

BÄHNDLER-RÖVÜ

Nr. 94 | Dezember 2020

Die Mitarbeiterzeitschrift der Jungfraubahnen

Mit dem Eiger Express startet eine neue Zeitrechnung



Die Online-Ausgabe
im Intranet
jungfrau.ch/br

Güterlogistik

Neues Konzept dank Eiger Express

Neue Geschäftsleitung

Vier neue Mitglieder ab 2021

Wintersaison

Im Zeichen von Covid-19



Regelmässiges Desinfizieren der Züge



Tausche Krawatten gegen Maske



Die beiden Künstler Chrigel und Petsch

Inhalt

AKTUELLES

Wintersport	4
Jungfrau App – Der neue, personalisierte Reisebegleiter	6
Der neue Fahrplan 2021 erfordert viel Flexibilität	8
Eiger Express: Neue Möglichkeiten für den Güterverkehr	10
Forschungsstation Jungfraujoch mit neuem Betriebswarte-Paar	12
Neue, grössere Geschäftsleitung	13
V-Bahn: Wir schauen zurück auf zweieinhalb Jahre Bauzeit	16

PROJEKTE

Baufortschritte BLM im 2020	18
Neue Pistenbully-Garage auf dem Jungfraujoch	19
Das Generationenprojekt als positives Signal für die Zukunft	20

HR-NEWS

2020 – Ein ereignisreiches Jahr für Human Resources	22
Aus dem Payrollbüro ...	23

WIR BÄHNDLER

Tausche Krawatten gegen Maske	24
Lernender Detailhandelsfachmann macht privat den Salto	27
Beim Eigergletscher kamen Mensch, Natur und Technik zusammen	28
Die Künstler vom Jungfraujoch	30
Jubilare	32
Mutationen	33

MARKTPLATZ | AGENDA

Dies & Das: Kuh Lily	34
Bravo!	34
Wettbewerb	35
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: Nadine Gehri (gena), Isabelle Hofer (hosi), Dominik Liener (lido), Marco Luggen (luma), Kathrin Naegeli (naka), Daniela Roth (roda), Liliane Schmockler (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 95: 7. Mai 2021. **Titelbild:** Grindelwald Terminal



Urs Kessler
Direktor Jungfraubahnen

Die Jungfraubahnen sind auch in schwierigen Zeiten für Sie da

Wer hätte dies gedacht? Mit dem besten Januar der Geschichte sind wir ins Jahr 2020 voller Zuversicht gestartet. Das Jahr 2020 hat für uns alle, sowohl für die Jungfraubahnen als auch für Sie alle als Privatperson, grosse Veränderungen mit sich gebracht. Das Coronavirus hat die Welt im Schnellzugtempo verändert und grosse Verunsicherung ausgelöst. In meinen 34 Jahren Jungfraubahnen habe ich mit SARS, Irakkrieg, 9/11 und mehreren globalen Finanzkrisen eine nicht annähernd vergleichbare Situation erlebt. Seit dem Ausbruch des Coronavirus fehlt jede Planungssicherheit.

Warten auf bessere Zeiten ist gerade mit Covid-19 keine erfolgsversprechende Strategie. Als erste Unternehmung im Tourismus haben wir deshalb bereits Ende Januar Sparmassnahmen wie die Einstellung von Supplementzügen aufgegleist. Zu diesem Zeitpunkt wurde diese Massnahme noch nicht verstanden. Ende Februar war mir nach der abgebrochenen Verkaufsreise quer durch Asien und dem Pandemieausbruch in Italien bewusst, dass das Jahr 2020 für unsere Jungfraubahnen sehr anspruchsvoll sein wird. Die Sparmassnahmen haben wir im Februar 2020 noch weiter verstärkt und uns durch dieses frühzeitige Agieren einen Zeit- und Wettbewerbsvorsprung erarbeitet. Bereits im März haben wir Kurzarbeit angemeldet. Die Berner Oberland-Bahn hat als einzige Unternehmung im öffentlichen Verkehr Kurzarbeitsentschädigung erhalten. Der Lockdown ab 14. März 2020 für unglaublich lange 83 Tage, erstmals seit dem 1. Weltkrieg, hätte ich, und sicher auch Sie, mir nie vorstellen können.

In diesem schwierigen Umfeld war lange Zeit die Frage, ob wir überhaupt den Bau unseres Generationenprojekts V-Bahn fortsetzen können. Gerade einzelne Gewerkschaften versuchten mit allen Mitteln, die Baustellen schweizweit einzustellen. Dies hätte für die V-Bahn zu einer nicht einholbaren Verzögerung geführt und die Eröff-

nung der V-Bahn wäre frühestens im Frühjahr 2021 möglich gewesen. Was seit dem Baubeginn des Gesamtprojekts V-Bahn am 11. Juni 2018 geleistet worden ist, ist eine absolute Top-Leistung. Dafür gebührt meine Anerkennung dem gesamten Jungfraubahnen-Team und den durchschnittlich rund 250 Beschäftigten des V-Bahn-Projekts. Die Gesamteröffnung der V-Bahn am 5. Dezember 2020 mit ihren zuletzt acht Bestandteilen wird die Erwartungen unserer globalen Kunden deutlich übertreffen und einen neuen Benchmark im Alpenraum setzen.

Bei den Jungfraubahnen laufen aber noch viele weitere grosse strategische Projekte, wie die Haltestelle BOB beim Flugplatz Matten und das Gleis 3 auf dem Jungfraujoch für 20 Mio. Franken, welche in direktem Zusammenhang mit der V-Bahn stehen. Die Umsetzung des Projekts Neubau Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) für rund 50 Millionen Franken ist ebenfalls schon erfreulich weit fortgeschritten. Wir gehen davon aus, dass im Grossen Rat die Abstimmung für einen 14,1 Mio. Franken Kredit zur langfristigen Sicherung unserer nostalgischen Zahnradbahn Schynige Platte im Frühjahr 2021 stattfindet. Ein weiteres zentrales Projekt ist die fristgerechte Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bis Ende 2023. Das betrifft nebst der BLM beispielsweise den Umbau Bahnhof Zweilütschinen und die Unterführung Burglaunen für den mobilisierten Individualverkehr.

Die Auswirkungen von Covid-19 führen dazu, dass wir in den nächsten drei Jahren keinen weiteren Spielraum für grosse Projekte haben. Für das Budget 2021 konnten nur sicherheitsrelevante und substanzerhaltende Investitionen bewilligt werden. Unser Ziel muss sein, dass wir neben der Fertigstellung der Grossprojekte unsere Liquidität schonen. Hier ist jede und jeder Mitarbeitende aufgefordert, ihren/seinen persönlichen Beitrag zu leisten. Den Schalter zu drehen vom absoluten Rekordjahr 2019 in die grösste Touris- muskrise der jüngsten Geschichte war ein riesiger Kraftakt. Gemeinsam haben wir noch Spielraum. Diesen müssen wir mit aller Konsequenz ausnützen, um Entlassungen zu vermeiden.

Noch vor zwei Monaten sind wir davon ausgegangen, schrittweise zur Normalität zurückzu-

kehren. In der Zwischenzeit ist allen klar, dass uns Covid-19 noch länger beschäftigen wird. Die Reisebeschränkungen und Quarantänepflicht, neuerdings für die Rückkehr aus der Schweiz, wird den internationalen Tourismus weiterhin stark bremsen. Auch aus den umliegenden Ländern dürfen wir für die kommende Wintersaison nur mit wenigen Gästen rechnen. Eine anspruchsvolle Wintersaison 2020/21 fast ausschliesslich mit Schweizer Gästen steht uns bevor.

Wir haben aber nicht nur ab dem 5. Dezember 2020 das beste Produkt der Alpen. Wir streben weiterhin danach, gemeinsam die besten Gastgeber zu sein, trotz der Weiterführung der Kurzarbeit, Budgetkürzungen und laufenden Betriebsoptimierungen. Nur wenn jede/r Einzelne ihren/seinen Beitrag leistet, können wir diese Krise meistern. Hier zähle ich auf Sie alle!

Im Moment ist es unmöglich, eine verlässliche Vorhersage zu treffen, wann sich die Situation verbessern wird. Im Jahr 2021 erwarten uns viele Unsicherheiten. Die baldige Impfung gegen Covid-19 wird helfen, die Situation zu entspannen. Dann bin ich überzeugt, dass sich die Grenzen weltweit schnell öffnen. Die potenziellen Kunden wollen und werden rasch wieder reisen. Dank der V-Bahn sind wir in einer Top-Position. Bleiben wir als schlagkräftiges Team mit viel Dynamik, Geschick und Kundenfokus bereit für unsere internationalen Gäste.

Diese Agilität und Flexibilität mit der schnellen Anpassung an die veränderten Marktbedingungen war bisher unser Erfolgsrezept in dieser Krise und wird es auch in Zukunft bleiben. Ich freue mich darauf, Sie auch im neuen Jahr wieder persönlich zu treffen.

An dieser Stelle danke ich nochmals für die grosse Flexibilität, das Verständnis und die Unterstützung bei den getroffenen Massnahmen für eine erfolgreiche Zukunft der Jungfraubahnen. Vorerst wünsche ich Ihnen gemeinsam mit Ihren Familien ruhige und erholsame Weihnachtstage. Und dann starten wir gemeinsam mit einer guten Prise Optimismus ins neue Jahr.

Ich wünsche allzeit gute Fahrt und bleiben Sie gesund!

Wintersport

Klimawandel, gesättigter Markt, veränderte Zielgruppen und Diversifizierung sind die grossen Herausforderungen im Wintersport, auf die sich die Jungfraubahnen seit Jahren einstellen und entsprechende Strategien dazu entwickeln. In dieser Saison ist nun aber aus bekannten Gründen alles anders und es gilt «nur» die eine Herausforderung zu bewältigen: Wintersport in Zeiten von Covid-19. Zum Zeitpunkt der Verfassung dieses Artikels gehen die Jungfraubahnen davon aus, dass eine Wintersaison stattfindet und wir Ihnen hiermit gerne einen Ausblick über die Angebote im kommenden Winter geben möchten.



Fox Run Kleine Scheidegg–Wengen

Mit der Fertigstellung des V-Bahn-Projekts und dessen Herzstück Eiger Express können wir in dieser Saison unseren Wintersportgästen ein noch nie dagewesenes Beförderungserlebnis bieten. Auf einen Schlag werden die bisherigen Talabfahrten zu Beschäftigungspisten. In 15 Minuten mit der aktuell modernsten Gondelbahn mit Sitz- und Scheibenheizung, Panoramaglas, Infotainment und vielem mehr mitten ins Herz des Skigebiets an den Eigergletscher, mitten ins Herz des Skigebiets gelangen.

Auf Grindelwald-First warten unvergessliche Winterwanderungen und Schlittelabfahrten sowie ein breites Adventure-Angebot mit Snowpark und Halfpipe, Firstflieger und Firstglider auf unsere Wintersportgäste. Selbstverständlich steht auch für uns die Gesundheit unserer Gäste und

Mitarbeitenden an oberster Stelle. Die Jungfrau Ski Region setzt betreffend Covid-19 ein Schutzkonzept um, das auf den Vorgaben des Bundes sowie des Kantons Bern beruht. Dabei kann auf den guten Erfahrungen des Sommers aufgebaut werden. Die aktuellen Vorgaben und Verhaltensregeln werden fortlaufend in den Onlinekanälen und an den Stationen verbreitet.

Neue Beschneiungsanlage und Verbindungspiste, Schlittel- und Wanderweg

Nicht nur eine komplett beschneibare, blaue Piste führt neu vom Eigergletscher Richtung Fallboden. Versuchsweise wird neu auch ein Wander- und Schlittelweg Richtung Kleine Scheidegg angelegt. Die Talabfahrt nach Wengen ist nun durchgehend technisch beschneit. Das fehlende,

Die jeweils aktuellen Vorgaben und Verhaltensregeln werden fortlaufend in den Onlinekanälen sowie an den Stationen verbreitet.

rund ein Kilometer lange Teilstück auf dem letzten Abschnitt Richtung Skischulgelände und Wengen Dorf ist nun ebenfalls mit einer modernen Beschneiungsanlage ausgerüstet.

Anreise bequem in den Jogging-Schuhen mit dem ÖV bis zur Haltestelle Terminal, Umstieg auf getrocknete, geheizte Skischuhe und Fassen der Skiausrüstung.

Wellen-Mulden-Bahn als «Erweiterung» des Snowpark First

First wird auch dieses Jahr wieder das Mekka für alle Freestyler und Adventure-Liebenden sein. Mit dem bekannten Slope-Style-Park

mit Obstacles für alle Könnernstufen und der Superpipe, genügend Schnee vorausgesetzt, sowie der Skicross-Strecke bei der Sesselbahn Schilt werden keine Wünsche offengelassen. Neu wird es auch auf der Kleinen Scheidegg an der Sesselbahn Lauberhorn eine Wellen-Muldenbahn geben. Hier wird der Ansatz des «Cross-Marketing» gelebt: Die kleinen «Spasobjekte» sollen einen ersten Vorgegeschmack sowie Lust auf mehr vermitteln und den Gast schon bald in den allseits bekannten «Snowpark First» locken.

Wintersportausrüstung schleppen – das war einmal

Schon gehört von den rund 600 Skidepot-Kästen im neuen Terminal in Grindelwald Grund? Anreise bequem in den Jogging-Schuhen mit dem ÖV bis zur Haltestelle Terminal, Umstieg auf getrocknete, geheizte Skischuhe und Fassen der Skiausrüstung. Wahlweise auf eine der beiden Bahnen im Terminal Richtung Eigergletscher/Männlichen oder im 15-Minu-

ten-Takt mit dem Shuttlebus zur Firstbahn. Die Mietschränke im Terminal bieten Platz für zwei Paar Skier sowie ein paar Kinderski und sind ein Muss für jeden Wintersportfan. Und sollten mal die Kanten nach einem intensiven Skitag nicht mehr greifen oder die Gleiteigenschaften versagen, befindet sich das Sportgeschäft für den Service über Nacht gleich um die Ecke.

Umfangreiche Dienstleistungen zu jeder Zeit an jedem Ort

Digitalisierung ist nicht nur eine Worthülse bei den Jungfraubahnen. Moderne Buchungskanäle sowie umfassende Dienstleistungen und Informationen via jungfrau.ch, die neue Jungfrau-App, Ticketautomaten sowie ein neues digitales Gäste-Infosystem im Gebiet Kleine Scheidegg-Männlichen tragen dem heutigen Gästeverhalten Rechnung. Jeder, der nicht gerne an der Kasse steht, kann bequem online sein Ticket lösen. Probieren Sie es aus!

Text: Marco Luggen



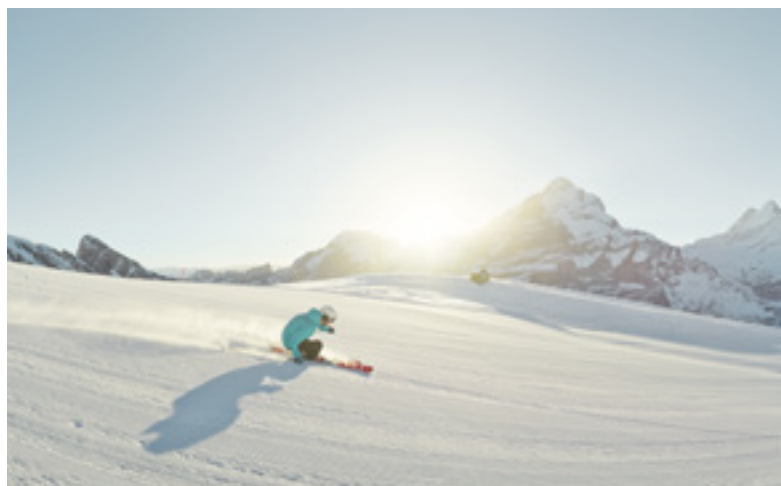
Abendstimmung im Snowpark Grindelwald-First



Winterwandern vor einzigartigem Panorama



Schlitteln mit Aussicht auf das Dreigestirn



Perfekte Pisten auf Grindelwald-First

Jungfrau-App – Der neue, personalisierte Reisebegleiter

Seit September 2020 begleitet der neue mobile Reisebegleiter der Jungfrauabahn die Gäste bei ihrem Besuch in der Jungfrau Region.



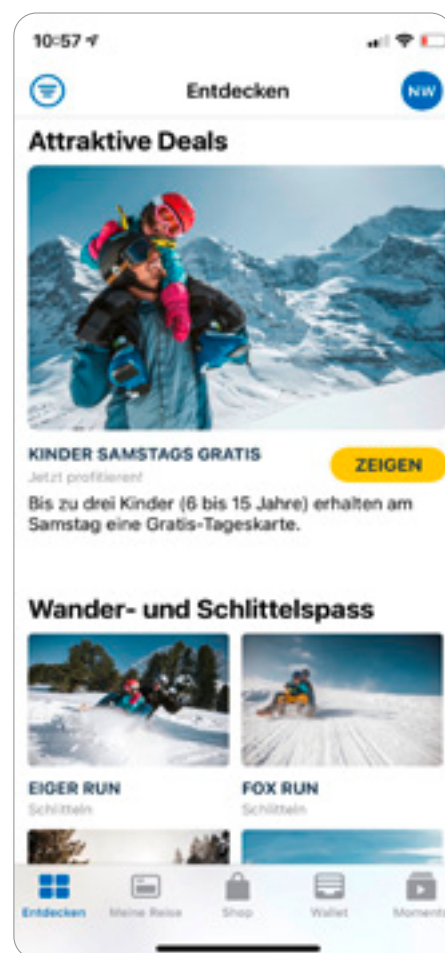
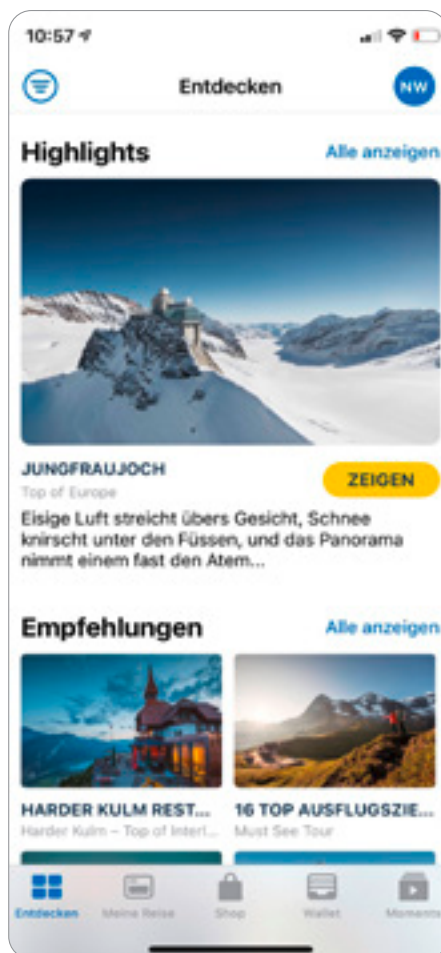
Grindelwald Terminal

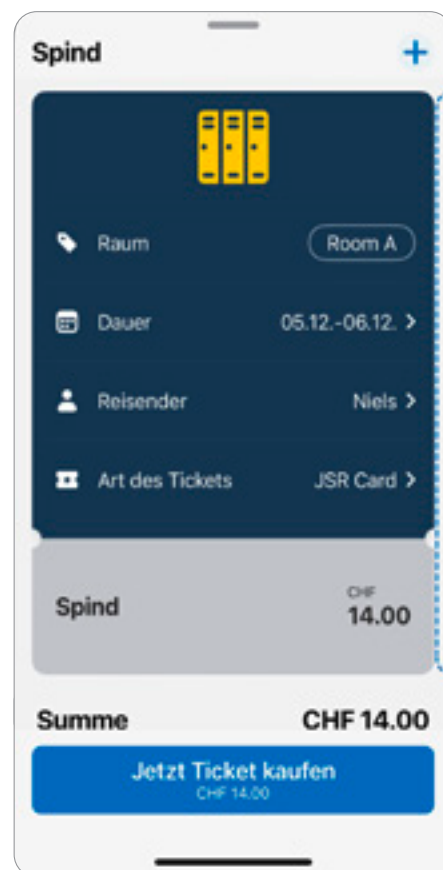
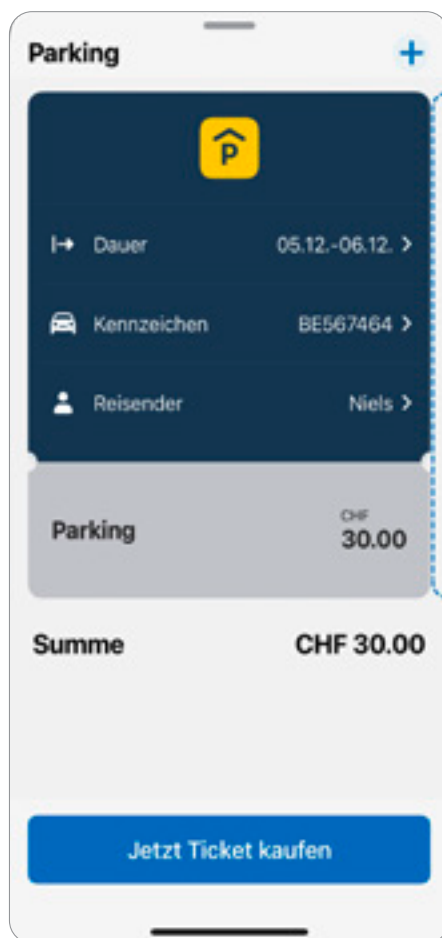
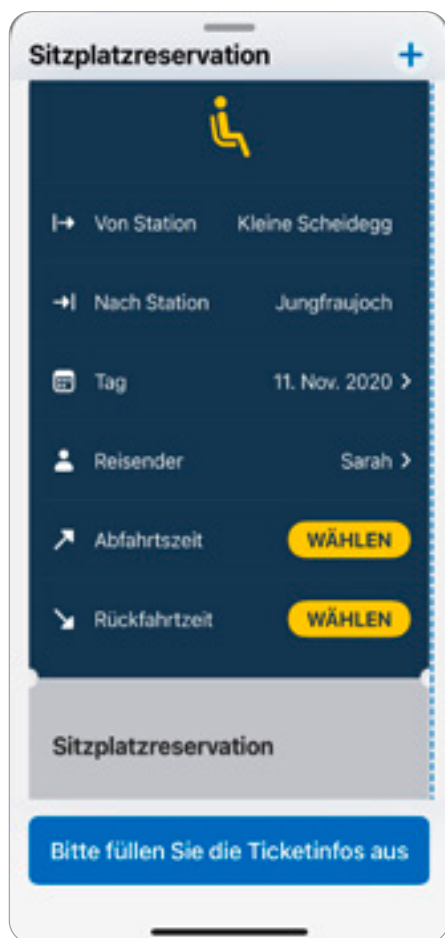
Die Jungfrau-App wurde am 1. September 2020 gelauncht und steht sowohl für iOS-Betriebssysteme im App-Store als auch für Android im Google-Play Store zum freien Download zur Verfügung.

Der Urlauber hat jederzeit eine zentrale Übersicht über seine Urlaubsausgaben und gebuchten Aktivitäten.

Digital unterwegs

Mit dem In-App-Shop kann der User seine Skitickets, Bergbahntickets, Attraktionen und Erlebnisse direkt in der App kaufen, ohne an der Ticketkasse in der Warteschlange stehen zu müssen. Skipässe können entweder direkt geladen werden oder nach dem Kauf bequem am Self-Service-Terminal abgeholt werden. Der Urlauber hat jederzeit eine zentrale Übersicht über seine Urlaubsausgaben und gebuchten Aktivitäten. Tickets können auch für Mitreisende





und Familienmitglieder bequem in der App gekauft und verwaltet werden.

So individuell wie sich die Ferien in der Jungfrau Region gestalten lassen, so einzigartig ist auch jede persönliche Erinnerung. Die Jungfrau-App begleitet, informiert und unterhält den Gast während der gesamten Ferien und sorgt somit für unvergessliche Erlebnisse. Verfügt der Gast zusätzlich über ein Skiline-Konto, können direkt in der Jungfrau-App unter «My Moments» ab diesem Winter alle Skimovies, Statistiken, Speedchecks oder Photopoint-Fotos gespeichert werden.

Intelligente Schnittstellen informieren den Gast über das aktuelle Wetter am jeweiligen Standort in der Region und liefern Informationen zum Bahn-, Pisten- und Liftstatus.

Bergbahntickets und Sitzplatzreservierungen

Alle Angebote der Jungfrauabahn können in der App gekauft werden. Die Kundinnen und Kunden erhalten eine digitale Fahrkarte und können sofort einsteigen. Die Tickets sind auch an den Drehkreuzen scannbar. Ebenfalls kann

Die Jungfrau App begleitet, informiert und unterhält den Gast während der gesamten Ferien und sorgt somit für unvergessliche Erlebnisse.

die Sitzplatzreservation für das Jungfrauoch mitgekauft werden.

Die Parkplatzsuche ist nicht mehr nötig: Der Gast kauft vor dem Antritt seines Besuchs sein Parkticket und hat so auch gleich einen Parkplatz auf sicher. Vor Ort kann durch Nummernschilderkennung einfach ins Parkhaus eingefahren werden. Hat der Gast keinen Parkplatz im Voraus gebucht, kann er das vor Ort erhaltene Parkticket einfach per App zahlen und erspart sich den Weg zum Automaten. Diese

Funktion wurde mit Eröffnung der V-Bahn in Betrieb genommen.

Wintersportgeräte, wie Skis und Snowboards, kann der Gast dort lassen, wo er sie braucht, im Skigebiet. Einfach online ein Skidepot buchen und schon kann man sich um Wichtigeres kümmern.

Dienstleistungen und Gästekarte

Dienstleister und Unternehmen der Jungfrau Region erhalten die Möglichkeit, ihre Leistungen und Angebote in der App ebenfalls direkt buchbar zu machen. Die Angebote der gesamten Region präsentieren sich dem Gast übersichtlich und leicht verständlich, auf einer gemeinsamen Plattform.

Die Produkte der Jungfrau Region werden für die Gäste noch digitaler und damit flexibler sowie individueller. Der Zusammenschluss der Region in der digitalen Gästekarte bietet den Gästen in Zukunft ein durchgängiges Angebot an Leistungen, das auf jede Person und deren Aufenthalt zugeschnitten ist.

Text: Redaktion

Der neue Fahrplan 2021 erfordert viel Flexibilität

Kurzfristige Planung und Flexibilität haben sich bei den Jungfraubahnen in der Sommersaison 2020 bewährt. Vor dem Hintergrund von Covid-19 und weiteren Monaten mit teilweiser Kurzarbeit werden diese Punkte auch für die Wintersaison wichtig bleiben. Beim Fahrplan 2021 wird der ausgedünnte Betrieb während der jeweiligen Ferien- und Feiertagswochen verstärkt, ebenso an den Wochenenden. Weitere Verdichtungen sind bei entsprechender Nachfrage möglich.

Auf Grund der aktuellen Herausforderungen rund um Covid-19 sehen die Jungfraubahnen für das erwartete Übergangsjahr 2021 einen ausgedünnten Betrieb vor. Der Fahrplan kann jeweils kurzfristig angepasst und verdichtet werden, z.B. während der Ferienwochen oder bei schönem Wetter. Das kann ebenfalls der Fall sein, wenn die Nachfrage und der internationale Tourismus wieder an Fahrt aufnehmen.

Auch im 2021 wird es darum gehen, die Betriebskosten tief zu halten, um die Corona-krise zu überstehen.

Fahrplan 2021

Für 2021 gehen die Jungfraubahnen infolge Covid-19 von einem Übergangsjahr aus. Es ist anzunehmen, dass sich im kommenden Sommer die Märkte in Asien oder auch den USA noch nicht vollständig erholt haben. Damit wird die Nachfrage immer noch deutlich tiefer sein als in früheren Jahren. Deshalb setzt das Unternehmen auch weiterhin auf das Instrument der Kurzarbeit, um möglichst Entlassungen zu vermeiden. Die Kurzarbeitsgesuche müssen alle drei Monate erneuert und vom Kanton wieder bewilligt werden. Auch im 2021 müssen die Betriebskosten tief gehalten werden, um die Coronakrise zu überstehen.

Der Halbstundentakt wird im 2021 auf den Bahnstrecken des abgeltungsberechtigten Verkehrs aufrechterhalten. Dies gilt für die Strecken



Die Züge werden regelmässig desinfiziert



Wengernalpbahn mit Gleitschirm Winter



Interlaken Ost

Die Jungfraubahn (JB) fährt mit der Eröffnung des Eiger Express zwischen Eigergletscher und Jungfrauoch im Halbstundentakt.

der Berner Oberland-Bahn (BOB) von Interlaken Ost Richtung Grindelwald, bzw. Lauterbrunnen, bei der Wengernalpbahn (WAB) zwischen Lauterbrunnen und Wengen sowie der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM). Bei der Harderbahn sind die Abfahrts- und Ankunftszeiten neu den ganzen Tag über gleich (ab xx:10 und xx:40).

Verlagerung der Gäste auf Eiger Express erwartet

Dank der Inbetriebnahme des Eiger Express am 5. Dezember 2020 werden sich die Gäste noch stärker verteilen. Die attraktivste Verbindung auf das Jungfrauoch und zum Wintersport besteht neu über den Eiger Express, was zu einer Verlagerung der Gästeflüsse weg von der Zahnradbahn führen wird. Deshalb wird auf den Strecken Wengen/Grindelwald – Kleine Scheidegg und Kleine Scheidegg – Eigergletscher grundsätzlich ein Stundentakt gelten. In der Hauptsaison Winter zwischen dem 19.12.2020

und dem 26.3.2021 gilt auf der Strecke Wengen – Kleine Scheidegg der Halbstundentakt. Auf der Strecke Grindelwald – Kleine Scheidegg gibt es während der Schulferien (Festtage sowie Sportferien) sowie an den Wochenenden ebenfalls ein Halbstundentakt.

Die Jungfraubahn (JB) fährt mit der Eröffnung des Eiger Express zwischen Eigergletscher und Jungfrauoch im Halbstundentakt. Die Strecke Kleine Scheidegg – Eigergletscher wird noch stündlich bedient. Für die Fahrt aufs Jungfrauoch erfolgt der Umstieg auf die JB-Shuttlezüge bei der Station Eigergletscher. Wintersportgäste gelangen künftig in 15 Minuten mit dem Eiger Express aus dem Tal auf die Skipisten. Einmal im Skigebiet unterwegs bedient nebst der Jungfraubahn zudem die Sesselbahn Eigernordwand den Eigergletscher.

Die Verlagerung des Haupt-Umstiegspunktes von der Kleinen Scheidegg zum Eigergletscher hat zur Folge, dass der Schalter Kleine Scheidegg zu einem noch zu definierenden Zeitpunkt



Die Schutzmassnahmen sind überall präsent

geschlossen wird. Ebenso werden die Drehkreuze und Warteräume auf der Kleinen Scheidegg nicht mehr in Betrieb genommen.

Text: Kathrin Naegeli/Jürg Lüthi

Der Eiger Express verkehrt wie folgt:

Fahrplanperiode	Bergfahrt	Talfahrt
05.12.20 – 29.01.21	08.00 – 15.45	08.00 – 16.50
30.01.21 – 26.03.21	08.00 – 16.15	08.00 – 16.50
27.03.21 – 18.04.21	08.00 – 16.15	08.00 – 17.20
19.04.21 – 02.07.21 + 16.08.21 – 31.10.21	08.30 – 16.50	08.30 – 17.20
03.07.21 – 15.08.21	07.15 – 17.50	07.15 – 18.20
01.11.21 – 12.11.21	Eingestellt, Revision	

Eiger Express: Neue Möglichkeiten für den Güterverkehr



Die Inbetriebnahme des Eiger Express war nicht nur für den Personenverkehr ein besonderes Ereignis, sondern auch für den Güterverkehr. Denn nebst den klassischen Kabinen für den Personentransport stehen beim Eiger Express auch vier Güterkabinen zur Verfügung, mit welchen Getränke, Lebensmittel und Souvenir-Artikel innert 15 Minuten vom Grindelwald Terminal zum Eigergletscher transportiert werden können.



Verladeroboter Grindelwald Terminal

Äusserlich unterscheiden sich die Kabinen nicht voneinander, jedoch fehlt bei den Güterkabinen im Innern die Mittelsitzbank. Als Ladungsträger dient eine speziell für den Eiger Express konzipierte Systempalette mit den Massen 1.3 m x 1.7 m. Ein Verladeroboter be- und entlädt die Ware im Terminal und am Eigergletscher in respektive aus der Güterkabine. Das Transportgut darf max. 2 Tonnen schwer sein und die Höhe von 1.45 Metern nicht übersteigen¹. Mitarbeitende im Terminal und am Eigergletscher sorgen dafür, dass die Systempalette korrekt beladen und gesichert wird und bedienen den Verladeroboter.

Neues Güterkonzept

Mit der Inbetriebnahme des Eiger Express ändert auch das Güterkonzept der Jungfrauabahn. Das Jungfraujoch und der Eigergletscher werden künftig primär über den Eiger Express und die JB mit Gütern versorgt. Die Warenannahme erfolgt im Güterzentrum Terminal (siehe Box). Damit Kehr- und Sonderabfälle/ Gefahrgut nicht im Eiger Express transportiert werden müssen, gibt es täglich auch Verbindungen mit der JB und WAB vom Jungfraujoch nach Grindelwald Grund resp. Lauterbrunnen. Die Kleine Scheidegg wird weiterhin ausschliesslich über die WAB beliefert. Die Warenannahme erfolgt im Güterzentrum Grund (siehe Box). Steht die WAB nicht zur Verfügung, werden die Güter ebenfalls mit dem Eiger Express zum Eigergletscher befördert und von dort mit einem Güterextrazug zur Kleinen Scheidegg gebracht.

Die Kleine Scheidegg wird weiterhin ausschliesslich über die WAB beliefert.

Das Konzept sieht vor, dass Montag bis Freitag von 7.00 Uhr bis 14.45 Uhr «gegütert» wird. Am Samstag erfolgt ein Bergwärtstransport von Grindelwald Grund mit der WAB auf die Kleine Scheidegg und von dort weiter mit der JB zum Eigergletscher resp. zum Jungfraujoch. Am Sonntag findet kein Gütertransport statt. Der Gütertransport zwischen Lauterbrunnen und Wengen/Kleine Scheidegg erfährt keine Veränderungen.

¹ Wird das Gut auf der JB zum Jungfraujoch weiterbefördert, darf es die Maximalhöhe von 0.85 m resp. 1.25 m nicht übersteigen.



Verladeroboter Eigergletscher



Verladeroboter Terminal

Güterteam Grindelwald – Jungfrauoch

Mit dem neuen Güterkonzept ändern sich die Anforderungen an die Mitarbeitenden, denn im Gegensatz zur Schiene gibt es beim Eiger Express keinen fixen Güterfahrplan. Ein vernetztes Denken entlang der gesamten Kette ist unerlässlich. Aus diesem Grund wurde ein neues Güterteam Grindelwald – Jungfrauoch gebildet, welches an den Standorten Grindelwald Grund, Grindelwald Terminal, Kleine Scheidegg, Eigergletscher und Jungfrauoch tätig ist. Das standortübergreifende Güterteam umfasst sieben Güterspezialisten sowie einen Leiter (siehe Box). Das Team beschäftigt sich ausschliesslich mit dem Gütertransport. Um das gesamtheitliche Denken noch stärker zu verankern, rotieren die Güterspezialisten wöchentlich zwischen den Standorten. Nebst den Güterspezialisten wird es an allen Standorten weiterhin Betriebsangestellte geben, welche ihre bisherigen Aufgaben weiter ausführen und den Güterspezialisten bei Bedarf beim Gütertransport unterstützen.

Text: Nadja Gschwend

Güterzentrum Terminal

Güter nach Eigergletscher und Jungfrauoch
Warenannahme: 05.30–13.00 Uhr (Mo–Fr)
Hinweis: Bei Anlieferung bis 08.30 Uhr ist der Transport am gleichen Tag garantiert
Tel. 033 828 78 97
E-Mail: gz.terminal@jungfrau.ch

Güterzentrum Grindelwald

Güter nach Kleine Scheidegg, sowie Gefahrgut
Warenannahme: 05.30–08.30 Uhr (Mo–Fr)
05.30–06.15 Uhr (Sa)

Hinweis:
Für Frühgüterzug (07.00 Uhr) muss Ware bis 06.15 Uhr angeliefert werden
Tel. 033 828 78 96
E-Mail: gz.grund@jungfrau.ch

Das Güterteam



Patrick Gretler, 47
Leiter Güterverkehr
Ehemaliger Leiter Logistik Galderma



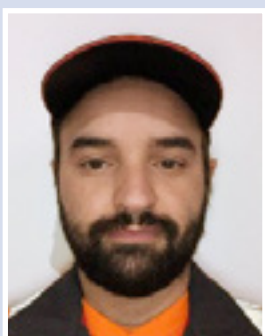
Rafael Amancio, 39
Ehemaliger Betriebsangestellter
Wengen



Fabian Balmer, 24
Ehemaliger Betriebsangestellter
Kleine Scheidegg



Andrej Cholvadt, 28
Ehemaliger Betriebsangestellter
Grund



Flavio Fernandes, 31
Ehemaliger Betriebsangestellter
Grund



Christian Rentsch, 42
Ehemaliger Mitarbeiter Gondelbahn
Firstbahn



Roland Ritter, 44
Ehemaliger Betriebsangestellter
Grund



Joël Rohrer, 30
Ehemaliger Betriebsangestellter
Kleine Scheidegg

Forschungsstation Jungfrauoch mit neuem Betriebswarte-Paar

Wie in allen Institutionen gibt es auch bei uns ab und zu einen Wechsel beim Personal. Joan und Martin Fischer haben entschieden, die Forschungsstation Jungfrauoch per Ende Januar 2021 zu verlassen, um neue Herausforderungen anzunehmen. Als Nachfolger wurden Daniela Bissig und Erich Furrer gewählt.

Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, Joan und Martin Fischer recht herzlich für ihren grossen und stets engagierten Einsatz zu danken. Joan und Martin haben während den letzten 20 Jahren viele Wissenschaftler und Besucher aus aller Herren Ländern begrüsst und begleiten dürfen. Die Wissenschaftler, Besucher und die Angestellten der HFSJG, als auch die Mitarbeitenden der JB vor Ort werden Euch, Joan und Martin, sicherlich in guter Erinnerung behalten. Wir hoffen, dass Ihr beide der Stiftung und den Forschungsprojekten auf dem Jungfrauoch weiterhin gut gesinnt bleibt, und wünschen Euch alles Gute für die Zukunft.

Die HFSJG hat die freigewordene Stelle vor einiger Zeit ausgeschrieben. Es gab insgesamt über 35 Bewerbungen. Aus diesen Bewerbungen wurden Frau Daniela Bissig und Herr Erich Furrer ausgewählt. Ich bin überzeugt, dass sie die anspruchsvolle Arbeit in einem spannenden, internationalen Umfeld zwischen Forscher-Dienstleistung und Gäste-Betreuung gut meistern werden. Das HFSJG-Team wünscht ihnen einen guten Start in ihrem neuen Arbeitsfeld.

Bergbegeisterte Urner

Frau Bissig ist eine waschechte Urnerin. Nach der Schulzeit begab sie sich für einen Sprachaufenthalt nach Sion. Dann absolvierte sie die Lehre als Hotelfachassistentin. Mit 22 Jahren verbrachte



Daniela Bissig und Erich Furrer

sie ein Jahr auf einer Ranch in West-Kanada, wo sie ihr Englisch verbessern konnte. Zurück in der Schweiz arbeitete Daniela Bissig während mehreren Jahren im Gastgewerbe in Andermatt. Nach dem Umzug nach Erstfeld und dem Erwachsenwerden ihrer zwei Töchter absolvierte sie berufsbegleitend die Handelsschule und anschliessend die Weiterbildung zur Dipl. Personalfachfrau. Während fünf Jahren war sie bei einer grossen industriellen Urner Firma für über 60 Lernende zuständig. In den letzten fünf Jahren arbeitete Frau Bissig in einem Teilpensum als Personalverantwortliche bei der Baudirektion Uri. Erich Furrer ist in Erstfeld geboren und dort auch aufgewachsen. Seine Grundausbildung hat er

als Motorradmechaniker absolviert. Danach arbeitete er als Monteur / Mechaniker bei einer Urner Bauunternehmung. Während zweier Winter war er als Pistenmaschinenfahrer / Mechaniker im Skigebiet Sörenberg tätig. Von 1998 bis 2003 war er als Militärpolizist bei der Militärischen Sicherheit angestellt. Danach folgte ein Wechsel zu den Gemeindewerken in Erstfeld, wo er auch seine Zusatzausbildung als Netzelektriker EFZ und anschliessend die höhere Berufsprüfung Netzelektriker absolvierte. Im 2013 wechselte er schliesslich zum Kantonalen Elektrizitätswerk Nidwalden. Dort war er als Gruppenleiter Netz tätig.

Ihre Freizeit verbringen Daniela Bissig und Erich Furrer am liebsten draussen in der Natur. Zu ihren Hobbys gehören Skitouren, Hochtouren, Klettern, Wandern und das Trekken mit Zelt. Ihre Hobbys verbinden die Zwei gerne mit Reisen in den hohen Norden, nach Griechenland, Kirgistan und Russland.

Mit einem eigenen Haus und dem grossen Garten gibt es auch zu Hause immer genug zu tun. Wenn dann noch Zeit übrigbleibt, nutzen sie diese gerne für kreative Tätigkeiten.

Die Beiden freuen sich auf die neue berufliche Herausforderung und sind voller Vorfreude auf den aussergewöhnlichen Arbeitsplatz.

Text: Prof. Markus Leuenberger



Joan und Martin Fischer

Neue, grössere Geschäftsleitung

Ab dem 1. Januar 2021 werden die Leiter der Haupt-Fachbereiche in der Geschäftsleitung (GL) Einsitz nehmen. Da auf Ende Jahr gleichzeitig das bisherige Geschäftsleitungsmitglied Christoph Schläppi in den Ruhestand treten wird, zählt die Geschäftsleitung künftig sechs statt drei Mitglieder.

Bereits während des Jahres 2020 wurde die neue Organisation des Unternehmens umgesetzt. Die Organisation der Jungfraubahnen bestand seit einigen Jahren aus Geschäftsfeldern. Im Zuge der Diskussionen um eine effiziente und gradlinige Führungsorganisation, hat die aktuelle GL zusammen mit den künftigen GL-Mitgliedern die neue Organisation besprochen. Auf den 1. April

2020 erfolgte die Auflösung der Geschäftsfelder. Die bisher von den Geschäftsbereichsleitern wahrgenommenen Aufgaben werden auf die folgenden Fachbereiche aufgeteilt – mit den neuen GL-Mitgliedern als Leiter:

- Marketing/Verkauf: Matthias Bütler
- Infrastruktur und Technik: Dominik Liener
- Betrieb Eisenbahn: Stefan Würigler

- Betrieb Seilbahnen und Wintersport: Marco Luggen

Wie erlebten die künftigen GL-Mitglieder die Zeit seit ihrer Wahl durch den Verwaltungsrat Ende 2019? Wie bereiten sie sich darauf vor?

Wir haben ihnen einige Fragen gestellt, nicht nur über die Jungfraubahnen:



Matthias Bütler
Marketing/Verkauf



Dominik Liener
Infrastruktur und Technik



Marco Luggen
Betrieb Seilbahnen und Wintersport



Stefan Würigler
Betrieb Eisenbahn

Seit der Wahl durch den Verwaltungsrat der Jungfraubahn Holding AG ist ein Jahr vergangen.

Was waren in Deinem Fachbereich die wichtigsten Ereignisse/Eckpunkte im 2020 – abgesehen von Covid-19?

Matthias Bütler: Nach einem tollen Start im Januar mussten wir im Marketing schnell reagieren und unsere gesamte Marketing- und Sales-Planung anpassen. Die meisten unserer Anlässe und Projekte im In- und Ausland mussten coronabedingt leider abgesagt werden. Anstatt auf die Märkte gehen zu können, haben wir uns in der Vermarktung auf den Schweizer Gast konzentriert. So entstanden Marketingaktivitäten wie der TV-Spot mit unseren Botschaftern Francine Jordi und Marc Trauffer, eine integrierte Sommer- und Herbstkampagne und starke Partneraktivitäten wie beispielsweise mit Coop und Raiffeisen. Freude habe ich an unserem neuen Digital Sales Manual, welches genau zur richtigen Zeit lanciert wurde. Auf den Märkten bewerben wir bereits das ganze Jahr sehr stark die V-Bahn, ich freue mich sehr auf die Eröffnung des Eiger Express. Es war ein sehr intensives Jahr und alle Mitarbeitenden haben einen sehr grossen Einsatz gezeigt. Das war starkes Teamwork.

Dominik Liener: Die Aufgaben und Intensität rund um die V-Bahn-Baustellen liessen im laufenden Jahr nicht gross Ressourcen für Themen der Fachbereichsweiterentwicklung frei. Durch den Weggang von Markus Balmer durfte ich per 1. Juli bereits die Verantwortung für das gesamte Rollmaterial und die Werkstätten übernehmen. Mit der tatkräftigen Unterstützung von Stefan Vögeli konnten wir uns einen Überblick zu den Abläufen, Arbeitsprozessen und dem Bestand Rollmaterial verschaffen. Im ganzen Fachbereich machen wir uns nun daran, digitale Tools für Instandhaltung/Unterhalt (Standardisierung, Entscheidungsgrundlage für Investitionen/Unterhalt) einzuführen. Aktuell bin ich daran, die fachbereichsinterne Koordination und den Austausch mit den einzelnen Abteilungen aufzubauen, damit ich ab 1.1.2021 alle Informationen habe, um den Fachbereich in der Geschäftsleitung in der gesamten Breite zu vertreten.

Marco Luggen: Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Eiger Express und die damit verbundenen Zusatzprojekte wie neues Gästeinfo-System, Pisten und Beschneigung sowie organisatorische Massnahmen bildeten sicher den Schwerpunkt. Bei der Harderbahn galt es, die Konzessionserneuerung und den Antriebsumbau für kommenden Winter vorzubereiten. Bei der Firstbahn und Schynige Platte-Bahn laufen diverse Planungsgeschäfte für den weiteren Ausbau der Erlebnisangebote und die Beschneigung. Die BLM ist bekanntlich an der Umsetzung des zweitgrössten Projektes innerhalb der Jungfraubahnen mit der Erneuerung der Adhäsionsbahn. Dabei leisten in allen Bereichen die Führungskräfte und Mitarbeiter den Grossteil der Arbeiten und ich darf auf deren tolle Unterstützung zählen.

Stefan Würigler: Das Jahr 2020 war infolge Covid-19 von mehreren Fahrplanwechseln geprägt. Dabei war und ist viel Flexibilität vom ganzen Team gefragt. Auch die Erstellung des Fahrplans 2021 gestaltete sich schwieriger als in den Vorjahren. Zum einen wurde der Eiger Express eingebaut, zum anderen der Fahrplan teilweise ausgedünnt, was zu einer Zunahme der Verkehrsperioden führt. Die Produktions- und Personaleinsatzplanung für den Fahrplan 2021 gestaltet sich dadurch weit komplexer als vor Covid-19. Mit der Fertigstellung der V-Bahn werden sich weitere Abläufe ändern. Es gilt, eine durchgängige «customer journey» von Interlaken Ost zum Jungfraujoch sicherzustellen. Hinzu kommt der Aufbau und die Umsetzung der neuen Güter- und Logistikorganisation, die Inbetriebnahme des Parkhauses beim Terminal und die Planung und Umsetzung der Betriebsprozesse und der Signalistik V-Bahn. Auch die Arbeiten am neuen Park- und Verkehrsleitsystem bildeten einen Schwerpunkt. Die Inbetriebnahme ist per Dezember 2021 geplant.

Ab dem 1.1.2021 sind die Hauptfachbereiche neu in der GL vertreten. Wie wird sich das Deiner Ansicht nach auf das Unternehmen auswirken?

Matthias Büttler: Durch eine grössere GL wird sich die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Bereich vereinfachen. Entscheide werden breiter abgestützt, da mehrere Meinungen aus den Hauptfachbereichen einfließen. Daraus ergeben sich Chancen für das gesamte Unternehmen. Wir werden auch in Zukunft marktnah und schnell sein, daran wird sich nichts ändern.

Dominik Liener: Mit der Vertretung aller Hauptfachbereiche in der GL wird es möglich sein, alle Fragestellungen aus gesamtunternehmerischer Sicht zu behandeln. Heute findet die Absprache oftmals in bilateralen Abstimmungen statt. Dabei kann es sein, dass ein Aspekt übersehen wird, welcher dann später zu einer Korrektur eines Entscheides führen kann. Durch die direkte Präsenz der Fachbereiche können die einzelnen Geschäfte direkt vertreten und im Gremium erläutert resp. die Diskussion dazu geführt werden. Durch die Vergrösserung der GL entsteht ein grösserer «Thinktank». Die derzeitige Weltwirtschaftslage erfordert von uns eine grosse betriebliche Flexibilität, hohes Kostenbewusstsein bei den Ausgaben, Innovationsfähigkeit und gesamtunternehmerisches Denken, um u.a. den Firmenerfolg sicherzustellen. Ich erhoffe mir einen transparenten Informationsfluss, Querdenken über das Gesamtunternehmen und die Bereitschaft, Bestehendes bei Bedarf anzupassen und zu optimieren.

Marco Luggen: Die breitere Vertretung auf Stufe GL fördert das Gesamtverständnis für unsere Kerngeschäfte und die Herausforderungen und Chancen jedes Hauptfachbereichs fliessen direkt in die GL. Entscheide lassen sich damit breiter abgestützt und unter mehrseitiger Betrachtung fällen. Die Prioritäten und Unternehmensziele sind breiter abgestützt und können direkter umgesetzt werden. Die Jungfraubahnen werden dadurch noch effizienter und fokussierter in ihren Kerngeschäften.

Stefan Würigler: Die Entwicklung des Kerngeschäfts wird vermehrt Thema in der neuen Geschäftsleitung sein. Die Geschäftsleitung rückt näher zur Basis, wodurch Entscheide breiter abgestützt sind. Die Entscheide und deren Begründung können gegenüber den Mitarbeitenden über die Linie rasch und transparent kommuniziert werden.

Was interessiert Dich ausserhalb der Arbeit?

Matthias Büttler: Meine Familie ist mir sehr wichtig. Wir haben zwei kleine Töchter, da läuft immer etwas zu Hause. Zudem mache ich gerne Sport, früher habe ich in der 1. Liga Fussball gespielt und jetzt bei den Senioren. Ich bin in der Freizeit sehr gerne in der Natur und in den Bergen.

Dominik Liener: Ich bin viel in der Natur und den Bergen unterwegs und betreibe je nach Jahreszeit verschiedene Outdoor-Sportarten (Wandern, Mountainbike, Skifahren, Schneeschuhwandern). Die Bewegung und frische Luft sind für mich wichtig, um den erforderlichen Ausgleich zur Arbeit zu haben. Daneben bin ich als Segler regelmässig auf dem Thunersee anzutreffen. Nach vielen Jahren intensiver Wettkampftätigkeit im Segeln bin ich inzwischen weniger ambitioniert unterwegs.

Marco Luggen: Nebst mehr oder weniger sportlicher Betätigungen und leidenschaftlich gerne Skifahren in unserer schönen Region faszinieren mich meine Bienen und die Imkerei.

Stefan Würigler: Sport, kochen, lesen.

Wohin geht die nächste Reise – wenn reisen wieder «normal» möglich sein wird?

Matthias Bütler: Es gibt auch in der Schweiz sehr vieles zu entdecken. Sobald wieder eine «weitere» Reise möglich sein wird, würden mich die skandinavischen Länder interessieren. Jetzt freue ich mich aber zuerst auf die Skisaison mit dem Eiger Express.

Dominik Liener: Dieses Jahr habe ich meine Ferien v.a. in den Schweizer Bergen verbracht. Wenn wir im nächsten Jahr Covid-19 hoffentlich im Griff haben, werde ich an einen schönen Ort ans Meer fahren. Das kann sowohl im Süden von Europa wie auch im skandinavischen Raum sein.

Marco Luggen: Nebst der jährlichen «Tour des Swiss Woche», die ich mit meiner Familie in der Schweiz verbringe, werden wir wohl wieder mal meine Eltern in Südafrika besuchen gehen. Diese sind vor rund 13 Jahren ausgewandert und haben sich in der Nähe von Kapstadt in Mosselbay niedergelassen.

Stefan Würigler: In die Jungfrau Region zum Skifahren.

Kurz noch zu Deinem Lebenslauf – was waren die wichtigsten geschäftlichen Stationen vor den Jungfraubahnen?

Matthias Bütler: Nach dem Betriebswirtschaftsstudium an der Universität Bern war ich bei den SBB in verschiedenen Führungspositionen tätig. Das Bahnwesen und der Tourismus haben mich schon immer stark interessiert. Bevor ich zu den Jungfraubahnen kam, war ich bei der Swiss Travel System AG als Leiter Marketing und Mitglied der Geschäftsleitung tätig. Geprägt haben mich auch meine mehrmonatigen Arbeitsaufenthalte in New York und Shanghai. Aktuell bilde ich mich im Bereich Digitalisierung weiter.

Dominik Liener: Als ausgebildeter Bauingenieur war ich vor meinem Eintritt bei den Jungfraubahnen während 26 Jahren in drei Ingenieurbüros in Bern als Planer, Bau- und Projektleiter in diversen Infrastrukturprojekten im allgemeinen Tiefbau vorwiegend für Auftraggeber der öffentlichen Hand tätig. Nach meinem Betriebswirtschaftsnachdiplomstudium konnte ich während 20 Jahren meine Führungskompetenzen in den Geschäftsleitungen und als Teilhaber bei Emch+Berger AG Bern sowie LP Ingenieure AG aufbauen und vertiefen. Während dieser Zeit waren die Auftragsakquisition, Personalführung und -einsatzplanung neben der Tätigkeit als Planer zentrale Aufgaben.

Marco Luggen: Nach der Ausbildung zum Mechaniker und Studium zum Maschineningenieur war ich sieben Jahre lang weltweit auf Inbetriebnahme von Gas-Kombikraftwerken für die ABB unterwegs. Anschliessend wechselte ich zur Kraftwerke Oberhasli AG in Innertkirchen und konnte dann 2006 die Leitung des Kraftwerks Lütschental übernehmen, wo ich meine damalige Masterarbeit mit dem Kraftwerksumbau direkt in die Praxis umsetzen konnte. 2011 trat ich die Stelle als Leiter Wintersport und Firstbahn an, welcher sich später zum Geschäftsfeld Wintersport und Erlebnisberge mit der Harderbahn, Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren und Schynige Platte-Bahn wandelte und neu in Seilbahnen und Wintersport umbenannt wird.

Stefan Würigler: SBB: Bahnbetriebsdisponent
Fachspezialist Güterverkehr
Fachspezialist Personalentwicklung
Bereichsleiter Angebotsplanung und Marketing im Personverkehr.

*Das Redaktionsteam
der Bähndler-Rövu wünscht allen
Leserinnen und Lesern schöne Festtage
und einen guten Rutsch
ins neue Jahr.*

V-Bahn: Wir schauen zurück auf zweieinhalb Jahre Bauzeit

Das V-Bahn-Projekt konnte am 5. Dezember 2020 in seiner Gesamtheit der Öffentlichkeit übergeben werden. Auch wenn die Zeiten aktuell viele Herausforderungen mit sich bringen: Beim Rückblick auf den Bau der GGM, des Eiger Express, des Terminals, des Parkhauses, der Bergstation und des Gleis 3 am Eigergletscher und die weiteren Teilprojekte kommen wieder viele Erinnerungen auf. Wir haben den Rückblick mit einer kleinen Auswahl der unzähligen Bilder, die sich über die Bauzeit angesammelt haben, gestaltet.

Eigergletscher Gleis 3



Baustelle Eigergletscher bei Nacht



Satteldecke Eiger Express: Poller für Tragseile



Luftbild Eigergletscher



Rolltreppen-Anlieferung Eigergletscher



Tor zum neuen Stumpengleis 3

Holz



Terminal: Garagierung Männlichenbahn



Talstation Eiger Express



Terminal Garagierung Eiger Express



Dach Talstation Männlichenbahn



Skibrücke Terminal

Strecke Kabine



VIP-Kabine



Blick mit Eiger Express Richtung Silberhorn



Bergstation Eiger Express



Eiger Express vor der Eigernordwand



Kabinenbau CWA



Kabinenbau CWA: Montage Scheibe



Kabinentransport Eiger Express Talstation



Seiltransport Eiger Express

Terminal und BOB



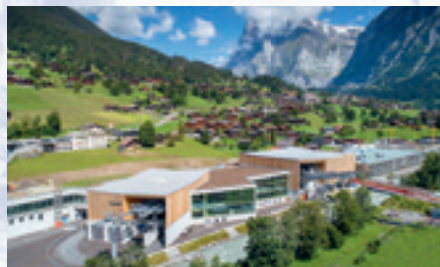
Baustelle Terminal Mai 2020



Innenansicht Terminal mit Gletscherspalte



Skidepot im Terminal



Grindelwald Terminal



Parkhaus Grindelwald Terminal



Talstation Eiger Express



BOB-Haltestelle Terminal



Talstation Männlichenbahn

Baufortschritte BLM im 2020

Die Bauarbeiten im Depot und in der Werkstätte Grütschalp sowie bei der Winteregg sind in der zweiten Hälfte 2020 gut vorangekommen. Unter anderem nahm der Neubau bei der Station Winteregg, inkl. neuer Personenunterführung, Anpassung Perrons und neuem Lift sowie Treppenanlage Form an. Da die neuen Triebfahrzeuge länger sein werden als die alten, mussten die Werkstätte sowie die Einfahrhalle Grütschalp verlängert werden.

Auf der Grütschalp werden die Büros und die WC-Anlage im Dezember 2020 fertiggestellt. Die Arbeiten an der Werkstätte dauern noch bis nächsten Sommer 2021. Bei der Winteregg erfolgt die Inbetriebnahme Mitte Dezember 2020. Nachfolgend einige Bilder, welche den Baufortschritt illustrieren.

Text: Heinz Schindler

Winteregg – Rampe Seite Restaurant – liegend und doch mit vollem Einsatz vor der schönsten Kulisse



Winteregg – gedeckte Wartebereiche mit dem Zugang zur Personenunterführung mit Treppe oder Lift



Grütschalp – die Werkstätte wird nicht nur verlängert, sie erhält ein Zusatzgleis – hintere Ausfahrt mit neuer Fassade zum Betriebsgleis



Grütschalp – Anpassung der Stützen in der Werkstätte, bevor die Kranbahn versetzt werden kann



Der BLM-Chef Stefan Wittwer inspiziert den neuen Ausgang zum Wanderweg

Neue Pistenbully-Garage auf dem Jungfrauoch

Seit diesem Herbst ist die Pistenbully-Garage auf dem Jungfrauoch fertiggestellt und in Betrieb genommen worden. Die Garage ist für die Mitarbeiter bequem durch den Aletschstollen erreichbar und die Ein- und Ausfahrt vom Fahrzeug geschieht abseits der Gästezone.

Die Anschaffung eines zweiten Pistenbullys für das Jungfrauoch war nötig, da die Verbindungspiste zwischen Aletschausgang und dem Plateau wegen der immer grösseren Gletscherspalten und der Erosionen beim Felsen (Steinschlag) nicht mehr sicher war. Am wichtigsten ist aber der Punkt, dass die Maschine im Winter nicht ungeschützt auf dem Gletscher stehen kann.

Zudem muss der Neuschnee nach Schneefällen möglichst rasch mit dem Bully verfestigt werden, damit er nicht weggeweht wird. Das ist nur möglich, wenn die Maschine am Trockenen steht und so jederzeit einsatzbereit ist. Dank der Anschaffung und der neuen Garage können die Präparation des Plateaus und des Aletschausgangs sowie des Snowfun Parks von Frühling bis Herbst täglich gewährleistet werden.

Wegen den extremen klimatischen Bedingungen und der dünnen Luft, muss der Pistenbully regelmässig gewartet werden. Da der Bully auch einen Parkplatz braucht und der Service nicht auf dem Gletscher gemacht werden kann, wurde beim Aletschausgang eine neue Bully-Garage gebaut.

Der Standort ist ideal, da die Garage über den Aletschstollen einfach erreichbar ist. Das benötigte Service-Material wie Öl und andere Schmierstoffe oder Ersatzteile können mit dem Gabelstapler direkt in die Garage geliefert werden.



Neue Pistenbully-Garage mit Schnee und noch ohne Tor

Bei Events kann die Garage als Lagerort für Material genutzt werden, so dass auch tagsüber Transporte auf den Gletscher stattfinden können, ohne dass der Gang für Gäste durch Material versperrt wird oder ein Gabelstapler den Gästefluss behindert.

Die Garage ist mit einer Servicegrube ausgestattet, so dass die Unterseite des Fahrzeuges einfach für Kontrollen und Service zugänglich ist. Auch der fix installierte Hallenkran ist ein wichtiger Bestandteil, mit ihm können schwere Ersatzteile einfach gehoben werden oder der

Kran für den Pistenbully einfach montiert werden. Das Garagentor ist eine Spezialanfertigung, da dieses einer grossen Windlast und extremen Temperaturschwankungen ausgesetzt ist. Bei Wind kann es vorkommen, dass der Eingang mit bis zu 3 Meter hohen Schneeverwehungen verdeckt wird. Damit das Tor nicht am Boden anfriert und manuell enteist werden muss, ist der untere Teil des Tores beheizt, so dass es sich jederzeit ohne Problem öffnen lässt.

Text: Gian Simmen / Dres Wyss / Christian Schlunegger
(Fotos: Peter Ambühl)



Innenansicht der neuen Pistenbully-Garage



Pistenbully in der neuen Garage

Das Generationenprojekt als positives Signal für die Zukunft

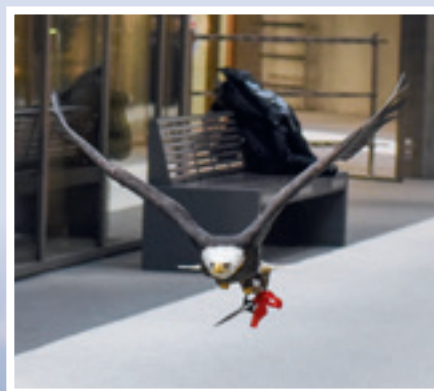


Seit dem 5. Dezember 2020 können Gäste nun den Eiger Express, den gesamten Terminal und natürlich auch weiterhin die neue Männlichenbahn nutzen und geniessen. Sei es für die kurze Fahrt hinauf zum Eigergletscher, auf die Skipisten oder weiter zum Jungfrauoch, sei es bei einer Shopping-Tour im modernen Terminal oder bei einem Drink im Bistro Terminal oder der e-tron energy bar.

Leider mussten die grossen Einweihungsfeiern wegen der Vorgaben zu Covid-19 abgesagt werden. So waren bei der Einweihung am 4. Dezember 2020, dank einer Ausnahmegewilligung einzig rund 50 Medienschaffende als Gäste anwesend. Trotzdem legten sich die vier Redner Bundeskanzler Walter Thurnherr, der Berner Regierungsrat Christoph Ammann, der Präsident der Jungfrauabahn Holding AG, Thomas Bieger, sowie Jungfrau-

bahnen-Direktor Urs Kessler ins Zeug. Die Medienberichterstattung war breit und weitgehend positiv. Und Sherkan, der Adler, hatte ebenfalls seinen grossen Auftritt, wie sein Kollege Victor im Video, das Sie unter anderem auf unserer Website finden. Hoffen wir, die beiden Adler sind ein gutes Omen für eine gute und unfallfreie Fahrt mit all unseren Bahnen.

Text: Kathrin Naegeli



Sherkan bringt die Schere



Band durchschneiden v.l.n.r.: Urs Kessler, Walter Thurnherr, Christoph Ammann, Thomas Bieger



Erste Fahrt in der VIP-Gondel v.l.n.r.: Urs Kessler, Walter Thurnherr, Christoph Ammann, Thomas Bieger





V.l.n.r.: Bundeskanzler Walter Thurnherr, Regierungsrat Christoph Ammann, VR-Präsident Thomas Bieger, Jungfraubahnen-Direktor Urs Kessler



Terminal, Talstation Eiger Express



Station Eigerletscher



Erster Betriebstag im Terminal...



... beim Umsteigen am Eigerletscher...



... und bei der Ausfahrt zur Skipiste.

2020 – Ein ereignisreiches Jahr für Human Resources

Der Ausbruch des Coronavirus Mitte März 2020 hat das Jahr der Jungfraubahnen und die Arbeit und Schwerpunkte von Human Resources bestimmt. Dennoch konnte das HR-Team auch «nicht COVID-19»-Themen bearbeiten. Nachfolgend ein Rückblick auf die wichtigsten Ereignisse und Themen.

Am 2. März trat Mauro Pellandini die Nachfolge von Personalchef Andy Piattini an. Seine Einarbeitung verlief lediglich während der ersten Woche unter «normalen Bedingungen». In der Folge war sie geprägt von den Auswirkungen des aufkommenden Coronavirus. Die Stabilisierung im HR-Team wie auch das Engagement und die Kompetenz der Mitarbeitenden haben dazu beigetragen, die vielen unerwarteten Herausforderungen erfolgreich zu meistern. Zudem half die konstruktive Zusammenarbeit mit der Geschäftsleitung, den Führungskräften, den Mitarbeitenden und der Personalkommission.

Nichts mehr wie zuvor

Ab Mitte März war, wie bereits erwähnt, nichts mehr wie zuvor. Themen wie ein striktes Kostenmanagement, Kurzarbeit, Gesundheitsschutz, Quarantäne und Isolation bildeten plötzlich neue Begriffe im HR-Vokabular und hatten einen intensiven Lernprozess des HR-Teams zur Folge. Auch bei der Etablierung alternativer Arbeitsformen und beim Umdenken der Mitarbeitenden hinsichtlich ihrer Rolle und ihres Beitrags im Unternehmen hat das HR-Team die Geschäftsbereiche begleitet. Ziel war, den Leistungsauftrag der Jungfraubahnen auch unter den erschwerten Bedingungen weiterhin optimal zu erfüllen.

Im Bereich des Gesundheitsmanagements hat sich die im Januar 2020 neu eingeführte Krankentaggeldlösung der SWICA mehr als bewährt; insbesondere das Case-Management-Angebot hat einige unserer Mitarbeitenden in schwierigen persönlichen Phasen wirksam unterstützt. Der Ausbruch der zweiten Welle im Oktober hat nach einer Phase der Hoffnung auf eine definitive Erholung eine grosse Ernüchterung mit sich gebracht; durch die im Frühjahr gemachten Erfahrungen ist das HR-Team jedoch gewappnet, das Unternehmen weiterhin tatkräftig zu unterstützen.

Trotz eines grossen Augenmerks auf die Kosten hat die Geschäftsleitung weiter in die Personal- und Kaderentwicklung investiert.

Personal- und Kaderentwicklung

Trotz eines grossen Augenmerks auf die Kosten hat die Geschäftsleitung weiter in die Personal- und Kaderentwicklung investiert. So wurde das Führungseminar im Frühjahr und Herbst mit geändertem Programm durchgeführt. Aus aktuellem Anlass wurde der Fokus auf die Führungsarbeit in schwierigen Zeiten sowie auf einen Austausch der Teilnehmenden in Bezug auf bisherige Erfahrungen gelegt. Dies hat allen Beteiligten geholfen, die Wirksamkeit ihrer Führung weiter zu steigern.

Vor allem in schwierigen Zeiten erlangt die Bindung unserer Mitarbeitenden an unser Unternehmen grundlegende Bedeutung. Entsprechend wurde unser Ansatz der Nachfolgeplanung erweitert und fokussiert neu auch auf die Identifikation von Nachfolgekandidat*innen für neue oder freiwerdende Schlüsselfunktionen. Dieser neue Prozess startet im Frühjahr 2021 und basiert auf einem strukturierten Austausch der Geschäftsleitung über die Möglichkeiten für potenzielle Führungskräfte, künftig Schlüsselfunktionen zu übernehmen.

Beratung im Fokus

Die nun erhöhte Kontinuität im HR-Team hat massgebend zur erfolgreichen Umsetzung des HR-Geschäftsmodells mit einem starken Be-

ratungsfokus beigetragen. So ist es dem HR-Team gelungen, neben der Gestaltung eigener Themen die Geschäftsbereiche in einer Vielzahl an Themen effektiv zu unterstützen. Beispiele sind die Begleitung im Rahmen von Umstrukturierungen oder im Rahmen der Umsetzungsplanung einer eLearning-Lösung zu unserem neuen Verhaltenskodex. Hauptthema des letzten Quartals war eine umsichtige Planung der Personalressourcen und -kosten unter Berücksichtigung der Anforderungen eines schlanken und flexiblen Betriebs. Dieser Prozess ging dank der Weitsicht, des grossen Engagements und der Dialogbereitschaft aller Beteiligten konstruktiv und effizient über die Bühne.

Die nun erhöhte Kontinuität im HR-Team hat massgebend zur erfolgreichen Etablierung des HR-Geschäftsmodells mit einem starken Beratungsfokus beigetragen.

Mit Ausblick auf 2021 bleibt das Umfeld der Jungfraubahnen in hohem Masse herausfordernd. Diesbezüglich gilt es, die 2020 gemachten Erfahrungen und erzielten Lerneffekte konsequent zu nutzen und das Unternehmen bestmöglich durch diese schwierige Phase zu lenken.

Text: Mauro Pellandini

Aus dem Payrollbüro...

Das Payrollbüro kümmert sich um die verschiedenen Aufgaben, die mit der Lohnabrechnung verbunden sind. Nachfolgend haben wir Ihnen aufgeführt, welche Aufgaben rund um die Lohnabrechnungen erfüllt werden müssen und was sich bei den Abzügen für 2021 ändert.

Die Lohnabrechnung

Auf der Lohnabrechnung werden «übrige Zulagen» und «Nebenbezüge» ausgewiesen.

Bei den übrigen Zulagen handelt es sich um den Zusammenzug aller AHV-pflichtigen Zulagen gemäss Anhang 12 des Personalreglements. Dies sind Zulagen wie Sonntags-, Nacht- oder ausserordentliche Reinigungszulagen etc. Die Zulagen können mit dem Zeitausweis des Vormonats kontrolliert werden. Das heisst z. B. auf der Lohnabrechnung vom Januar sind die Zulagen vom 1.–31. Dezember zusammengefasst.

Bei den Mitarbeitenden mit Kurzarbeit sind die Ausfallstunden auf der Lohnabrechnung identisch mit den Ausfallstunden auf dem Zeitausweis des Vormonats.

Bei den Nebenbezügen handelt es sich um Auslagenersatz. Dies sind die Morgen-, Mittag- und Abendessen, wie sie im Spesenreglement aufgeführt sind. Diese Zulagen können ebenfalls mit dem Zeitausweis vom Vormonat kontrolliert werden. Es handelt sich jedoch nur um die Spesen, die im Netz der Jungfraubahnen entstehen. Spesen gegen Beleg werden über die Finanzabteilung mit dem entsprechenden Spesenformular abgerechnet. Spesen sind nicht sozialversicherungspflichtig.

Bei den Mitarbeitenden mit Kurzarbeit sind die Ausfallstunden auf der Lohnabrechnung identisch mit den Ausfallstunden auf dem Zeitausweis des Vormonats. Jedoch sind die Stunden auf dem Zeitausweis in Stunden und Minuten angegeben, auf der Lohnabrechnung werden



die Minuten in Dezimalstellen aufgeführt. 30 Minuten sind zum Beispiel 0.5 Stunden. Eine Umrechnungstabelle findet sich ganz leicht im Internet.

Eingabefrist variable Lohndaten

Die Lohnverarbeitungen erfolgen jeweils Mitte Monat. Aus diesem Grund müssen sämtliche variablen Lohndaten oder -mutationen, wie z. B. Kontoänderungen, bis spätestens am 10. des aktuellen Monats dem HR bekannt sein. Andernfalls können die Mutationen erst im Folgemonat berücksichtigt werden.

Damit wir das Lohnkonto ändern können, benötigen wir eine schriftliche Mitteilung, z. B. eine Bestätigung der Kontoeröffnung von der Bank.

Welche Abzüge ändern sich 2021?

Der Prozentsatz für die Nichtberufsunfallbeiträge, welcher je zur Hälfte vom Arbeitnehmer und Arbeitgeber bezahlt werden, erhöht sich im 2021. Ebenfalls erhöht sich der Berufsunfallansatz. Dieser wird vom Arbeitgeber übernommen. Durch die Annahme des Vaterschaftsurlaubs ab 1.1.2021 erhöht sich auch der EO-Satz um 0.025% für Arbeitnehmer und Arbeitgeber.

Der Prozentsatz für die Nichtberufsunfallbeiträge, welcher je zur Hälfte vom Arbeitnehmer und Arbeitgeber bezahlt wird, erhöht sich im 2021.

Wie jedes Jahr erhalten Sie die detaillierte Aufstellung der Ansätze mit dem Januarlohn. Bei Fragen rund um die Lohnabrechnung stehen Ihnen Barbara Röllin, Fachverantwortliche Payroll, oder Sarah Bieri, Sachbearbeiterin HR, gerne zur Verfügung.

Text: Barbara Röllin

Tausche Krawatten gegen Maske

Nicht dass sich meine 25 Jahre Jungfraubahnen «nur» um das Krawattentragen gedreht hätten. Aber anhand der Krawatte kann ich die 25 Jahre Jungfraubahnen mit allen Geschichten und Gesichtern wunderbar Revue passieren lassen.



Entscheidungen schon am frühen Morgen: «Mit oder ohne Krawatte – wenn mit, mit welcher?» und «mit oder ohne Maske, wenn ja, mit welcher?»

Abschied von den Jungfraubahnen

Ende Jahr gehe ich in Pension. Die Redaktion der Rövü räumt mir Platz in dieser Zeitung ein, ich darf zum Abschied nach 25 Jahren Jungfraubahnen etwas schreiben; Gelegenheit, über die bevorstehende persönliche Veränderung vertiefter nachzudenken. Dabei habe ich mir unter anderem tatsächlich die Frage gestellt, ob ich die vielen Krawatten in meinem Kleiderschrank als Pensionär überhaupt noch brauchen werde. Ich habe nachgezählt, es sind 68 Stück. Einige wird es wohl schon noch brauchen: ein paar dezente

für die Beerdigungen, die leider immer häufiger zu besuchen sind. Eine oder zwei festliche, für das Feiern der edelmetallenen Hochzeitstage mit meiner Frau und noch etwas Farbiges für das Hochzeitsfest des einen oder anderen Patenkindes – die Konfirmationen sind mittlerweile schon alle durch.

Brauche ich sonst noch Krawatten? Du machst doch sicher noch etwas nach deiner Pensionierung, werde ich immer wieder gefragt. Ja doch, sicher, sage ich dann jeweils. Nun müsste ich mir also überlegen, ob man auch für das Sicher-Noch-Etwas nach der Pensionierung die eine oder andere Krawatte vor dem TexAid-Sack retten sollte. Dagegen spricht die Tatsache, dass der Schlips generell immer seltener getragen wird. Der Krawattenhaufen in meinem Schrank zeugt von einer vergangenen Zeit, ist bestenfalls museales Souvenir (ich habe sogar noch eine Fredy-Knie-Krawatte). Früher, da hat jedermann den «Krawattenknopf» blind beherrscht, weil man das Ding täglich knoten musste. Richtig heisst das eigentlich «Krawatte binden». Binden ist dem Zierstück angemessener als knoten. Im

Militärdienst hat man es allerdings schon «verknötet», dann konnte man denselben Knopf gleich für den gesamten dreiwöchigen Wiederholungskurs verwenden.

Ich schweife ab, wollte ich doch über meine Zeit bei den Jungfraubahnen etwas schreiben: Als ich am 1. Januar 1996 bei den Jungfraubahnen anfang, da haben die Zugbegleiter noch steife Hüte getragen und – wir sind wieder beim Thema – schwarze Krawatten! Manche hatten sie gebunden und andere doch eher geknotet – und dann gab es möglicherweise noch die Variante mit dem Elastikband, aber das würde nun doch zu weit ins Detail gehen. Klar war für den neuen Generalsekretär jedenfalls, dass er im Büro fast immer Krawatte tragen würde. Wenn er in Kontakt mit den Verwaltungsräten kam, dann war das sogar Vorschrift. Eine Vorschrift, die für mich völlig selbstverständlich war. Im Verwaltungsrat halten sich die Krawatten hartnäckig noch bis heute, zumindest bei den meisten.



Krawatte obligatorisch: Ich führe 1996 durch die Eröffnungsfeierlichkeiten für die Sphinx Aussichtsterrasse und kündige die Ansprache des Verwaltungsratspräsidenten Erwin Reinhardt an. Man beachte die Krawattennadel!

Klar war für den neuen Generalsekretär jedenfalls, dass er im Büro fast immer Krawatte tragen würde.

Doch keine Regel ohne Ausnahme! Ausgerechnet bei meiner allerersten Begegnung mit den JBH-Verwaltungsräten waren wir alle ohne Krawatte. Anlass war eine mehrtägige Sitzung auf dem Jungfrauoch mit Übernachtung am Eigergletscher. Ich sass also etwas aufgeregt einer ganzen Reihe von Verwaltungsräten gegenüber, und plötzlich ist mir aufgefallen, dass fast alle Herren neue Pullover trugen und ausnahmslos

hatten sie das kleine grüne Krokodil auf der Brust. Ich habe damals innerlich geschmunzelt und mir vorgestellt, wie sie der Gattin zuhause die Einladung zur Tagung gezeigt hatten: Da stand nämlich drauf «ohne Krawatte». Die besorgten Ehefrauen gingen sofort die Garderobe des Gatten vor ihrem inneren Auge durch, gerieten in Gedanken an die Flecken auf dem «Garten-Pulli» in Aufruhr oder gar in Panik. Pulli als Arbeitsbekleidung kannte man damals nicht. Im Schrank lagen nur besagter Freizeitpullover für den Samstagnachmittag im Garten und die Skipullover. Doch der Jean-Claude-Killy-Pulli war wohl schon etwas verwaschen und der Norweger doch etwas zu warm. So kam es, dass sich die Gattinnen innerhalb der 10-tägigen VR-Ein-

wurden. Geblieben ist neben den vielen Akten im Keller eine Holzbank! Diese Holzbank steht vor der Station im Grund und erinnert an jenen Verein, der zum Erhalt der Zahnradbahn Grindelwald–Kleine Scheidegg gegründet wurde, der die Alternativverschliessung bekämpfte und im Jahr 2001 über 2400 Mitglieder zählte.



Schmuckes «Mahnmal» an die Evaluationszeit: Christoph Schläppi (links) als Vertreter der Direktion der Jungfraubahnen mit Vereinspräsident und Geschenk-Überbringer Alfred Seiler. Foto: Fritz Balmer, Original Bildlegende Jungfrau Zeitung 17.05.2005

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

ladungsfrist ausnahmslos in den Lauben Berns beim PKZ einfanden, und der hatte grad so eine schöne Kollektion von feinen Lacoste-Sweatern «reinbekommen»...

Ins Protokoll der Tagung, das allererste, das ich für den Verwaltungsrat der Jungfraubahn Holding AG geschrieben habe, habe ich damals über Pullis und Krawatten nichts geschrieben. Ich habe das sicherheitshalber im Archiv nochmals nachgeprüft. Beim Lesen habe ich vielmehr folgenden aus heutiger Sicht bemerkenswerten Satz gefunden: «Als langfristige Massnahme erinnert [Verwaltungsrat X] an die Idee, das Gebiet der Kleinen Scheidegg durch eine weniger kostenintensive Anlage (zusätzlich) zu erschliessen.» Damals wusste ich noch nicht, dass diese Thematik mich durch meine gesamte Zeit bei den Jungfraubahnen begleiten sollte. Man kann dabei drei ungefähr gleich lange, mehrjährige Phasen unterscheiden:

In der ersten Phase leitete ich das Projekt mit dem ätzenden Namen «AEKS». Tatsächlich ätzend mögen viele Leute all die Abklärungen, Umfragen, Berichte und Auseinandersetzungen um die «Alternative, Erschliessung, der Kleinen Scheidegg» empfunden haben. Ein weiterer Blick ins Archiv zeigt, wie konkret, umfassend und detailliert die Abklärungen damals gemacht

Als direkte Folge von «AEKS» realisierte die Jungfraubahn-Gruppe keine neue Anlage, sondern realisierte die «WAB 2005». Dieses Konzept wurde als Alternative zu einer neuen Seilbahn von GL-Kollege Hans Schlunegger erarbeitet. Mit sechs Niederflur-Panoramatriebwagen wurde ein Quantensprung in der Qualität der Bahnfahrt und der Effizienz des Bahnbetriebs gemacht. Mit der Doppelspur vom Rohr bis Brandegg anstelle der bisherigen Ausweichstelle wurde der Fahrplan in einen stabilen Takt gebracht. Wie das geht, hatte die Berner Oberland-Bahnen AG nur wenige Jahre zuvor zwischen Wilderswil und Zweilütschinen aufgezeigt. Nur so nebenbei: An jener Sitzung, an der wir diese Baustelle im Umler besichtigten, trugen auch die BOB-Verwaltungsräte keine Krawatte. Ein Verwaltungsrat hat nach der Baustellenbegehung am Stammtisch in Gündlischwand mit mir und damit gleich auch mit den Einheimischen am «Runden» über eine Luftseilbahn auf die Schynige Platte debattiert – eine Vision, die mich, mit umgekehrtem Ausgang, ebenfalls durch meine Zeit bei den Jungfraubahnen begleitet hat. Die «WAB 2005» der Holding hingegen war, einmal Realität geworden, ein Erfolg, wurde auf der Lauterbrunnenseite später wiederholt und dauert im Grunde genommen bis heute (Wengen Shuttle). Mit «WAB 2005» und dem Stammtisch in Gündlischwand endet die erste der drei Phasen der strategischen Erneuerungsbestrebungen, die mich in meiner Zeit bei den Jungfraubahnen begleiteten.

Am Tag der Einweihung der «WAB 2005» erkrankte ich an Grippe und konnte nicht mit dabei sein – ein Omen? Wenigstens konnte ich die besagte Holzbank als ein Geschenk vom Verein Pro Zahnradbahn entgegennehmen. Haben Sie das Bild von der Bankübergabe genau angesehen? Schauen Sie genau hin, auf meinem Pulli, das kleine Signet ist's! Jetzt haben Sie es sicher bemerkt. Im 2005 hat ein Polo-Spieler das kleine Krokodil verdrängt. Aber Ihnen ist sicher etwas Anderes aufgefallen: Er trägt eine – ich trage keine. 2005 war tatsächlich die Zeit angebrochen, in der auf der Chefetage die Krawatten seltener wurden. Der Politiker Seiler wahrte Stil, so wie das Politiker ja heute noch tun, während der Vertreter der Direktion am oder zum Anlass Lockerheit signalisierte.

Nicht locker liess man bei den Jungfraubahnen in der Frage nach der zeitgemässen Erschliessung der Ausflugsberge. Es kam die zweite Phase – die Phase der Utopien, für die man sich mit WAB 2005 vorerst einmal Luft und Zeit geschaffen hatte. Der Sekretär musste nun Debatten und Kredite für Studien über senkrechte Personenlifte unter dem Jungfraujoch protokollieren (eine Vorgängerversion der Porta Alpina im XXL-Format). Ich durfte Masterpläne des neuen CEO mit unterirdischer Bahnstation auf der Kleinen Scheidegg studieren und im Geschäftsbericht kommentieren. Die Seilbahn zur Schynige Platte wurde nun auch vom Bödeli her angeschaut und Hans Schlunegger war prompt wieder mit einer Zahnrad-Alternative am Start. Er fuhr zu diesem Zweck schon einmal mit einem Triebwagen der WAB auf die Schynige Platte. In dieser Zeit war auch ein kanadischer Resort-Experte aufgetaucht. ein Planer für Pisten und Bahnen, der mit wirklich dickem Filzstift auf die Karte zeichnete: Eine Linie direkt von der Winteregg zur Wengernalp und ein Ypsilon in den Grindelwalder Itramenwald. All das im Stile eines Machers aus den Rocky Mountains, braungebrannt, ohne Krawatte und zum Glück in unseren Gefilden auch ohne Axt, Motorsäge, Bulldozer und Dynamitstangen. Aber explosiv waren seine Ideen allemal. Sie ebneten den Weg für die letzte meiner drei Phasen: die V-Bahn-Phase.

Ich durfte mit dabei sein, mitreden, mitgestalten, mitarbeiten und mitpolitisieren, als aus dem Ypsilon ein V wurde, dabei sein, als die Entflechtung der Kleinen Scheidegg mit einer Linienführung zum Eigergletscher wieder oberirdisch und damit realistisch wurde, und durfte auch mit dabei sein, als mit der Anbindung ans übergeordnete Eisenbahnnetz die visionäre V-Bahn-

Idee ein realisierbares Projekt wurde. Mit ins Boot holten wir die Männlichenbahn, die Berner Oberland-Bahn, die Regionalplanung, Politiker von Kanton und Gemeinde, die Bevölkerung von Grindelwald und im zweiten Anlauf die Bergschaften. So schnell, wie das jetzt hier zu lesen ist, ging es allerdings nicht ...



Meine beiden aktuellen GL-Kollegen Urs Kessler und Christoph Seiler in «Kampfmontur», damals 2008 noch nicht für den V-Bahn-Fight, sondern beim Ausprobieren des Adventure-Angebots in Åre (S)

Das V-Bahn-Projekt hatte in Urs Kessler einen Verfechter und Promoter gefunden, der dem Vorhaben mit raketenhaftem Antrieb und unglaublicher Ausdauer in den Jahren 2012 bis 2018 zum Durchbruch verhalf. Um wieder einmal auf die Krawatten zurückzukommen: Manchmal zeigte sich der Weg der V-Bahn nicht nur verschlungen,

Zur Eröffnungsfeier stellt sich wieder einmal die ach so zentrale Frage: «Mit oder ohne Krawatte – wenn mit, mit welcher?» Oder muss noch eine neunundsechzigste her?

sondern tatsächlich verknotet. Doch Urs Kessler hat einige dieser Knoten einfach durchschlagen, wie seinerzeit der Grosse Mazedonier. Was im eingangs erwähnten Protokoll von 1996 mit einer Klammerbemerkung angedeutet wurde, blieb dabei immer eine Prämisse: Die neue Luftseilbahn konnte und sollte die Zahnradbahn von Grindelwald zur Kleinen Scheidegg nicht verdrängen. Aufgrund meiner Erfahrungen mit den AEKS-Abklärungen hatte ich das als Leit-

planke zum Schutz der politischen Machbarkeit und zum Schutz des Selbstverständnisses der Jungfraubahnen verinnerlicht. Tatsächlich wird die Zahnradbahn – vertraglich gesichert – weiter verkehren, auch wenn nun die 3-S-Bahn zum Eigergletscher fertig gebaut ist und eröffnet wird. Damit schliesst sich zum Schluss meiner Zeit bei den Jungfraubahnen ein Zirkel zum ersten Protokoll, das ich seinerzeit geschrieben habe.

Zur Eröffnungsfeier stellte sich wieder einmal die ach so zentrale Frage: «Mit oder ohne Krawatte – wenn mit, mit welcher?» Oder muss noch eine neunundsechzigste her, so kurz vor der Pensionierung? Aber aufgepasst: Erinnern Sie sich an die Sache mit der Eröffnungsfeier für «WAB 2005»? Ich musste erneut auf den Anlass zur Eröffnung verzichten, diesmal zusammen mit allen andern. Wieder ist ein Virus der Spielverderber, diesmal mit Covid-19 ein ganz schlimmer. Wenn wir unter Schutzmassnahmen doch noch (irgendwann) feiern können, so stellt sich wohl möglicherweise folgende Frage: «Feiern wir mit oder ohne Maske, wenn ja, mit welcher?»

Pensionierung heisst in dieser besonderen Zeit ganz offensichtlich: «Tausche Krawatte gegen Maske!» Doch hoffentlich verschwindet die Maske schon bald wieder aus meinem Leben. Ich werde bis dahin sicher keine 68 Modelle gesammelt haben und die noch vorhandenen Exemplare gerne entsorgen. Zugegeben, die Maske und auch die Krawattenfrage sind hier etwas hochstilisiert. Aber mit der Krawatte lässt sich halt doch nachweisen, dass Manager täglich mindestens eine Entscheidung treffen müssen. Und tauscht man Krawatte – weil das Leben es so will – gegen Maske, zeigt sich: Schwierige Fragen im Manager-Alltag bleiben unausweichlich, was auch immer auf uns zukommt!

Ich danke all jenen, die mir bei den Jungfraubahnen immer wieder mehr oder weniger schwierige und auch mehr oder weniger bedeutende Fragen gestellt haben, und auch jenen, die mir bei deren Beantwortung geholfen haben. Ich danke damit der gesamten Jungfraubahnen-Belegschaft für 25 Jahre, reich an tollen Begegnungen, Besprechungen, Telefonaten und E-Mails. Ich danke für all die Problemstellungen, die den eher öden Büroalltag bereicherten.

Die kniffligsten Fragen stellten mir die beiden Chefs und CEOs, Walter Steuri und Urs Kessler, sowie die sechs Verwaltungsratspräsidenten, Erwin Reinhardt, Georg Krneta, Ricardo Gullotti, Günther Galli, Thomas Bieger und David Beeler.

Ich habe mit ihnen immer mehr oder weniger bedeutende Entscheide treffen dürfen. «Mitgemischt» haben dabei auch meine fünf GL-Kollegen, Daniel Hertig, Hans Schlunegger, Christoph Egger, Christoph Seiler und Jürg Lauper. Ich danke auch ihnen sowie stellvertretend für all die anderen Kader und die Fachspezialisten namentlich auch Patrizia und Simon Bickel, Kathrin Naegeli, Stefan Würzler und seinem Vorgänger Christian Balmer (beide meist ohne Krawatte) und Albert Kaufmann (meist mit Krawatte und Pulli) bestens. Meiner Nachfolgerin Isabelle Hofer wünsche ich alles Gute, viel «Gfreuts» und nicht zu viele Schals im Kleiderschrank. Der neuen Geschäftsleitung mit den bereits erwähnten Kollegen und zudem mit Marco Luggen, Matthias Bütler und Dominik Liener wünsche ich, dass sie immer wieder Gelegenheit haben, zusammen eine erfolgreiche Erkundungs- oder Spionagetour nach Åre in Schweden oder anderswo hin zu machen. Man kann im Geschäftsleben nie genug dafür tun, um als Kameraden zusammen am Ball zu bleiben.



Marianne Buri Jäger hat mich immer wieder durch die jährliche Druckperiode mit Geschäftsberichten und Generalversammlungen geschleust. Hier feiern wir unser ganz persönliches «Saisonende 2003»

Wunderbar waren auch immer meine Teams, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Corporate Services. Vor noch nicht allzu langer Zeit waren das auch die IT-Spezialisten unter der sorgsamsten Leitung von Urs Siegenthaler. Gut aufgehoben war ich immer bei den Frauen im Direktionssekretariat. Derzeit sind es Maya Kälin, Manuela Jost und Nadine Gehri. Zudem kommt auch Manuela Lüthi noch manchmal beruflich in meinem Büro vorbei. Besonders dankbar bin ich Marianne Buri Jäger, die schon da war, als ich kam, und noch dableibt, wenn ich nun gehe. Sie hat für mich und die Jungfraubahnen unendlich viel Papierkram erledigt, die Ordnung im Büro und im Unternehmen hochgehalten, stets an Termine und andere Verpflichtungen erinnert und mich bei Bedarf immer in einem ehrlichen, aufrichtigen und anständigen unternehmerischen Handeln bestärkt und unterstützt.

Text: Christoph Schläppi

Lernender Detailhandelsfachmann macht privat den Salto

Seit dem 11. August 2020 haben die Jungfraubahnen mit Sven Baumann erstmals einen Lernenden in ihren Reihen, der die Ausbildung zum Detailhandelsfachmann absolviert. Ähnlich wie ein KV, aber mit mehr Zeit am Schalter, erklärt er das neue Berufsbild. Privat steht seine Welt ab und zu Kopf, wenn Sven in den Ferien oder während des Lockdowns den Salto macht.



Für Sven war immer klar, dass er etwas lernen wollte, bei dem er Kontakt mit Kundinnen und Kunden hat. So schnupperte er erstmals vor drei Jahren am Bahnhof Wengen fürs KV. Während des 10. Schuljahres an der NOSS in Spiez rückte die Lehrstellensuche weiter in den Vordergrund. Sven schnupperte im Detailhandel, im Sportgeschäft und bei der Post. Als er dann las, dass bei den Jungfraubahnen die neue Lehre als Detailhandelsfachmann möglich ist, bewarb er sich sofort.

Dreijährige Ausbildung, drei Arbeitsorte

Am 11. August 2020 begann er seine dreijährige Lehre im Bahnhof Grindelwald. «Das Team ist super hier», sagt Sven während einer kurzen Pause von der Schalterarbeit Mitte Oktober. Jeweils ein Jahr bleibt er an der gleichen Stelle, anders als die KV-Lernenden, die innerhalb der

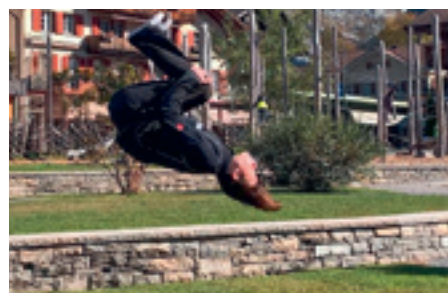
Jungfraubahnen alle drei Monate ihren Arbeitsort wechseln.

Am besten gefällt ihm bisher – wie könnte es anders sein – der Kundenkontakt. «Ich freue mich, wenn ich Gästen weiterhelfen kann.» Er lernte rasch die verschiedenen Programme kennen, die er am Computer und am Schalter für den Ticketverkauf benötigt. Seinen Arbeitstag startet er normalerweise am Morgen kurz vor 8.00 Uhr mit dem Auffüllen des Selecta-Automaten, Druckpapier und Bostitch nachfüllen, bevor dann der Schalter öffnet. Kurz nach 17.00 Uhr ist dann Schluss. Zwei Tage in der Woche besucht er die Berufsfachschule BZI in Interlaken.

Skifahren, Biken und Trampolinspringen

Die Lehrstelle bei den Jungfraubahnen passt bestens zu den Hobbies von Sven. So ist er im Winter oft auf den Skiern anzutreffen, «vor allem auf der First», merkt Sven an, der mit seinen Eltern und der jüngeren Schwester in Matten wohnt. Im Sommer geht es mit dem Bike in die Berge oder dann nach Bern in die Trampolinhalle. Das Trampolinspringen ist sein grosses Hobby. Während des Lockdowns im Frühjahr hat er sich zum Ziel gesetzt, den Rückwärtssalto zu lernen – gesagt, getan, wie Fotos belegen. Wohin es ihn dann nach der dreijährigen Lehre hinzieht, weiss er noch nicht. Er könnte sich aber vorstellen, weiterhin in diesem Beruf und dieser Branche tätig zu sein.

Text: Kathrin Naegeli



Salto zuhause



Biken und Skifahren

«Detailhandelsfachmann öV»

Drei Fragen an Dania Grau/HR

Was ist speziell an der neuen Ausbildung zum «Detailhandelsfachmann»?

Ersetzt dieser Beruf einen anderen/alten?

Im August 2020 begann der erste Lernende bei den Jungfraubahnen die Ausbildung zum «Detailhandelsfachmann öffentlicher Verkehr». Bisher konnten wir in diesem Bereich bei den Jungfraubahnen lediglich das «KV öV», welches jedoch per Lehrstart 2022 abgeschafft wird resp. in dieser Branche aufgrund der Reform im Bildungssystem der Berufe im öffentlichen Verkehr nicht mehr gelernt werden kann. Dafür werden wir bei den Jungfraubahnen vermehrt Lernende im Beruf «Detailhandelsfachmann/-frau öV» ausbilden.

Die Lernenden werden während dieser spannenden Ausbildung weiterhin an den Bahnschaltern der Jungfraubahnen tätig sein. Im Vergleich zur KV-Ausbildung werden die Detailhandel-Lernenden nicht in den Abteilungen auf der Direktion im Einsatz sein.

Was gehört zur Ausbildung?

Wie lange dauert sie?

Die Ausbildung zum Detailhandelsfachmann öffentlicher Verkehr bei den Jungfraubahnen umfasst unter anderem den Verkauf von Tickets und Angeboten der Jungfraubahnen an unseren Bahnschaltern. Die Lernenden werden während ihrer Lehrzeit in sämtliche Tarife und Angebote der Jungfraubahnen eingeführt und lernen die Angebote des nationalen sowie internationalen Zugverkehrs kennen. Zudem beraten sie unsere Gäste aus aller Welt und wenden ihre Fremdsprachenkenntnisse an.

Nebst der Ausbildung im Betrieb besuchen die Lernenden 1–2 Tage pro Woche die Berufsschule zusammen mit den Detailhandelsfachleuten aus verschiedensten Branchen. Um die Branchenkenntnisse zu vertiefen, besuchen die Lernenden an einzelnen Tagen einen überbetrieblichen Kurs bei login Berufsbildung. Die Ausbildung zum Detailhandelsfachmann/-frau EFZ dauert drei Jahre.

Sind die Einsatzorte wechselnd während der Ausbildung?

Die Lernenden wechseln für gewöhnlich jährlich den Einsatzort. Sie sind während der gesamten Ausbildung bei den Jungfraubahnen tätig.

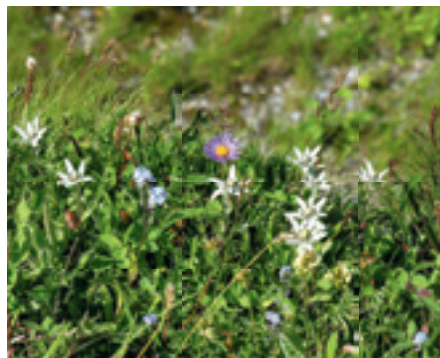
Beim Eigergletscher kamen Mensch, Natur und Technik zusammen

Mensch, Natur und Technik gehören für Fritz Jost zusammen. Gerade am Eigergletscher, zu dem es ihn beruflich immer wieder hinzog, hatte er diese Verbindung sowie einen tollen Teamgeist gefunden. Spricht er über seine Zeit dort – zuerst als Mechaniker in den 1960er-Jahren, später als Leiter Zugförderung und Werkstätten (ZfW) – erinnert er sich an lustige, aber auch an herausfordernde Situationen.

Die Berge sind das Zuhause von Fritz Jost. Sowohl bei seinen Anstellungen bei den Jungfraubahnen als auch auf seinen Reisen zieht und zog es ihn immer wieder in die Berge. «Sobald man in den Bergen ist, egal, wo auf der Welt, dann ist man zuhause», sagt der 76-Jährige. So ist es nicht erstaunlich, dass er von seiner Wohnung in Thun aus sowohl den Mönch und die Jungfrau sieht als auch die Stockhornkette.

Nach Draisine-Fahrt zu Direktor von Arx

Schon von Klein an wollte Fritz Jost zur Eisenbahn, was wohl auch daran lag, dass er in der Nähe des Bahnhofs Lauterbrunnen aufgewachsen ist. 1960 startete er eine Lehre als Mechaniker bei der Firma Ammann in Langenthal. Seine erste Stelle nach der Lehre trat er 1964 als Mechaniker bei der Jungfraubahn am Eigergletscher an. Dazu gehörte auch die Ausbildung zum Lokführer. Damals war es noch so, dass die Mitarbeitenden jeweils eine Woche am Eigergletscher blieben. Da sei es immer sehr lustig zu- und hergegangen, das Durchschnittsalter sei damals bei etwa 23 Jahren gewesen, erzählt



Edelweiss, 15.7.2005



Abendlicht am Eigergletscher am 6.4.2006



Sonnenuntergang am Eigergletscher, 21.4.2006



Steinböcke, 28.7.2007

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

Fritz schmunzelnd. Zu dieser Zeit hielt sich der damalige Direktor Walter von Arx im Sommer jeweils auch arbeitshalber in der Direktorenwohnung am Eigergletscher (über der Werkstatt) auf. Als er eines Tages zwei junge Mitarbeiter sah, wie sie mit halsbrecherischer Geschwindigkeit

auf der Draisine Richtung Kleine Scheidegg düsteten, bestellte er die jungen Draufgänger noch am gleichen Abend zu sich. Er teilte ihnen seine Sorge mit, dass er glaubte, sie kämen nicht lebendig aus der Galerie heraus, und verbot solche Geschwindigkeitsexzesse.

Mit Blick auf diese Episode meint Fritz, sie hätten damals natürlich noch viel mehr Freiheiten gehabt, als das heute mit all den Regulierungen der Fall sei. Das bezieht er auch auf die Arbeitszeit. So hätten sie halt oft keinen Mittag gemacht, wenn viele Gäste zu transportieren waren. Am Eigergletscher reichte man ihnen rasch einen Sack mit der Zwischenverpflegung und weiter gings. «Das wäre heute ja nicht mehr erlaubt», so Fritz.

Eigergletscher – Burgdorf – Spiez – Eigergletscher

1964 überzeugte ihn sein Traktionschef am Eigergletscher, doch die Ausbildung am Technikum Burgdorf zum Elektroingenieur zu absolvieren. Danach arbeitete Fritz zuerst einige Jahre bei Schindler in der Innerschweiz. «Ich wollte aber immer zur Eisenbahn zurück», erklärt Fritz. So wechselte er 1972 zur BLS nach Spiez. Dort arbeitete er 27 Jahre im Lokomotivdepot und in der Werkstatt sowie teilweise auch in der Lokführerausbildung und fuhr auch selbst relativ viel, nachdem er die Ausbildung zum Lokführer auf der Normalspur nachgeholt hatte. Dabei bewegte er sich auf den Strecken zwischen Bern, Spiez, Domodossola, Zweisimmen und im Gürbetal.



Fritz Jost bei der Arbeit am Eigergletscher



Winter auf der Kleinen Scheidegg, 9. Mai 2006



Eiskristalle im Mönchstollen



Handlauf mit Beleuchtung

Nach einigen Reorganisationen bei der BLS erfuhr er von der freigewordenen Stelle am Eigergletscher als Leiter Zugförderung und Werkstätten. «Der Kreis schloss sich» und Fritz traf auf «alte» Bekannte wie Heinz Inäbitt, Hans Schlunegger oder Direktor Walter Steuri. Die Rückkehr am 2. Februar 1999 war aber «stotzig». Die JB wurde noch in der gleichen Woche abgeschnitten und etwa sechs Mitarbeiter waren wegen den Schneemassen einige Tage am Eigergletscher eingeschlossen. «Das schweisst zusammen als Team», sagt Fritz im Rückblick. Die sechs Männer benötigten zweieinhalb Tage, um die Strecke zwischen Kleine Scheidegg und Eigergletscher vom Schnee zu befreien. «Die Fahrleitung ragte an einer Stelle etwa noch zwanzig Zentimeter aus dem Schnee heraus», erinnert er sich. Der Lawinenwinter '99 forderte seinen Tribut. Unter anderem starb ein Bekannter von Fritz im Café Oberland, das von den Schneemassen begraben wurde.

Unvergessen bleibt für ihn auch das Unwetter von 2005. Fritz besuchte einen Kaderkurs in Matten, am nächsten Tag war das Dorf überflutet. Da für ihn galt, «der Chef muss in Ausnahmesituationen vor Ort sein», machte er sich auf in Richtung Eigergletscher. Notabene zu Fuss, zuerst bis nach der Abzweigung Gsteigwiler. Da nahm ihn ein Wegmeister im Auto bis Lauterbrunnen mit, danach ging es weiter zu Fuss – bis hoch zum Eigergletscher. Da dort u.a. die Kühlräume wegen

des Stromausfalls nicht mehr funktionierten, entschied man sich, noch in der Abenddämmerung eineinhalb Tonnen Fleisch mit dem Heli runter zur Kleinen Scheidegg, wo ein Notstromnetz aufgebaut werden konnte, zu bringen, damit sie nicht verderben.

Reisen – nach Pakistan, Nepal, in die Sahara oder nach Alaska

Die Berge zogen Fritz nicht nur im Inland an. Über die Jahre unternahm er mit Bergsteigkollegen Reisen nach Nepal, Pakistan, Kirgisien und weiteren Ländern. Bestiegen hat er u.a. den Pik Kommunismus im Pamir, dem Hochgebirge in Zentralasien. Er begab sich auch zum «anderen» Concordiaplatz, im zentralen Karakorum in Pakistan, bei dem der Baltoro-Gletscher und der Godwin-Austen-Gletscher zusammenkommen. Der K2, mit 8611m der zweithöchste Berg der Erde, machte von dort aus einen grossen Eindruck auf ihn. Mit seiner Frau unternahm er mit dem Wohnmobil viele Reisen, so ging es u.a. nach Alaska und nach Kanada.

Und was nahm er von diesen Reisen mit nach Hause? «In den Bergen wurden wir immer gut und zuvorkommend empfangen, überall auf der Welt.» Die Erfahrungen hätten ihn toleranter und offener werden lassen gegenüber anderen Menschen und Kulturen. Geblieben sind auch viele faszinierende Erfahrungen in der Natur. So seien sie einmal am Pik Kommunismus (heute Pik Ismoil

Somoni, 7495 m) nachts auf über 6000 Metern über Meer unterwegs gewesen. «Auch ohne Mond haben die Sterne so hell geleuchtet, dass wir keine Stirnlampen benötigten.»

Die Natur habe ihn immer schon fasziniert, sagt Fritz. Sie begleite einen, man müsse sich ihr unterwerfen, dem Wind und den Temperaturstürzen. Das Leben und Arbeiten mit den Elementen begleitete ihn am Eigergletscher. Zu seiner Zeit war es noch üblich, dass er ein, zwei Nächte in der Woche in seiner Wohnung, die gleichzeitig auch Büro war, übernachtete. Das gab Gelegenheit, Steinböcke auf der Moräne zu beobachten oder die Flugschule der Bergdohlen-Eltern mit ihren Kleinen.

Zwei Mal pensioniert

Und was fehlt ihm jetzt am meisten, seit seiner Pensionierung? «Ich wurde zwei Mal pensioniert», korrigiert Fritz. Wie das? Nach seiner «normalen» Pensionierung, mit 65 im 2009, rief ihn sein Nachfolger 2012 zurück in den Führerstand. «Es gab aus diversen Gründen zu wenig Lokführer in den starken Sommermonaten.» Fritz musste nicht lange überlegen – aus einem Sommer wurden drei. Die zweite Pensionierung erfolgte dann 2014, mit 70. Fehlen würden ihm «der Wind und die Kameradschaft», erklärt Fritz, weshalb er immer mal wieder am Eigergletscher vorbeischaute.

Text: Kathrin Naegeli



Baltifestung in Karimabad



Karakorum-Highway



Strasse nach Ascole

Die Künstler vom Jungfrauoch



Holz, Schnee und Eis sind die Elemente von Peter Ambühl und Christian Schlunegger. Früher waren die beiden im Wald als Forstwärter unterwegs. Heute halten sie den Aussenbereich und den Eispalast auf dem Jungfrauoch in Stand. In ihrer Freizeit schnitzen sie leidenschaftlich Holzfiguren. Von diesem Talent können nun auch die Jungfrauabahn profitieren. Seit einigen Jahren verarbeiten sie nicht nur Holz, sondern auch Eisblöcke zu eindrucksvollen Skulpturen.



Peter Ambühl und Christian Schlunegger

Jungfrauoch, 08.45 Uhr, Chrigel Schlunegger steht alleine auf dem Plateau und hisst die Schweizer Flagge. Er geniesst diesen Moment sichtlich, alleine auf 3454 Metern über Meer mit einer eindrucksvollen Kulisse. Doch es bleibt ihm kaum Zeit, um diesen Moment zu genießen, in 20 Minuten kommen die ersten Gäste auf dem Jungfrauoch an. Bis dahin muss er das Plateau, den Aletschgang und den Snow Fun Park präparieren.

Ein besonderer Job mit grossen Herausforderungen

Das Team Aussenbereich und Eispalast besteht aus Chrigel Schlunegger, Petsch Ambühl und Dres von Allmen. Sie sind sich einig, die Arbeit beim technischen Unterhalt Jungfrauoch ist vielseitig und gleichzeitig herausfordernd. Zu ihren Aufgaben gehören neben der Präparation des Aussenbereichs Jungfrauoch auch das Schneeschleudern, die Koordination von Helikopterflügen und die Instandhaltung des Eispalasts. Oft kommt es vor, dass starker Wind oder Schneefall die Arbeiten draussen verunmöglichen und andere Arbeiten vorgezogen

werden müssen. Kein Tag ist wie der andere. Dies ist oft schwierig, aber auch spannend. Die extremen Witterungsverhältnisse auf dem Jungfrauoch stellen die Mitarbeiter immer wieder vor neue Herausforderungen.

Mehr Schnee dank Snowfarming

Die vergangenen drei Sommer waren auch auf dem Jungfrauoch sehr sonnig und warm. Zudem fiel im Winter 19/20 die geringste Niederschlagsmenge seit Messbeginn. Diese Wetterextreme spürt man auch auf dem Jungfrauoch. In einem warmen Sommer schmilzt die Schneedecke auf dem Aletschgletscher um 4 bis 5 Meter.

Damit der Aussenbereich auch in schneearmen Jahren perfekt präpariert werden kann, setzten die Verantwortlichen des technischen Unterhalts Jungfrauoch auf Snowfarming. Während den Wintermonaten werden mit den Pistenbullys Schneewalme konstruiert. Der stetige Wind auf dem Jungfrauoch treibt den Schnee über den Gletscher. Dank den Schneewalmen wird er nicht fortgeweht, sondern bleibt hängen. So kann auch an Tagen ohne Niederschlag Schnee

Obwohl Chrigel und Petsch regelmässig Kundenaufträge entgegennehmen, ist das Schnitzen für sie nach wie vor ein Hobby.

angehäuft werden. Die Pistenbullyfahrer reihen in den Wintermonaten gegen 40 Schneewalme aneinander. Der Schnee, der darin hängenbleibt wird anschliessend von den Pistenbullys gepresst. Wenn der Schnee von der Raupe gekehrt wird, kann die Kälte besser in den Schnee dringen, er wird komprimiert und hält somit länger. So kann im Winter ein grosses Schneedepot angelegt werden. Dieses macht es möglich, dass das Plateau und der Aletschgang bis Ende Sommer gut begehbar sind.

25 000 Liter Wasser für den Eispalast

Die Gletscher sind ständig in Bewegung, auch der Gletscher, in welchem sich der Eispalast befindet, fliesst langsam Richtung Grindelwald (Norden). Durch diese Bewegung verzieht sich der Eispalast und der Boden wird im Laufe des Sommers schräg. Damit diese Attraktion weiter für die Gäste begehbar ist, wird der Eispalast in den Wintermonaten ausgebessert. Chrigel, Dres und Petsch bearbeiten die Decke mit Eispickeln,



Unterhaltsarbeiten im Eispalast



Chrigel und Petsch mit ihren Motorsägen



Erstellen der Schneewalme



Schneewalme auf dem Jungfraujoch

erstellen neue Mauern, schleifen den Boden und wässern diesen anschliessend. Damit der Boden wieder eben wird, fangen sie jeweils an einer Ecke an und wässern diese mit rund 300 Litern Wasser. Ist dieses eingefroren, wird stetig gesteigert bis auf 800 Liter am Tag und der Boden während des Winters ausgeebnet. Da keine grossen Wassermengen auf einmal verteilt werden können, wird über den ganzen Winter mit kleinen Mengen gewässert. Insgesamt werden für die Instandhaltung des Eispalasts rund 25 000 Liter Wasser pro Jahr benötigt.

Kunstwerk oder Brennholz

Petsch und Chrigel sind gelernte Forstwarder und wissen, wie man mit Motorsägen umgeht. Grosse Bäume zu bearbeiten, reichte den beiden aber nicht und so versuchten sie sich in der Feinarbeit und begannen, Holzfiguren zu schnitzen. Am Anfang landeten viele Figuren im Ofen, dies ist das Gute an dieser Arbeit, wenn mal etwas schiefgeht, kann das Material immer noch als Brennholz verwendet werden. Inzwischen schnitzen die beiden Grindelwaldner seit rund zehn Jahren und der Materialverschleiss hat deutlich abgenommen. Auch die Figuren werden immer vielfältiger. Zu Beginn waren es vor allem Adler, Bären und Uhus, inzwischen sind weitere Tiere und sogar Fabelwesen dazugekommen. Wenn sie Kundenaufträge erhalten, begutachten sie zuerst den Baum,

danach können sie entscheiden, welche Figuren geschnitzt werden können. Je nach Holz und Laune benötigen sie 2 Stunden bis einen Tag für eine Figur. Bei Skulpturen, die sie regelmässig anfertigen, sitzen die Schnitte, bei neuen Figuren müssen sie zuerst überlegen und ausprobieren. Grosse oder neue Figuren schnitzen sie auch oft zusammen. So können sie Ideen austauschen und sich gegenseitig beraten. Neu fabrizieren die beiden auch gemeinsam Brunnentröge und Sitzbänke mit Inschriften.

Obwohl Chrigel und Petsch regelmässig Kundenaufträge entgegennehmen, ist das Schnitzen für sie nach wie vor ein Hobby. Beim Schnitzen vergessen sie meist alles um sich herum und können komplett abschalten – der ideale Ausgleich zum Arbeitsalltag.

Von den Holzfiguren zu den Eisskulpturen

2014 trat Chrigel seine Stelle beim TU Jungfraujoch an und war unter anderem für den Eispalast zuständig. Die Eisfiguren faszinierten ihn und bald probierte er, auch selber Eisblöcke zu bearbeiten. Die Materie Eis unterscheidet sich jedoch nicht nur darin, dass sie im Gegensatz zum Holz kalte Hände gibt und schmilzt. Eis ist weicher, zum Teil auch wie Glas und bei der Bearbeitung der Eisblöcke sieht man keinen Schattenwurf, was die Arbeit schwieriger macht. Dafür ist das Eis schnitziger und die Grundfigur

kann so schneller erstellt werden. Die Details müssen aber genauer sein als bei einer Holzfigur, damit sie schön zur Geltung kommen.

Als Petsch 2017 ebenfalls zum TU Joch stiess, motivierten sie sich gegenseitig und investierten mehr Zeit ins Eisschnitzen. Bruno Hänggi, der die Figuren bis anhin erstellte, freute sich, dass er zwei Nachfolger gefunden hat, und unterstützt die beiden bis heute mit wertvollen Tipps.

Jedes Jahr neue Skulpturen

Sobald die beiden Künstler neben den anderen Arbeiten Zeit finden, schnitzen sie an den Eisfiguren. Im Sommer ziehen sie die Konturen und Details nach, damit die Eisskulpturen möglichst lange halten, während den ruhigeren Wintermonaten werden komplett neue Figuren erstellt. Wie bei allen kreativen Tätigkeiten gibt es manchmal Tage, an denen es besser läuft, und andere, an denen gar nichts geht. Manchmal schnitzen sie einen halben Tag, manchmal aber auch nur stundenweise, je nachdem wie es läuft und wie viel Zeit ihnen zur Verfügung steht. Um sämtliche Eispalast-Figuren zu erstellen, benötigen sie insgesamt rund 14 Tage.

Durch die gemeinsame Arbeit auf dem Jungfraujoch haben sich Chrigel und Petsch auch in der Freizeit zu einem super Team entwickelt. Ihre Kunstwerke können unter www.woodpecker-grindelwald.com bestaunt werden.

Text: Daniela Roth



Bild links: Eis-Pinguin
Bild oben: Steinadler aus Eis



Petsch und Chrigel mit Uhu, Adler und Drachen aus Holz gefräst



Jubilare

20 DIENSTJAHRE



Markus Weiss

Geburtsdatum: 23. September 1966
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: RZ Lauterbrunnen
Eintritt in unsere Gruppe: 1. Oktober 2000 als Zugbegleiter WAB/LBR
Hobbies: Reisen, Wandern



Cornelia Janzi

Geburtsdatum: 24. Februar 1980
Wohnort: Steffisburg
Heutige Tätigkeit: Bahnreiseverkäuferin
Eintritt in unsere Gruppe: 3. August 1998 als Lernende Bahnbetriebsdisponentin
Hobbies: Wandern, Skifahren, Jassen, Zeit mit der ganzen Familie verbringen



Markus Fuhrer

Geburtsdatum: 23. Februar 1975
Wohnort: Interlaken
Heutige Tätigkeit: Leiter Werkstätte Infrastruktur
Eintritt in unsere Gruppe: 1. November 2000, Fachspezialist BOB
Hobbies: Skifahren, Fussball



Pavlina Stefanova Iossifova-Häberle

Geburtsdatum: 7. Juni 1962
Wohnort: Matten bei Interlaken
Heutige Tätigkeit: Zugbegleiterin JB
Eintritt in unsere Gruppe: 1. Mai 2000 als Zugbegleiterin JB
Hobbies: Reisen, Wandern, Lesen

25 DIENSTJAHRE



Hans Peter Ritschard

Geburtsdatum: 10. April 1965
Wohnort: Interlaken
Heutige Tätigkeit: Lokführer BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 1. Juni 1995 im Elektrodienst BOB



Jolanda Michel-Feuz

Geburtsdatum: 12. Januar 1958
Wohnort: Lütschental
Heutige Tätigkeit: Fahrausweisverkäuferin
Eintritt in unsere Gruppe: 1975 als Lernende Betriebsdisponentin
Hobbies: Handarbeiten, Garten, Wandern



Samuel Burgener

Geburtsdatum: 9. Mai 1974
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Bahnmitarbeiter und Anlageleiter V-Bahn
Eintritt in unsere Gruppe: 1991 Sportbahn Männlichen AG
Hobbies: Landwirtschaft

30 DIENSTJAHRE



Hanspeter Konrad Wyss

Geburtsdatum: 10. Mai 1972
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Zugbegleiter
Eintritt in unsere Gruppe: 21. Mai 1990 als Zugbegleiter
Hobbies: Wandern, Schwimmen, Schweizer Kultur, Theaterbesuche, Reisen, Furkadampfbahn



Anton Brunner

Geburtsdatum: 22. Oktober 1967
Wohnort: Wengen/Schaffhausen
Heutige Tätigkeit: Leiter Transportanlagen
Eintritt in unsere Gruppe: 1. Dezember 1990 als Stv. Anlageleiter
Hobbies: Klettern, Schneesport, Reisen, Tandemfahren
www.andreatoni.ch



Christian Zimmermann

Geburtsdatum: 11. April 1969
Wohnort: Zweilütschinen
Heutige Tätigkeit: Vorarbeiter Gleisbau BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 1. Juli 1990 Vorarbeiter Bahndienstrotte BOB
Hobbies: Weidhaus Schweibenalp und Holzen



Tamara Fahrni-Schären

Geburtsdatum: 11. August 1969
Wohnort: Matten
Heutige Tätigkeit: Bahnreiseverkäuferin
Eintritt in unsere Gruppe: 1. Mai 1986 als Bahnreiseverkäuferin
Hobbies: Wandern, Reisen



Hanspeter Thöni

Geburtsdatum: 13. Januar 1971
Wohnort: Gsteigwiler
Heutige Tätigkeit: Betriebsdisponent polyvalent
Eintritt in unsere Gruppe: 1. Mai 1988 als Stationslehrling
Hobbies: Landwirtschaft

35 DIENSTJAHRE

**Ernst Müller**

Geburtsdatum: 11. Juli 1966
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Technische Instandhaltung
Eintritt in unsere Gruppe: 10. Mai 1985 als Betriebsangestellter
Hobbies: Motorradfahren, Wandern

**Rolf Zurschmiede**

Geburtsdatum: 28. Juli 1963
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: IH WAB Lauterbrunnen
Eintritt in unsere Gruppe: April 1979 als Mechaniker-Lehr-ling BOB
Hobbies: Haus, Musik, Hühner

45 DIENSTJAHRE

**Peter Kolb**

Geburtsdatum: 3. Februar 1956
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Lokführer BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 15. November 1973 als Kondukteur JB
Hobbies: alte Autos, Mofa, Holzen

**Andreas Nussbaumer**

Geburtsdatum: 29. Oktober 1954
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: Pensioniert
Eintritt in unsere Gruppe: April 1970 als Lehrling Mechaniker im Depot Lauterbrunnen
Hobbies: Reisen, Lesen, Blasmusik

Mutationen

EINTRITTE JUNI – NOVEMBER 2020

André Vanhove, Mitarbeiter technische Instandhaltung A GGI, 01.06.2020; **Lars Jenni**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A GGI, 01.06.2020; **Fabian Buchmann**, Mitarbeiter Gondelbahn GGI, 01.06.2020; **Frank Dällenbach**, Mitarbeiter Gondelbahn GGI, 01.06.2020; **Susana M. A. Paixao da Silva**, Servicemitarbeiter KLS JGA, 25.06.2020; **Ersay Gökan**, Servicemitarbeiter Kleine Scheidegg JGA, 01.07.2020; **Isabelle Hofer**, Legal Counsel/Corporate Secretary JBM, 01.07.2020; **Thomas Aellig**, Lokführer BLM, 01.07.2020; **Kanchanaporn Müller**, Servicemitarbeiterin JGA, 24.07.2020; **Niklaus Blum**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A GGI, 01.08.2020; **Stefan Winkler**, Lernender Polymechaniker BOB, 01.08.2020; **Loris Amacher**, Lernender Polymechaniker JB, 01.08.2020; **Erik Bieri**, Lernender Seilbahnmechaniker FB, 01.08.2020; **Jessica Ritschard**, Lernende KVöV JBM, 01.08.2020; **Julia Brügger**, Lernende KVöV JBM, 01.08.2020; **Nicola Stricker**, Lernender Polymechaniker WAB, 01.08.2020; **Luc Kallen**, Lernender Fachmann öV BOB, 01.08.2020; **Cheyenne Fischer**, Fahrdienstleiterin BOB, 01.08.2020; **Sven Baumann**, Lernender Detailhandel öV JBM, 01.08.2020; **Beat Reinhard**, Mitarbeiter Gondelbahn GGI, 01.08.2020; **Jacqueline Stettler**, Mitarbeiterin Gondelbahn GGI, 10.08.2020; **Silvina Mariel Furer**, Mitarbeiterin Hauswirtschaft JGA, 15.08.2020; **Pascal Flückiger**, Leiter Telematik JBM, 24.08.2020; **Rolf Hirschi**, Gleishandwerker A WAB, 01.09.2020; **Sylvain Baechler**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A JB, 01.09.2020; **Alijaj Ardita**, Mitarbeiterin Hauswirtschaft JGA, 01.09.2020; **Hevar Ahmad**, Service-Aushilfe JGA, 03.09.2020; **Patrick Gretler**, Leiter Güterverkehr WAB, 01.11.2020; **Andreas Dänzer**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier WAB, 16.11.2020; **Monika Liechti**, Fachspezialistin Rechnungswesen JBM, 01.11.2020.

ÜBERTRITTE JUNI – NOVEMBER 2020

Andy Seevaratnam, Bahnreiseverkäufer WAB/Product Manager JBM, 01.06.2020; **Raphael Lüthi**, Fahrausweisverkäufer GGI/Bahnreiseverkäufer BOB, 01.06.2020; **Urs Roth**, Mitarbeiter techn. Unterhalt FB/Stv. Techn. Leiter Seilbahnen FB, 01.07.2020; **Fabian Frenz**, Fahrausweisverkäufer JB/Leiter Güterverkehr ad interim WAB, 01.07.2020; **Stefan Vögeli**, Leiter Werkstätte BOB RPV/Leiter Werkstätte und Rollmaterial JBM, 01.07.2020; **Erin Zahnd**, Lernende KVöV JBM/Bahnreiseverkäuferin WAB, 01.08.2020; **Alessio Sergi**, Lernender KVöV JBM/Fahrausweisverkäufer WAB, 01.08.2020; **Nico Vanhove**, Lernender Seilbahner FB/Zug- und Kabinenbegleiter BLM, 01.08.2020; **Nicolo Schenk**, Praktikant Seilbahnmechaniker FB/Lernender Seilbahnmechaniker FB, 01.08.2020; **Lars Weissenberger**, Lernender Polymechaniker JB/Mitarbeiter technische Instandhaltung A JB, 01.08.2020; **Dominique Hoegel**, Lernender Polymechaniker BOB/Mitarbeiter technische Instandhaltung A BOB, 01.08.2020; **Simon Luterbacher**, Stv. Leitung Zentrallager JB/Mitarbeiter Gondelbahn GGI, 01.08.2020; **Martina Michel**, Sachbearbeiterin HR JBM/Sachbearbeiterin Backoffice BOB, 01.09.2020; **Beat Andereg**, Zugbegleiter JB/Fahrdienstleiter BOB, 01.09.2020; **Markus Weber**, Leiter Flottenmanagement WAB/Projektleiter WAB, 01.10.2020; **Cornelia Zimmermann**, Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen FB/Mitarbeiterin Gondelbahn GGI, 01.10.2020; **Philipp Bärtschi**, Mitarbeiter technische Instandhaltung WAB/Beschneier WAB, 01.10.2020; **Tobias Lüthi**, Betriebsdisponent polyvalent BOB/Fahrdienstleiter BOB, 01.11.2020.

AUSTRITTE JUNI – NOVEMBER 2020

Stefan Wenger, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier WAB, 31.03.2020; **Dino Hager**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 31.03.2020; **Patrick Müller**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier WAB, 31.03.2020; **Ruedi Teuscher**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier FB, 31.03.2020; **Oliver Futrell**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 15.04.2020; **Fritz Kaufmann**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB (Pensionierung), 15.04.2020; **Werner Schafroth**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 30.04.2020; **Thomas Brawand**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschneier WAB, 30.04.2020; **Gino Zahnd**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 30.04.2020; **Hanspeter Vogel**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 30.04.2020; **Isolde Faber**, Mitarbeiterin Administration EGL/JGA, 06.05.2020; **Andrés Müller**, Fahrausweisverkäufer FB, 31.05.2020; **Holger Fritzsche**, Sous-Chef JGA, 31.05.2020; **Jorge Manuel Aparicio Rosado**, Vorlehre Restaurantangestellter EBA JGA, 31.05.2020; **Manuel Da Cruz Sa**, Stv. Chef de Service Eigergletscher JGA, 31.05.2020; **Maria da Graca Ribeiro**, Mitarbeiterin Hauswirtschaft EGL, JGA, 31.05.2020; **Michal Janeczek**, Mitarbeiter Service JJ, JGA, 31.05.2020; **Andreas Nussbaumer**, Lokführer WAB, 31.05.2020; **Nicole Anneler**, Fahrausweisverkäuferin FB, 30.06.2020; **Patrizia Bickel**, Projektleiterin Unternehmensentwicklung JBM, 30.06.2020; **Anita Aemmer**, Zugbegleiterin SPB (verstorben), 07.06.2020; **Yvonne von Allmen**, Fachspezialistin Rechnungswesen JBM, 30.06.2020; **Orlando Da Costa**, Betriebsangestellter JB (Pensionierung), 30.06.2020; **Lukas Cérny**, Servicemitarbeiter KLS, JGA, 30.06.2020; **Te Moana Tschabold**, Sachbearbeiterin Resa JBM, 30.06.2020; **Andreas Arnold**, Projektleiter A WAB, 30.06.2020; **Heinz Müller**, Betriebsdisponent polyvalent WAB (Pensionierung), 30.06.2020; **Chauhan Saheb Singh**, Indischer Spezialitäten-Koch JJ, JGA, 01.07.2020; **Silvan Strässle**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A WAB, 31.07.2020; **Céline Balmer**, Marketingassistentin JBM, 31.07.2020; **Kurt Stäger**, Zug- & Kabinenbegleiter BLM (Pensionierung), 31.07.2020; **Thomas Aebischer**, Leiter Geschäftsfeld BOB JBM, 31.07.2020; **Cyril Günter**, Lernender KVöV JBM, 31.07.2020; **Janosch Jäggi**, Praktikant BLM, 31.07.2020; **Rudolf Stoller**, Teamleiter Rollmaterial JB (Pensionierung), 31.07.2020; **Florian Wyrsch**, Lernender Seilbahnmechaniker FB, 31.07.2020; **Caroline Meyer**, Lernende Seilbahnmechanikerin FB, 31.07.2020; **Rosa Rodrigues Goncalo**, Hauswirtschaft/Allrounder JGA, 31.07.2020; **Lea Maria Kölsch**, Service-Aushilfe JGA, 31.08.2020; **Markus Balmer**, Leiter Geschäftsfeld Top of Europe JBM, 31.08.2020; **Peter Bolliger**, Fahrdienstleiter BOB, 31.08.2020; **Erin Zahnd**, Bahnreiseverkäuferin WAB, 31.08.2020; **Tim Ludwigs**, Zentrale Dienste JGA, 31.08.2020; **Ana Sofia Oliveira**, Reiseleiterin JB, 30.09.2020; **Gerhard Grossniklaus**, Lokführer WAB (Pensionierung), 30.09.2020; **Christin Gafner**, Zugbegleiterin JB, 30.09.2020; **Hans Rubin**, Lokführer/Instandhaltung WAB (Pensionierung), 30.09.2020; **Dijana Hisenaj**, Junior Chef de Service JGA, 30.09.2020; **Armin Bortis**, Fachspezialist Rechnungswesen JBM, 31.10.2020; **Andrea Merlin Nevole**, Lokführer WAB, 31.10.2020; **Patrizia Hausmann**, Fahrausweisverkäuferin FB, 31.10.2020; **Miguel Duarte**, Zug- & Kabinenbegleiter HB, 31.10.2020; **Christina Hunziker**, Sachbearbeiterin Backoffice BOB (Pensionierung), 31.10.2020; **Maija Ronaldsone**, Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Bart Nachtgeller**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Thomas Schmidt**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Ruedi Lanz**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Bart van den Bosch**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Silva Dos Santos Fatima**, Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Kurt Stäger**, Zug- und Kabinenbegleiter BLM, 31.10.2020; **Sandy Alpinice**, Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Harry Isherwood**, Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Nicolas Jud**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 31.10.2020; **Dominik Hankh**, Koch Kleine Scheidegg, JGA, 31.10.2020; **Stefano Garbi**, Betriebsangestellter WAB, 30.11.2020; **Miguel Rubio**, Shop Assistant JB, 30.11.2020; **Zoya Klossner**, Shop Assistant JB, 30.11.2020; **Severin Payern**, Mitarbeiter technische Instandhaltung Joch JB, 30.11.2020; **Lukas Zesiger**, Fahrdienstleiter BOB, 30.11.2020; **Max Steiner**, Mitarbeiter technische Instandhaltung BOB, 30.11.2020; **Roger Pross**, Koch, Küche Jungfrauoch, JGA, 30.11.2020.

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

Kuh Lily

Holzfigur wird zum Leben erweckt

Lange hat die Holzfigur Lily den Bahnhof Wilderswil, die Schynige Platte und den Flagship Store geziert. Im September 2020 ist Lily zur Freude zahlreicher Kinder zum Leben erwacht. Anlässlich des Lily-Family-Day begrüsst die liebenswerte Kuh kleine und grosse Lily-Fans auf der Schynige Platte und verteilt Ballone.

Um die Bahnfahrt auf die Schynige Platte etwas zu verkürzen, werden seit dieser Sommersaison Lily-Kinderhefte mit zahlreichen Rätseln, Ausmalbildern und einem Comic verteilt. In Zukunft wird uns Lily nicht nur auf der Schynige Platte, sondern auf allen Erlebnisbergen begegnen. Auch das Shop-Sortiment wird laufend mit attraktiven Lily-Produkten ausgebaut.

Text: Daniela Roth



Lily mit Besuchern am Lily-Family-Day...



... beim Begrüssen der Gäste auf der Schynige Platte ...



... und beim Geniessen der Abendstimmung.

Bravo!

Sehr geehrte Geschäftsleitung

Letzte Woche verbrachten wir drei Tage in Wengen und fuhren das erste Mal auf das Jungfrau-Joch. In meinem Sekretär schlummerten 2 Jungfrau-Joch-Gutscheine 1. Klasse, welche ich dazumal in den 1970/80 Jahren erhalten habe, für eine Jungfrau-Region-Promotion im Warenhaus Coop City Aarau. Im Bahnhof Wengen fragten wir zur Sicherheit nach, ob die Gutscheine noch gültig seien. Die junge Dame antwortete, ohne zu zögern: «Ja, ja, aber sonnige Gutscheine hanni no nie gseh!» Auch bei der Kontrolle im Zug, wurden die beiden Gutscheine anstandslos akzeptiert und gelocht! Wir erlebten einen super schönen Ausflug aufs Jungfrau-Joch und werden diese Fahrt noch lange in bester Erinnerung behalten. Was ich noch gerne wissen möchte: Sind diese Gutscheine, mit der fünfstelligen Nummer, bei Ihnen irgendwo registriert: aus welchem Jahr genau ausgestellt?

Nochmals herzlichen Dank und freundliche Grüsse

Roland Rickenbacher

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich begrüße Ihre Bemühungen um Masken in den Bahnen ausdrücklich und habe bei meiner letzten Fahrt vom Harder Kulm ins Tal (meine Freunde – wie ich auch Ärzte –, deren Kinder und ich mit Maske) sehr gehofft, dass in Zukunft mehr Menschen Ihre MitarbeiterInnen und andere Gäste schätzen. Da ich das beruflich auch mache, halte ich diese Rücksicht den Mitmenschen gegenüber für angebracht. Es tut mir leid, dass das heute nicht selbstverständlich ist. Ich selber habe schon daran gedacht, Metermasse zu verschenken (1.50m ist ziemlich weit) ...

Mit besten Wünschen für die Gesundheit Ihrer MitarbeiterInnen verbleibe ich bis zur nächsten Fahrt auf die Berge

Nicola Schwick

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich hatte heute das Vergnügen bei besten Wetterbedingungen von morgens um 10 Uhr bis nachmittags 15.00 die Grütschalpbahn 4x zu benutzen. Mit meinem Kollegen habe ich diverse Bikestrecken rekognosziert (Soustal–Isenfluh–Zweilütschine; Winteregg–Lautebrunnen; den Downhill-Trail sowie ein kleiner Ausflug über Mürenen) und bin sehr beeindruckt. Ein grosses Kompliment an die Belegschaft der BLM, das Sie bitte weiterleiten. An ihrer Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft aber auch Gelassenheit und Zivilcourage (Umgang mit Gästen in Corona-Zeiten) dürfen sich viele andere ein Beispiel nehmen.

Gerne komme ich wieder, zusammen mit noch mehr Gästen, und freue mich in dieser Region weitere tolle Momente Erleben zu dürfen.

Alexander Imfeld

Liebes Team von den Jungfrau-Bahnen.

Ich möchte mich an dieser Stelle herzlich bei Ihrem ganzen Team bedanken. Die geduldige Beantwortung meiner vielen Fragen im Vorfeld unserer Reise, die Unterstützung des Helpdesk bei Buchungsproblemen kurz vor Ankunft, das freundliche Schalterpersonal am Grindelwald Terminal sowie auf der kleinen Scheidegg waren schon grandios. Was mich aber wirklich überwältigt hat war das Service-Personal an den Bahnen. Die Hilfe beim Zustieg in die Männlichen-Bahn, der Firstbahn wie auch auf der Kl. Scheidegg Richtung Jungfrau waren vorbildlich und konnten nur getoppt werden von dem lieben Kollegen auf dem Jungfrau-Joch, der uns bei der Talfahrt so sehr behilflich waren, dass es eine Auszeichnung verdienen würde. Und das nur wegen eines alten Hundes im Transport-Buggy der auf dem Aletsch seine helle Freude im Schnee hatte und den Weg vom First zur Grossen Scheidegg sehr genossen hat.

Ihr Unternehmen ist wirklich ein Aushängeschild für den Schweizer Fremdenverkehr. Danke von uns hier aus Bonn dafür, dass sie unseren Aufenthalt in Grindelwald zu einem Erlebnis gemacht haben, an das wir uns immer und gerne wieder erinnern werden.

Georg Ludwig

Guten Tag

Als Zweitwohnungsgast in Grindelwald mit Winter Saisonabo haben wir vom Corona Pass Angebot Gebrauch gemacht und möchten uns für die tolle Idee und entgegenkommende Geste herzlich bedanken. Wir sind uns bewusst, dass es die Touristen braucht, haben es aber trotzdem sehr geschätzt, ohne grossen Touristenrummel mit der Bahn nach Interlaken zu fahren, um dort zu bummeln, einzukaufen, zu essen und einfach um zu geniessen.

Peter Moser

Humor



KLEINE WEIS- UND BOSHEITEN

Mein Rechner hat sich aufgehängt.
Meine Wäsche macht das nie.

Die Pflicht ruft, ich rufe zurück.

Egal, wie fett du bist,
mein Cousin ist Vetter.

Genitiv ins Wasser, weil es Dativ ist.

Alle Menschen sind gleich –
mir jedenfalls.

KUNST

Ein Mensch malt, von Begeisterung wild,
Drei Jahre lang an einem Bild.
Dann legt er stolz den Pinsel hin
Und sagt: «Da steckt viel Arbeit drin.»
Doch damit wars auch leider aus:
Die Arbeit kam nicht mehr heraus.

Aus Eugen Roth: Ein Mensch.

SCHMUNZELKISTE

Egal, wie neu euer Torwart ist, der von
FC Bayern ist Neuer.

«Haben Sie drei Sekunden Zeit?»
fragte ein Zuschauer den Schiedsrichter
nach Spielschluss. Dieser nickte zustim-
mend. «Dann erzählen Sie mir mal alles
was Sie über Fussball wissen!»

«Ein Bier bitte.»

«Alkoholfrei?»

«Nein. Lactosefrei.»

«Wollen Sie mich verarschen?»

«Wer hat denn damit angefangen?»

Hänschen sitzt bei seinen
Hausaufgaben: «Du Papa. Was ist das
für ein Satz: «Es ist kein Bier im Haus?»»
Stöhnt der Vater auf: «Das ist kein Satz
– das ist eine Katastrophe!»

Brüllt der Chef. «Um Acht hätten
Sie hier sein sollen!»

«Wieso, war etwas Besonderes los?»

Zwei Freunde unterhalten sich:
«Stell dir vor, Walter ist gestern mit
deiner Frau durchgebrannt.
Ich dachte immer, er sei dein bester
Freund?» «Jetzt ist er es!»

WETTBEWERB

GEWINNERIN DES LETZTEN WETTBEWERBS

Die richtige Antwort lautete: Die Kreuzungsstelle Wilderswil soll auf den
«Fahrplanwechsel Dezember 2020» in Betrieb gehen. Unter den zahl-
reichen, richtigen Antworten wurde Louis Leuba aus Grindelwald ausgelost.
Er gewinnt zwei Tickets Interlaken Ost – Mürren retour und einen Apéro
im Restaurant Winteregg. Herzliche Gratulation!

DIE NEUE WETTBEWERBSFRAGE LAUTET:

**Seit wann kann der Eiger Express als Verbindung zum
Eigergletscher genutzt werden?**

Schreiben Sie die Lösung auf eine Postkarte und senden Sie diese bis zum
31. Januar 2021 an Jungfraubahnen, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken

Zu gewinnen gibt es einen Wintersportpass Grindelwald-Wengen.

AGENDA

15. – 17. Januar

INT. LAUBERHORNRENNEN

18. – 23. Januar

WORLD SNOW FESTIVAL GRINDELWALD

5. – 7. Februar

AUDI SNOWBOARD SERIES, SNOWPARK GRINDELWALD-FIRST

7. Februar

VELOGEMEL-WELTMEISTERSCHAFT, GRINDELWALD

20. Februar

PERROS VOLANTES, SNOWPARK GRINDELWALD-FIRST

21. Februar

20. FAULHORN-KLASSIK

13. März

KING OF THE FIRST HILL, GRINDELWALD-FIRST

27. + 28. März

SNOWPENAIR, GRINDELWALD

28. März

LAUBERHORNRUN, WENGEN

2. – 5. April

EASTER SURF DAYS, SNOWPARK GRINDELWALD-FIRST

3. April

THE WINTER FINAL/SCHATZSUCHE, GRINDELWALD-FIRST

17. April

SMASH THE BUMPS, KLEINE SCHEIDEGG

P.P.

3800 Interlaken
Post CH AG

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

Eiger Express

IN 15 MINUTEN BEQUEM AUF DIE SKIPISTE.



GRINDELWALD TERMINAL

mit öV-Anschluss, Parkhaus,
Skidepots und attraktiven Shops

jungfrau.ch/eigerexpress