April erfolgte die Absage des Events. Nun ist noch nicht ganz klar, wie es weitergeht. Das ganze «Gesellen-Stück» wäre dann während des Wettbewerbs im September in Bern vor Ort zusammengebaut worden, mit zeitlichen Begrenzungen für die einzelnen Arbeitsschritte. Für die annullierte Ausgabe 2020 planen die Veranstalter ein «Ersatzformat». Wie das aussehen soll, war bis Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

Mit den Swiss Skills wollen die Organisatoren auf die verschiedensten handwerklichen Berufe aufmerksam machen. Chrigel Zimmermann ist auch schon jetzt ein guter Botschafter für seinen Beruf: «Ich kann diesen Beruf nur weiterempfehlen. Man ist draussen, kann körperlich arbeiten, die Arbeit ist interessant, es gibt viel Abwechslung, jeder Tag ist wieder anders.»

Text: Kathrin Naegeli



Arbeit mit Kran während der Lehre bei der BLS



Trainingsstück für Swiss Skills

Auf Besuch bei Heinz Kobel in Savièse



Während 40 Jahren war Heinz Kobel «der Schwarze» Lokführer bei den Jungfraubahnen. Kurz nach seiner Pension ist er mit Sack und Pack bzw. mit seiner Frau Sabine und den Eringer Kühen ins Wallis gezogen und hat einen Neuanfang gewagt. Heute kümmern sich die beiden leidenschaftlich um ca. 20 Kühe plus Nachzucht und bestreiten regelmässig Ringkuhkämpfe.



«Che Guevara», alias Heinz Kobel, mit Siegerin Elan 2017 in Ayent

Schon einige Jahre vor seiner Pension hegte Heinz Kobel den Traum, zusammen mit seiner Frau und den Eringer Kühen ins Wallis zu ziehen. Da er in Grindelwald keinen eigenen Hof besass und seine Kühe daher auf fünf verschiedene Ställe verteilen musste, war die Landwirtschaft mühsam, umständlich und zeitintensiv. 2013, zwei Jahre nach seiner Pension, war es tatsächlich soweit. Er konnte sein Haus in Grindelwald verkaufen und fand kurz darauf einen passenden Hof in Savièse, oberhalb von Sitten. Sein neu erworbenes Grundstück bestand aus einem Stall und einem kleinen Wohnhaus. Heinz und Sabine sind glücklich in ihrem neuen Zuhause und schätzen das milde Klima und die sonnige Lage von Savièse sehr.

Faszination Ringkuhkämpfe

Bereits vor seinem Umzug besuchte Heinz oft Ringkuhkämpfe im Wallis. Die Machtkämpfe, die so ausgetragen werden, faszinieren ihn immer wieder aufs Neue. Die Eringer stechen gegenei-

inander und sobald die Siegerin feststeht, versöhnen sich die Kühe sofort wieder und lecken sich gegenseitig ab.

Auch strategisches Denken ist an den Kämpfen gefragt. Der Besitzer muss sein Tier genau kennen und wissen, wie es kämpft. Somit kann er einschätzen, welche Paarungen Erfolg versprechen und zu welchem Zeitpunkt man das Tier besser aus dem Ring nehmen sollte. Nach einem verlorenen Kampf ist es wichtig, dass die Kuh wieder siegt, ansonsten schlägt es ihr oft auf das Gemüt und manchmal gar auf die Milchproduktion.

Für den Kampf gewappnet

Damit die Kühe gut auf die Kämpfe vorbereitet sind, müssen sie fit und sportlich sein. Gemästete Kühe sehen zwar imposant aus, bringen jedoch die Leistung nicht. Meist stechen sie eine Runde und dann ist das Pulver verschossen. Vor allem im Frühling ist es wichtig, dass die Tiere reichlich Zeit auf der Weide verbringen. Dort be-

Während den Kämpfen stossen die Kühe nicht nur, sondern drehen auch und teilen aus.

wegen sie sich viel und bauen schnell Muskeln auf. Schon im Kälberalter müssen die Hörner geformt werden. Diese sollten idealerweise zuerst nach vorne und dann nach oben wachsen. Damit sie die gewünschte Form erhalten, werden vor den Hörnern die Haare geschoren und hinten ein bisschen gefeilt. So erhalten die Hörner den Impuls um in die optimale Richtung zu wachsen. Es werden keine Hornführer verwendet.

Während der Kämpfe stossen die Kühe nicht nur, sondern drehen auch und teilen aus. Je nach Form der Hörner gibt es verschiedene Kampftechniken. Die Kühe müssen selber herausfinden, welche Technik für sie am besten funktioniert und sich vor allem bei jedem Kampf daran erinnern, mit welcher Technik sie erfolgreich waren. Spezifisch trainieren kann man die Kühe nicht. Es liegt in ihrer Natur, dass sie von klein auf kämpfen und sich die Techniken so gleich selbst antrainieren.

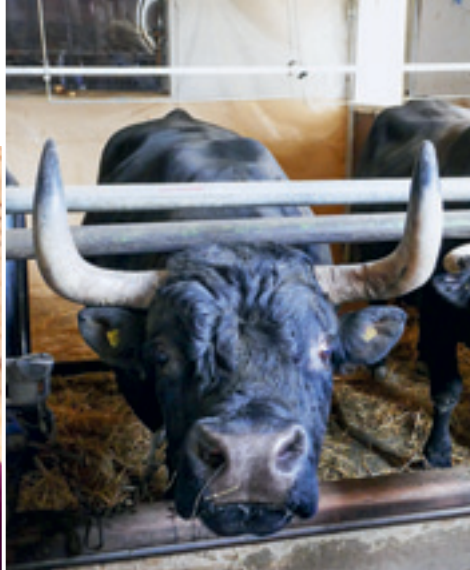


Bild oben: Kräfteressen

Bild rechts: Einjährige Rinder auf der Winterweide



Sabine und Heinz



Zweimalige Alpkönigin Caresse



Heinz kümmert sich mit viel Liebe um die Tiere

Sensible Muskelpakete

Die Eringer Kühe haben den ehemaligen Lokführer schon lange fasziniert. Das Wesen selber und auch die Machtkämpfe, die stets ausgetragen werden. Heinz und Sabine kennen nicht nur die Namen ihrer Tiere, sondern können auch ihren Charakter gut einschätzen. Sie verbringen viel Zeit mit ihren Kühen und bauen so ein grosses Vertrauen auf. Die Beziehung zwischen Kuh und Bauer ist gerade bei Eringer Kühen sehr wichtig. Die imposanten Muskelpakete sind sehr sensible Tiere. Wenn der Umgang zwischen Besitzer und Tier nicht stimmt, bleibt auch meist der Erfolg bei den Ringkühkämpfen aus.

Sommer auf der Alp

Den Sommer verbringen die Tiere jeweils auf der Alp. Anfangs Juni, sobald der Schnee geschmolzen ist, finden die Alpauffahrten statt. Diese werden jeweils mit einem richtigen Alpfest verbunden, welches oft das ganze Wochenende dauert. Die Bauern, die Eringer halten, nehmen sich gerne viel Zeit für ihre Kühe, aber auch, um das Gesellschaftliche zu pflegen. Auf der Alp finden auch Kuhkämpfe statt. Wenn eine Kuh jede andere auf der Alp besiegt hat, wird sie zur Alpkönigin gekürt. Der ehemalige Bähndler durfte sich schon zweimal als Besitzer einer Alpkönigin feiern lassen.

Im Laufe des Sommers steigen die Kühe in den Walliser Alpen bis auf eine Höhe von gut 2600

Metern über Meer. Mitte September geht die Alpsaison zu Ende und die Kühe kommen zurück ins Tal. Dank dem milden Klima in Savièse können die Tiere bis zum Wintereinbruch auf den Weiden bleiben. Heinz und Sabine sind stets besorgt, dass die Weiden gut gewässert werden und somit viel Nahrung für die Tiere bieten.

Fleischproduktion

Da der Eringer zu den langsam wachsenden Zweinutzungsrasen gehört, ist sein Fleisch feinfaserig, zart und besonders schmackhaft. Kobels Betrieb wird nach den Richtlinien des «Fleur d'Hérens Labels» betrieben, was beinhaltet, dass die Tiere im Wallis geboren, aufgewachsen, gealpt und geschlachtet worden sind. Bei diesem Walliser Label machen Betriebe, Restaurants und Schlachthöfe mit. Im vergangenen Winter wurden auf dem Hof von Sabine und Heinz 27 Kälber geboren. Die Munis werden mit Milch gemästet und grösstenteils direkt vermarktet, die weiblichen Kälbchen aufgezogen oder später an andere Züchter verkauft. Rinder oder Kühe werden eigenhändig in den 30 Minuten entfernt liegenden Schlachthof in Martigny gebracht.

Der 73-Jährige hängt an den Tieren und will diese nur an gute Plätze verkaufen. Oft werden die Kühe verheizt, da viele Bauern nur mit ihnen kämpfen möchten und dies am liebsten sofort nach dem Kauf. Dies führt meist zu Misserfol-

gen. Ein Tier braucht etwas Zeit, um sich an den neuen Besitzer und den neuen Stall zu gewöhnen. Meist stechen sie erst erfolgreich, wenn sie sich in ihrer Umgebung wohlfühlen. Ist ein Tier nicht sofort siegreich, wird es oft weiterverkauft oder gemetzgt. Damit hadern Heinz und Sabine und verkaufen ihre Kühe daher nur an ihnen bekannte Züchter.

Besucher willkommen

Der ehemalige Lokführer schaut gerne auf seine Zeit bei den Jungfraubahnen zurück. Auch freut er sich immer über Bähndler-Besuche. Es gibt sogar ehemalige Arbeitskollegen, die sich als Gotte/Götti für eine Kuh engagieren. Diese leisten einen symbolischen Beitrag und können an Stechfesten oder Alpauf- und -abfahrten teilnehmen. Ein «Gmeiwärch» ist immer willkommen und klingt in geselliger Runde aus.

Die Patenkuh Vulkan von der leider kürzlich verstorbenen Bähndlerin Ursi Gafner, auf deren Initiative dieses Porträt übrigens entstanden ist, war gar so erfolgreich, dass sie bereits eine Glocke an den Kantonalen Ringkühkämpfen gewonnen hat. Auch andere Kühe aus dem Stall Kobel durften bereits zahlreiche Erfolge feiern. Ein Besuch an einem Ringkühkampf im Wallis lohnt sich auf jeden Fall und die Kühe von Heinz und Sabine freuen sich, wenn sie angefeuert werden.

Text: Daniela Roth



Heinz Kobel in seiner Funktion als Lokführer bei den Jungfraubahnen



Jubilare

20 DIENSTJAHRE



Gerhard Steuri

Geburtsdatum: 3. März 1965
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Betriebsange-
stellter Kleine Scheidegg
Eintritt in unsere Gruppe:
5. Dezember 1999 Mitarbeiter
Skilift Salzegg
Hobbies: Wandern, Skifahren,
Ausflüge



Norbert Camenzind

Geburtsdatum: 5. Dezember 1973
Wohnort: Wengen
Heutige Tätigkeit: Lokführer
Lauterbrunnen
Eintritt in unsere Gruppe:
1. November 2003 als Wagenfüh-
rer WAB - Lauterbrunnen
Hobbies: Trychler Club Wengen,
Chlaus-Jäger-Vitznau, Bahnreisen
Tirol und Südtirol



Mario Bachmann

Geburtsdatum: 16. Januar 1964
Wohnort: Brienz
Heutige Tätigkeit: Lokführer
Eintritt in unsere Gruppe:
1. September 2008 als Lokführer
Hobbies: Samariter, Trachtentanz,
Bademeister



Hans Michel

Geburtsdatum: 28. April 1963
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter
Gondelbahn First
Eintritt in unsere Gruppe:
16. Dezember 1999 als Mitarbei-
ter Skilift Schilt
Hobbies: Familie, Wandern, Natur



Rolf Hefti

Geburtsdatum: 30. Dezember
1964
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter
Skilift Oberjoch
Eintritt in unsere Gruppe: 1. De-
zember 1999 Mitarbeiter Skilift
Hobbies: Skifahren, Wandern,
Jodlerklub

25 DIENSTJAHRE



Cornelia Matter

Geburtsdatum: 6. Februar 1975
Wohnort: Ringgenberg
Heutige Tätigkeit: Fahrdienstlei-
sterin ZLS
Eintritt in unsere Gruppe:
1. August 1992 als Lernende
Betriebsdisponentin
Hobbies: Garten, Volleyball,
Feuerwehr, Sport allgemein, Liebe
zur Natur



Paul Seematter

Geburtsdatum: 27. November 1967
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter
Firstbahn
Eintritt in unsere Gruppe: 15. Dez.
1994 als Angestellter Skilift
Hobbies: Schiessen 300 Meter,
Skifahren, Curling

30 DIENSTJAHRE



Hans Jörg

Geburtsdatum: 5. September 1959
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: Lokführer /
Instandhaltung WAB
Eintritt in unsere Gruppe:
1. Dezember 1989 als Lokführer
Hobbies: Wandern, Garten, Natur
allgemein, Rustico im Ticino,
Bergtouren, Wildtiere beobach-
ten, Tiere



Abilio Oliveira

Geburtsdatum: 5. Dezember 1958
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: Betriebsange-
stellter BLM
Eintritt in unsere Gruppe:
1. Dezember 1989 als Betriebs-
angestellter BOB
Hobbies: Fussball, Skifahren,
Reisen



Hans Rudolf Hänni

Geburtsdatum: 11. April 1966
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Lokführer/
Instandhaltung Depot Lauter-
brunnen
Eintritt in unsere Gruppe:
21. März 1992 als Lokführer-
Anwärter JB Kleine Scheidegg
Hobbies: Wandern, Reisen,
Laufsport

30 DIENSTJAHRE



Gerhard Grossniklaus

Geburtsdatum: 6. September 1957
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Lokführer /
Instandhaltung
Eintritt in unsere Gruppe: 1. März
1990
Hobbies: CB Funk, E-Bike-Fahrer

35 DIENSTJAHRE



Ruolf Wyss

Geburtsdatum: 19. Juni 1965
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Gleishand-
werker A
Eintritt in unsere Gruppe:
1. Januar 1994 als Skiliftangestell-
ter Salzegg
Hobbies: Viehzucht / Landwirt-
schaft, Holzen, üser schöne Bärge
gniesse

40 DIENSTJAHRE



Heinz Michel

Geburtsdatum: 17. März 1958
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: Betriebsange-
stellter BLM
Eintritt in unsere Gruppe:
3. Januar 1980 als Kondukteur JB
Hobbies: Fischen, Reisen

EINTRITTE JANUAR – MAI 2020

Edith Bowald, Mitarbeiterin Hauswirtschaft JGA, 25.11.2019; **Hans-Joschi Vejic**, Koch JGA, 01.12.2019; **Jean Kastner**, Service-Mitarbeiter JGA, 01.12.2019; **Dijana Hisenaj**, Service-Aushilfe JGA, 01.12.2019; **Enja Vera Mühlematter**, Fahrausweisverkäuferin GGI, 01.12.2019; **Selina Zaugg**, Service Mitarbeiterin JGA, 01.12.2019; **Severin Payern**, Mitarbeiter technische Instandhaltung Joch JB, 01.12.2019; **Ann-So-fie Tant**, Content Managerin JBM, 01.12.2019; **Miguel Rubio**, Shop-Assistent JB, 01.12.2019; **Dominik Hankh**, Koch JGA, 01.12.2019; **Petr Vecera**, Social Media Snowpark-Mitarbeiter FB, 05.12.2019; **Jorge Manuel Aparicio Rosado**, Service-Aushilfe JGA, 07.12.2019; **Helena Santos Pinheiro**, Hauswirtschaft Foodrunner JGA, 07.12.2019; **Frederico Grossinho Martins Sérgio**, Mitarbeiter technische Instandhaltung C WAB, 16.12.2019; **David Mahnig**, Pistenfahrzeugfahrer / Beschneier FB, 16.12.2019; **Andreas Zurbuchen**, Pistenfahrzeugfahrer / Beschneier FB, 16.12.2019; **Pavel Stratil**, Pistenfahrzeugfahrer / Beschneier FB, 16.12.2019; **Ivo Zurbuchen**, Koch JGA, 16.12.2019; **Thomas Mayhew**, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen FB, 16.12.2019; **Sabine Grassmann**, Service-Aushilfe JGA, 23.12.2019; **Ruben Notaro**, Koch JGA, 01.12.2019; **Björn Louis Eckart**, Koch-Aushilfe JGA, 01.01.2020; **Roman Altmann**, Koch JGA, 01.01.2020; **Daniel Kaiser**, Bahnreiseverkäufer BOB, 01.01.2020; **Daniele Rizzi**, Zugbegleiter JB, 01.01.2020; **Johann Stähli**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A BOB, 01.01.2020; **Dominika Mancosova**, Service-Mitarbeiterin JGA, 01.01.2020; **Kamil Dryjas**, Koch JGA, 01.01.2020; **Filipe Oliveira**, Service-Mitarbeiter JGA, 01.01.2020; **Ivan Rubi**, Betriebsangestellter JB, 01.01.2020; **Csaba Paprika**, Betriebsangestellter WAB, 01.01.2020; **Jeannine Balmer**, Bahnreiseverkäuferin BOB, 01.01.2020; **Stefan Vögeli**, Leiter Werkstätte BOB, 01.01.2020; **Holger Zechlin**, Projektleiter B JBM, 01.01.2020; **Werner Bregenzer**, Lokführer BLM, 01.01.2020; **Marcel Gygli**, Projektleiter B JBM, 01.01.2020; **Lea-Maria Kölsch**, Service-Aushilfe JGA, 15.01.2020; **Janosch Jäggi**, Praktikant BLM, 16.01.2020; **Diana Sempach**, Mitarbeiterin Hauswirtschaft JGA, 20.01.2020; **Manuel Otth**, Lokführer WAB, 01.02.2020; **Sven-Steven Eschler**, Lokführer WAB, 01.02.2020; **Celine Lerch**, Lokführerin BOB, 01.02.2020; **André Lüthi**, Lokführer BOB, 01.02.2020; **Daniel Wüthrich**, Lokführer WAB, 01.02.2020; **Herminio Duarte**, Betriebsangestellter WAB, 01.02.2020; **Res Michel**, Confiseur JGA, 01.02.2020; **Barbara Jorns**, Bahnreiseverkäuferin WAB, 01.02.2020; **Andrés Müller**, Fahrausweisverkäufer FB, 09.02.2020; **Giulia Müller**, Leiterin Marketing Kommunikation JBM, 17.02.2020; **Knut Kompe**, Service-Mitarbeiter JGA, 25.02.2020; **Nicole Weidling**, Service-Mitarbeiterin JGA, 01.03.2020; **Manuel Sascha Wyss**, Gleishandwerker A WAB, 01.03.2020; **Peter Burgener**, Mitarbeiter Gondelbahn FB, 01.03.2020; **Yvonne Wenger**, Polygrafin JBM, 01.03.2020; **Mauro Pellandini**, Leiter Human Resources JBM, 01.03.2020; **Simon Luterbacher**, Stv. Leiter Zentrallager Top of Europe Shops JB, 01.03.2020; **José Manuel Boto de Almeida Gaspar Cabral**, Mitarbeiter Hauswirtschaft JGA, 01.03.2020; **Heike Richter**, Mitarbeiterin Administration KLS JGA, 01.03.2020; **Zoya Klossner**, Shop Assistant JB, 01.03.2020; **Christian Jegerlehner**, Zug- und Kabinenbegleiter BLM, 01.03.2020; **Mohammad Reza Salimi**, Mitarbeiter Hauswirtschaft JGA, 12.03.2020; **Simon John Newton**, Shop-Assistent JB, 16.03.2020; **Isolde Faber**, Mitarbeiterin Reservation JGA, 01.04.2020; **Thomas Bodack**, Leiter Culinary Center JGA, 01.04.2020; **Ae Kyung Newton**, Shop-Assistent JB, 01.04.2020; **Betim Mani**, Shop-Assistent JB, 01.04.2020; **Thomas Schmidt**, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen FB, 01.04.2020; **Hanspeter Eymann**, Betriebsangestellter BLM, 01.04.2020; **Patrizia Hausmann**, Fahrausweisverkäuferin FB, 01.04.2020; **Nohemi Idme-Broger**, Zug- und Kabinenbegleiterin HB, 10.04.2020; **Bart Nachtgeller**, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen FB, 16.04.2020; **Sandy Alpinice**, Mitarbeiterin Transport- & Freizeitanlagen FB, 16.04.2020; **Sascha Freiburghaus**, Mitarbeiter Gondelbahn GGI, 20.04.2020; **Ikko Ando**, Shop-Assistent JB, 25.04.2020; **Maija Ronaldsone**, Mitarbeiterin Transport- & Freizeitanlagen FB, 01.05.2020; **René Kohler**, Leiter Flottenmanagement WAB, 01.05.2020; **Ken Dowling**, Lokführer BOB, 01.05.2020; **Ruedi Lanz**, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen FB, 01.05.2020; **Fatima Silva Dos Santos**, Mitarbeiterin Transport- & Freizeitanlagen FB, 01.05.2020; **Dominik Wyss**, Leiter Lokpersonal WAB, 01.05.2020; **Bart van den Bosch**, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen FB, 01.05.2020; **Theodora Christina Schuurhuis**, Zug- und Kabinenbegleiterin SPB, 16.05.2020; **Sylvie Brand**, Zug- und Kabinenbegleiterin SPB, 16.05.2020; **Franziska Feuz**, Zug- und Kabinenbegleiterin SPB, 16.05.2020; **Melanie Gross**, Zug- und Kabinenbegleiterin SPB, 16.05.2020

ÜBERTRITTE JANUAR – MAI 2020

Thomas Stucki, Shopleiter B JB/Shopleiter A JB, 01.10.2019; **Stefan Burgener**, Mitarbeiter techn. Instandhaltung JB/Lokführer/Instandhaltung JB, 01.01.2020; **Fabian Baumann**, Mitarbeiter techn. Instandhaltung A JB/Teamleiter Kraftwerk JB, 01.01.2020; **Andreas Schmitz**, Fahrdienstleiter BOB/Stv. Leiter Zentrale Leitstelle BOB, 01.01.2020; **Elie Stettler**, Praktikant Multimedia JBM/Mediamatiker JBM, 01.01.2020; **Roland Stoller**, Lokführer/Instandhaltung JB/Lokführer Pool WAB, 01.01.2020; **Christoph Brunner**, Lokführer/Instandhaltung BLM/Stv. Technischer Leiter Seilbahnen BLM,

01.01.2020; **Marcel Dänzer**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A JB/Fachspezialist Kraftwerk JB, 01.01.2020; **Louis Wiedmer**, Lokführer WAB/Lokführer/Instandhaltung JB, 01.02.2020; **Patrizia Bickel**, Leiterin Corporate Communications JBM/Projektleiterin Unternehmensentwicklung JBM, 17.02.2020; **Hans-Joschi Vejic**, Koch JGA/Küchenchef JGA, 01.03.2020; **Achim Schneider**, Content- & Onlinemarketing-Spezialist JBM/Teamleiter Content- & Onlinemarketing JBM, 01.03.2020; **Isabel Wehrli**, Bahnreiseverkäuferin WAB/Kundenlenkerin WAB, 01.02.2020; **Jorge Manuel Aparicio Rosado**, Allrounder JGA/Vorlehre Restaurantangestellter EBA JGA, 01.02.2020; **Emad Boutrous**, Reiseleiter JB/Bahnreiseverkäufer BOB, 01.03.2020; **Heinrich Früh**, Leiter Telematik JBM/Mitarbeiter technische Instandhaltung Joch JB, 01.03.2020; **Andrea Ogi**, Fachverantwortliche Support HR JBM/Teamleiterin Support HR JBM, 01.03.2020; **Nadine Riccio**, Mitarbeiterin Administration JGA/Sachbearbeiterin Human Resources JGA, 01.04.2020; **Brigitte Müller**, Leiterin Verkaufsstelle HB/Zug- und Kabinenbegleiterin HB, 01.04.2020; **Koert den Hartogh**, Beschneier FB/Mitarbeiter Gondelbahn FB, 01.04.2020; **Marius Noverraz**, Mitarbeiter techn. Instandh. FB/Stv. Techn. Leiter Seilbahnen BLM, 01.04.2020; **Krisztian Pacsay**, Servicemitarbeiter JGA/Junior Chef de Service JGA, 01.04.2020; **Dijana Hisenaj**, Servicemitarbeiterin-Aushilfe JGA/Junior Chef de Service JGA, 01.04.2020; **Patricia Lüthi**, Bahnreiseverkäuferin BOB RPV/Zug- & Kabinenbegleiterin SPB, 01.05.2020; **Claudia Thöni**, Fahrausweisverkäuferin WAB/Bahnreiseverkäuferin BOB, 01.05.2020

AUSTRITTE JANUAR – MAI 2020

Martina Walthard, Fahrausweisverkäuferin FB, 31.10.2019; **Roland Marty**, Leiter Bahnhof A WAB, 31.10.2019; **Brigitte Wyss**, Zugbegleiterin SPB, 31.10.2019; **Heidi Oppliker**, Zugbegleiterin SPB, 31.10.2019; **Andrea von Känel**, Zugbegleiterin SPB, 31.10.2019; **Andreas Lehmann**, Betriebsangestellter WAB, 30.11.2019; **Hannig Michal**, Mitarbeiter techn. Instandhaltung BOB RPV, 31.12.2019; **Margrith Baumann**, Sachbearbeiterin Werbung/Distribution JB, 31.12.2019; **Michelle Egger**, Polygrafin JBM, 31.01.2020; **Marianne Stettler**, Fahrdienstleiterin BOB, 31.01.2020; **Lea Siegenthaler**, Bahnreiseverkäuferin BOB, 31.01.2020; **Hanspeter Feuz**, Mitarbeiter technische Instandhaltung JB (Pensionierung), 31.01.2020; **Daniel von Däniken**, Lokführer WAB (verstorben), 02.02.2020; **Ursula Gafner**, Betriebsdisponentin polyvalent WAB (verstorben), 25.02.2020; **Goncalo Manuel Costa Andrade**, Betriebsangestellter BLM, 29.02.2020; **Martin Saurer**, Lokführer/Instandhaltung BOB, 29.02.2020; **Beat Wyss**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A WAB, 29.02.2020; **Andreas Piattini**, Leiter Human Resources JBM, 29.02.2020; **Yumi Speich**, Shop-Assistent JB, 29.02.2020; **Cornelia Herzog**, Fahrausweisverkäuferin GGI, 15.03.2020; **Thomas Mayhew**, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen FB, 20.03.2020; **Laurent Bourgin**, Bahnreiseverkäufer BLM, 31.03.2020; **Erik Mühlener**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier WAB, 31.03.2020; **Nino Brunner**, Gleishandwerker A WAB, 31.03.2020; **Alfred Schaffner**, Reiseleiter JB, 31.03.2020; **Holger Linder**, Service-Mitarbeiter JGA, 31.03.2020; **Gökhan Ersoy**, Service-Mitarbeiter JGA, 31.03.2020; **Fernando Ribeiro da Silva**, Stv. Chef de Service JGA, 31.03.2020; **Ruben Notaro**, Koch JGA, 31.03.2020; **Martin Wüthrich**, Leiter Lokpersonal WAB, 31.03.2020; **Sanjeev Kumar**, Officemitarbeiter JGA, 07.04.2020; **Dominika Mancosova**, Service-Mitarbeiterin JGA, 12.04.2020; **Mario Rui Oliveira**, Koch JGA, 12.04.2020; **David Mahnig**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier FB, 15.04.2020; **Ardita Alijaj**, Mitarbeiterin Hauswirtschaft JGA, 15.04.2020; **Pavel Stratil**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier FB, 15.04.2020; **Ulrich Siegenthaler**, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen FB (Pensionierung), 15.04.2020; **Clestin de Abreu**, Chef de Service Eigergletscher JGA; (Pensionierung), 30.04.2020; **Jasmin Zenklusen**, Leiterin Administration JGA, 30.04.2020; **Mario Grossniklaus**, Mitarbeiter Transport-/Freizeitanlagen WAB, 30.04.2020; **Pedro Coelho Sousa**, Shop-Assistent JB, 30.04.2020; **Blake Kennedy**, Mitarbeiter Transport- & Freizeitanlagen FB, 30.04.2020; **Michele Gamboni**, Fahrdienstleiter BOB Infra, 30.04.2020; **Bruno Jesus Simoes**, Gleishandwerker A WAB, 30.04.2020; **Petr Vecera**, Social Media Snowpark FB, 30.04.2020; **Rudolf von Allmen**, Lokführer BLM, 30.04.2020; **Christian Egger**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A JB, 30.04.2020; **Erwin Knoester**, Mitarbeiter Transport-/Freizeitanlagen FB, 30.04.2020; **Mariella Steiner**, Bahnreiseverkäuferin WAB (Pensionierung), 30.04.2020; **Soraia Da Silva Pires**, Reiseleiterin JB, 30.04.2020; **Dominik Suter**, Betriebsangestellter JB, 30.04.2020; **Severin Felder**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier WAB, 15.05.2020; **Irene Stäger**, Fahrausweisverkäuferin WAB (Pensionierung), 31.05.2020; **Larissa Eymann**, Mitarbeiterin Transport- & Freizeitanlagen FB, 31.05.2020; **Gisela Seewald-Baumann**, Service-Mitarbeiterin JGA, 31.05.2020; **Patrick Hofmann**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A JB, 31.05.2020; **Fabian Wilhelm**, Produkt-Manager JBM, 31.05.2020; **Mark Bachmann**, Leiter Marketing Kommunikation JBM, 31.05.2020; **Michel Delay**, Lokführer WAB, 31.05.2020; **Daniel Schürmann**, Gleishandwerker A WAB, 31.05.2020; **Marcel Jenni**, Leiter Güterverkehr WAB, 31.05.2020; **Sonia Chenthattel**, Bahnreiseverkäuferin BOB, 31.05.2020

Ein- und Austritte bei wiederkehrenden Arbeitsverhältnissen sowie befristete Anstellungsverhältnisse bis zu 3 Monaten werden nicht aufgeführt.

Marktplatz

ZU VERKAUFEN

Biwaks

Standort: Eigerwand (Besichtigung in Absprache möglich)

Ansprechperson: Nils von Allmen, nils.vonallmen@jungfrau.ch, 033 828 74 34

Preis: nach Absprache

Beschrieb: 2 Stk. Campingpod mit je einem Bett

Abmessung: ca. 3 m breit, 4 m tief, 3.5 m hoch

Zusatzausstattung: abgedichtete Türe, Wärmedämmung, Wandheizung



WETTBEWERB

GEWINNERIN DES LETZTEN WETTBEWERBS

Die richtige Antwort lautete: Die neue Postfachgrösse der JungfrauBahnen-Mitarbeitenden beträgt «100 GB». Unter den zahlreichen richtigen Antworten wurde Anni Kolb-Baumann aus Grindelwald ausgelost. Sie gewinnt einen Wintersportpass Grindelwald-Wengen.

Herzliche Gratulation!

DIE NEUE WETTBEWERBSFRAGE LAUTET:

Wann wird die Kreuzungsstelle Wilderswil in Betrieb genommen?

Schreiben Sie die Lösung auf eine Postkarte und senden Sie diese bis zum 31. Juli 2020 an JungfrauBahnen, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken

Zu gewinnen gibt es einen Gutschein für eine Fahrt Interlaken Ost – Mürren retour inkl. Apéro im Restaurant Winteregg.

Bravo!



Guten Tag

Möchte Ihnen gerne zeigen, was mein Sohn Menk (6) gezeichnet hat. Er nahm die Quartett-Karten als Vorlage und zeichnete die unterschiedlichen Züge ab. Im Original sehen sie noch etwas besser aus als im Scan. Auch sonst sind BOB, WAB oder JB beliebte Sujets von ihm. Aufgrund seiner Zug-Faszination will er zum Skifahren lieber mit dem Zug auf die Kleine Scheidegg, als mit der neuen Gondel auf den Männlichen. Neulich hat ihn ein Lokführer einer «alten» WAB vorne sitzen lassen, da er fast die ganze Zeit hinter der Scheibe den Lokführer beobachtet hat. Merci viel mal. Dass er mal bei den JungfrauBahnen als Lokführer arbeiten will, steht übrigens auch schon fest.

Freundliche Grüsse
Andreas Eggler

Liebes BLM-Team

Am 30.12.2019 bin ich zwischen 15:00 und 16:00 von Lauterbrunnen via Grütschalp nach Mürren gereist.

An der Talstation der Gondel ging es sehr hektisch zu und her, dank der vielen Touristen fast etwas chaotisch! Trotz Hochbetrieb, langem «Schlangenstehen» und vollen Kabinen war sämtliches Personal äusserst hilfsbereit, geduldig und freundlich! Ihr Personal nahm mir sämtliches Gepäck ab und begleitete mich und mein Baby bis zur Gondel und half mir mit dem Handgepäck! Das finde ich nicht selbstverständlich, umso mehr schätze ich diese Unterstützung sehr. Ein grosses Kompliment an das ganze Team und nochmals herzlichen Dank!

Liebe Grüsse und frohes neues Jahr
Lili Hauri - Arji

Guten Tag

Ich möchte Ihnen hiermit ein positives Feedback geben wie souverän und kompetent Ihre Zugbegleiter/innen bei der BOB ihren Job machen. Am 22.02.2020 fuhr ich um 15.18 Uhr in der 1. Klasse (Abteil war angeschrieben) mit der BOB von Grindelwald nach Wilderswil. Total waren wir 10 Passagiere. Nun kam die Zugbegleiterin und kontrollierte die Billette. Sie hat ihren Job super gemacht indem sie freundlich, aber bestimmt und beharrlich die Passagiere ohne 1.-Klasse-Billett in die 2. Klasse verwies. Die Ausrede einiger Passagiere, es hätte in der 2. Klasse keinen Platz mehr, konnte sie klar widerlegen, da sie die genauen Zahlen der noch verfügbaren Sitzplätze kannte. Es gab 9 Personen, welche kein 1.-Klasse-Billett hatten in diesem Abteil. Am Schluss war ich der einzige übrigbleibende Passagier in der 1. Klasse. Ihr gehört ein Lob für Ihren engagierten Einsatz. Sie scheint auch Freude an ihrem Job zu haben.

Hans von Büren

Sehr geehrte Damen und Herren
Guten Tag.

Für den immer freundlichen, und ausgezeichneten Service bei den Jungfrau Bahnen, Besten Dank. Das Zug Personal macht einen super Job. Ich wünsche den Jungfrau Bahnen alles Gute.

Freundliche Grüsse Raphael Wellig

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits war ich zum 15. mal an der Lauberhornabfahrt von letztem Samstag und benutzte wie immer die Bahn via kleine Scheidegg zur Wengernalp. Diesmal kam ich aber in Begleitung eines schwer gehbehinderten Mannes, welchem ich seinen grossen Traum erfüllen wollte: «Einmal im Leben live bei der Lauberhornabfahrt dabei zu sein»! Leider konnte ich telefonisch vorgängig keinen Platz reservieren oder spezielle Hilfe anfordern. Mir wurde ganz klar mitgeteilt, dass dies unmöglich sei, auch wenn mein Begleiter eine Behinderung hat und nur kurze Zeit stehen kann. Trotzdem möchte ich mich nun ganz herzlich für die zuvorkommende und freundliche Behandlung durch das Personal, welches an diesem Tag im Einsatz war, bedanken. Mein Begleiter und ich fielen dem Bahn-Personal offensichtlich auf. Sofort wurde uns Hilfe angeboten, auch bei der Rückfahrt. «Grosses Kompliment»! Denn es ist nicht selbstverständlich, da der Arbeitsaufwand an solchen Tagen für alle extrem gross ist. So konnten wir den Tag geniessen und er bleibt uns beiden in guter Erinnerung!

Freundliche Grüsse, Thomas Schwaar

Humor



SCHMUNZELKISTE

«Ich bin ein Gönner des FC Bayern München.» «Die haben heute aber 3:0 gegen Gladbach verloren!»
«Ja, und genau das gönne ich ihnen.»

*

Fritzchen schreibt im Diktat das Wort «Tiger» klein. Seufzt die Lehrerin: «Ich habe euch doch schon hundertmal erklärt: Alles, was man anfassen kann, wird grossgeschrieben!»
Wundert sich Fritzchen: «Na, dann versuchen sie doch mal einen Tiger anzufassen.»

*

Erster Schultag in der Prärie.
Die Lehrerin fragt den Sohn des grossen Indianerhäuptlings:
«Na, und wie heisst du?»
«Ich heisse Schneller-Reiter-der-in-die-Prärie-galoppiert-auf-seinem-Pferd-wie-der-Blitz.»
«Das ist aber ein langer Name.
Wie sagen denn Deine Eltern zu dir?» «Brrr!»

*

Eine Firma bekommt einen neuen Chef, der für seine Härte bekannt ist. Er duldet keinen, der nicht 120 % bei der Arbeit gibt, und ist bekannt dafür, Arbeiter, die nicht alles geben, sofort zu feuern. Also wird er am ersten Tag durch die Büros geführt und der Chef sieht, wie ein Mann sich gegen die Wand im Flur lehnt. Alle Mitarbeiter können ihn sehen und der Chef denkt, hier hat er eine gute Gelegenheit, den Mitarbeitern zu zeigen, dass er Faulheit nicht dulden wird. Er geht zu dem Mann hin und fragt ganz laut: «Wie viel verdienen sie in der Woche?» Ein bisschen überrascht antwortet der Mann: «300 EUR die Woche, wieso?» Der Chef holt seine Geldbörse heraus, gibt ihm 600 EUR und schreit ihn an mit den Worten: «Ok, hier ist dein Lohn für 2 Wochen, nun hau ab und komme nie wieder hierher!» Der Chef fühlt sich toll, dass er allen gezeigt hat, dass Faulheit nicht mehr geduldet wird, und fragt die anderen Mitarbeiter: «Kann mir jemand sagen, was dieser faule Sack hier gemacht hat?» Mit einem Lächeln im Gesicht sagt einer der Mitarbeiter: «Pizza geliefert!»

KLEINE WEIS- UND BOSHEITEN

Viele Leute hören nur die Hälfte, verstehen einen Viertel, aber erzählen das Doppelte.

*

Besserwisser sind meistens Schlechtermacher.

*

Ein voller Terminkalender ist noch lange kein erfülltes Leben.

*

Wir leben alle unter dem gleichen Himmel, aber wir haben nicht alle den gleichen Horizont.

*

Wer nicht hören will, muss fernsehen.

*

Manche Dinge lernst du erst zu schätzen, wenn sie nicht mehr da sind.
Klopapier zum Beispiel.

DIE LISTE

Ein Mensch, der Zeitung liest, erfährt:
«Die Lage völlig ungeklärt.»
Weil dies seit Adam so gewesen,
Wozu denn da noch Zeitung lesen.

Aus Eugen Roth, «Ein Mensch»

AGENDA

1. Juli

Eröffnung Schynige Platte

3. Juli

Abendlauf Wengen

7. August

Abendlauf Wengen

5. September

BERNATONE ALPHORNTREFFEN FIRST, HARDER UND KLEINE SCHEIDEGG

6. September

BERNATONE ALPHORNTREFFEN SCHYNIGE PLATTE

P.P.

3800 Interlaken
Post CH AG

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

Jungfrau Corona Pass

TOP FOR LOCALS

**FREIHEIT
AB CHF 299.–¹**

Der ideale Pass für Einheimische, Ferienwohnungsbesitzer und treue Fans der Jungfrau Region zum top Preis. Nutzen Sie das gesamte Streckennetz der Jungfraubahnen unlimitiert inkl. Jungfraujoch – Top of Europe.

Der Jungfrau Corona Pass ist ab 6. Juni 2020 an allen Bahnhöfen der Jungfraubahnen erhältlich.
Gültigkeit: Bis 30. November 2020

Leistungen Jungfrau Corona Pass

- Interlaken Ost – Lauterbrunnen/Grindelwald
- Wilderswil – Schynige Platte
- Lauterbrunnen – Kleine Scheidegg – Grindelwald
- Kleine Scheidegg – Jungfraujoch
- Lauterbrunnen – Mürren
- Interlaken – Harder Kulm
- Grindelwald – First
- Grindelwald Terminal – Männlichen
- Wengen – Männlichen
- Ortsbus Grindelwald, Grosse Scheidegg, Bussalp, Waldspitz

Preise (in CHF pro Person)

Erwachsene	399.–
Erwachsene ermässigt ¹	299.–
Kinder 6–15 Jahre	30.–
Kinder bis 5 Jahre	gratis

¹ Ermässigt mit: General-Abo, Halbtax-Abo, Saisonsportpass JSR/TOP4 Winter 2019/20, Swiss Half Fare Card

jungfrau.ch/coronapass