

BÄHNDLER-RÖVÜ

Nr. 95 | Juni 2021

Die Mitarbeiterzeitschrift der Jungfraubahnen

Erlebnisberge locken mit Abenteuer und Aussicht

Betrieb

Dreierumlauf Lauterbrunnen–Kleine Scheidegg

Kraftwerk

Einführung von Smart Metern

Digitalisierung

ServiceNow im Arbeitsalltag

Die Online-Ausgabe
im Intranet
jungfrau.ch/br



V-Bahn: Rückbau



Jungfrauoch: Neuerungen Gleis 3



Willi Seiler: Immer etwas los im Ruhestand

Inhalt

AKTUELLES

Wanderwege, Schatzsuche, Detektiv-Trail und Adventure-Angebote	4
Optimierung des Betriebs zwischen Lauterbrunnen und der Kl. Scheidegg	6
V-Bahn: Rückbau und Abschlussarbeiten 2021	8
Spannende Projekte für das Kraftwerk	11
Gleis 3 Jungfrauoch: Neuerungen für Betrieb, Gäste und Güter	13

PROJEKTE

BLM: Halbzeit für die Erneuerung der Adhäsionsbahn	16
Digitalisierung mit ServiceNow	18
Lily-Schatzsuche	20

HR-NEWS

Führungs-Workshops «Rollenverständnis»	21
--	----

WIR BÄHNDLER

Gute Aussichten für Yara Thalmann	22
Engagiert im Garten sowie bei der Schindel- und Skigibelfabrikation	24
Ein Berufsleben bei den Jungfraubahnen	26
Jubilare	28
Mutationen	29

MARKTPLATZ | AGENDA

Dies & Das	30
Bravo!	30
Wettbewerb	31
Humor	31
Agenda	31

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 Schmocker (smli), Gian Simmen (sigi), Daniela Wyss (wyda). Bähndler-Rövu, Harderstrasse 14, CH-3800 Interlaken, Telefon +41 33 828 71 11, Fax +41 33 828 72 64.

Erscheint: zweimal jährlich. **Auflage:** 1800 Exemplare. **Redaktionsschluss** für die Nummer 96: 4. November 2021. **Titelbild:** Collage Erlebnisberge



Stefan Würigler
Leiter Betrieb

Liebe Eisenbahnerinnen,
liebe Eisenbahner

In den vergangenen Jahren haben wir den Eisenbahnbetrieb der Jungfraubahnen schrittweise neu strukturiert und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Die Zentrale Leitstelle in Wilderswil wurde im Dezember 2018 in Betrieb genommen. Seither wird der Zugverkehr ab Wilderswil bzw. für die BOB ab Zweilütschinen durch das ZLS-Team geregelt. Vier Zugdienst-Teams wurden Anfang 2019 in einem Team vereint. Ab Interlaken Ost werden unsere Gäste seither bis auf das Jungfrauoch begleitet.

2021 sind nun auch beim Lokpersonal die Strukturen angepasst worden. In der Zugführung gibt es neu noch drei Teams in Zweilütschinen, Grindelwald und Lauterbrunnen. Mittels internem Ausbildungsprogramm wurden die JB-Lokführer*innen für den Einsatz auf der WAB fit gemacht und umgekehrt. Mit durchgehenden Touren können auch hier Synergien genutzt werden.

Mit der Realisierung der V-Bahn war klar, dass der Eisenbahnbetrieb der schwierig abzuschätzenden Nachfrage angepasst werden musste. Die Pandemie und ihre gravierenden finanziellen Folgen führten zur sofortigen Einleitung von Massnahmen, welche bisher nicht, bzw. erst für einen Zeithorizont bis 2024 vorgesehen waren.

**Mittels internem
Ausbildungsprogramm
wurden die
JB-Lokführer*innen für
den Einsatz auf
der WAB fit gemacht
und umgekehrt.**

Im ursprünglichen V-Bahn-Betriebskonzept war geplant, dass wir ab Mai bis Oktober jeweils im Zugverband einen Zug ab Kleine Scheidegg und ab Eigergletscher nach Jungfrauoch und vice versa fahren. Neu wird dieses Konzept nur umgesetzt, wenn die Nachfrageprognose dessen Einsatz erfordert. Ist dies nicht notwendig, gelangt zwischen Kleine Scheidegg und Eigergletscher ein Shuttlezug zum Einsatz. Die Gäste nach Jungfrauoch steigen an diesen Tagen am Eigergletscher um.

Seit Pfingstsamstag, 22. Mai 2021, fahren wir zwischen Lauterbrunnen und Kleine Scheidegg

**Die Pandemie
und ihre gravierenden
finanziellen Folgen
führten zur sofortigen
Einleitung von
Massnahmen, welche
bisher nicht, bzw. erst
für einen Zeithorizont
bis 2024 vorgesehen
waren.**

den Halbstundentakt mit einem 3er-Umlauf. Die Erläuterungen dazu findet Ihr in einem separaten Artikel in dieser Ausgabe.

Hinzu kommt, dass wir beim Lokpersonal Ende 2019 über 8000 Stunden an Mehr- und Überzeit angehäuften hatten. Dies entspricht vier Vollzeitstellen. Im Jahr 2020 wäre diese Zahl bei normalem Geschäftsverlauf und den Gütertransporten für die V-Bahn nochmals angestiegen. Dann aber kam Corona. Statt die Saldi in den kommenden Jahren kontinuierlich abzubauen, standen sie bereits Ende 2020 auf null.

**Beeindruckt hat mich
die Bereitschaft
unseres Lokpersonals,
diesen Veränderungs-
prozess aktiv
mitzugehen, sowie
die Arbeit des
Leitungsteams,
welches den Prozess
u.a. mit Dutzenden
persönlichen Gesprä-
chen vorbildlich
gestaltet hat.**

Nun hat Corona die Massnahmen rund um die Neupositionierung des Eisenbahnbetriebs massiv beschleunigt. Das führt dazu, dass wir beim Lokpersonal dieses Jahr bereits bis Ende September Stellen reduzieren müssen. Dank der Zusammenarbeit mit anderen Bahnen, insbesondere mit der RhB, sind wir auf gutem Weg, dass alle Lokführer*innen ihren Job weiter ausüben können. Beeindruckt hat mich die Bereitschaft unseres Lokpersonals, diesen Veränderungsprozess aktiv mitzugehen, sowie die Arbeit des Leitungsteams, welches den Prozess u.a. mit Dutzenden persönlichen Gesprächen vorbildlich gestaltet hat. Grosses Lob und herzlichen Dank an das gesamte Team!

Nehmen wir diese Energie und Dynamik mit in die Zukunft.

Im Sommer locken Wanderwege, Schatzsuche, Detektiv-Trail und Adventure-Angebote

Jetzt ist es auch in den Bergen wärmer und die Gäste auf unseren Bahnen und unseren verschiedenen Erlebnisbergen können von einem breiten Angebot an Aktivitäten profitieren. Bei der Harderbahn und der BLM wurde in Komfort und neue Technik investiert, die Wanderfreudigen können diverse Wege ausprobieren, das Adventure-Angebot auf First nutzen oder auf der Schynige Platte auf Schatzsuche gehen.



Kleine Scheidegg: Wandern auf dem Eiger-Trail

Gleich wohin es unsere Gäste diesen Sommer verschlägt, sie werden garantiert auf ihre Kosten kommen.

Eiger-Jungfrau-Walk im Winter und im Sommer

Mit der Eröffnung des Eiger Express war klar, dass auch für den Winterwander- und Schlittelgast eine Möglichkeit ab Eigergletscher geschaffen werden musste. Versuchsweise wurde die Strecke entlang dem Sommerweg Eiger-Jungfrau-Walk präpariert. Es zeigte sich auf Anhieb, dass die Strecke als Schlittel- und Wanderweg auf viel Interesse stiess. So ist es nun ab diesem Jahr möglich, jeweils im

Frühjahr vom Schnee in die Blumenwiesen zu wandern. Der Eiger-Jungfrau-Walk vom Eigergletscher bis auf die Kleine Scheidegg hat damit seine Position als Ganzjahreswanderung gesichert. Mit dem Klassiker First–Bachalpsee und dem Panoramaweg Kleine Scheidegg–Männlichen können wir nun einen weiteren Weg aufweisen, der sowohl im Winter wie auch im Sommer die Herzen der Gäste erfreut.

Die Harderbahn erhält neuen Antrieb

Auch wenn die Gäste der Harderbahn nicht viel von der über zwei Millionen Franken teuren Erneuerung des Standseilbahnantriebs bemerken

Die Erneuerung des Standseilbahnantriebs bei der Harderbahn für über zwei Millionen Franken wird später eine höhere Fahrgeschwindigkeit erlauben.

werden, ist dies nicht bloss altershalber ein Ersatz des aus den 1960er-Jahren stammenden Antriebs. Nebst energiesparender Technik ist der Antrieb künftig auch für höhere Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt. Hierfür muss aber die über mehrere Jahre in Etappen geplante Trasseesaniierung erst abgeschlossen sein. Die zum Teil aus den Anfängen stammenden Konstruktionen und Bruchsteingebilde würden ansonsten zu schnell unter der höheren Fahrgeschwindigkeit altern.

Zudem verfügt das System über einen diesel-hydraulischen Notantrieb. So können im Ereignisfall die Gäste bei Stromausfall oder anderweitigen Problemen sicher in die Tal- oder Bergstation befördert werden und müssen nicht auf der steilen Strecke evakuiert werden. Um trotzdem für den Fall der Fälle vorbereitet zu sein, fand im März eine umfangreiche Bergungsübung in Zusammenarbeit mit den Rettern der SAC-Sektion Interlaken statt. Hierbei wurde eine Zugspanne im Tunnel simuliert und der Abtransport der Gäste erfolgte gut gesichert zu Fuss und zum Teil mit der Bahre zurück zur Talstation.

Gesteigerter Gäste-Komfort bei der BLM

Auch wenn das Erneuerungsprojekt bei der BLM noch bis ins 2023 dauert, sind nun schon einige, komfortable Verbesserungen sichtbar. Die neue Werkstatt auf der Grütschalp mit Wartungsgrube erfüllt alle Ansprüche einer modernen Fahrzeugwartung. Eine neue WC-Anlage im Grütsch sowie eine moderne Anbindung mit Fahrstuhl an die abgehenden Wanderwege sind bereits fertiggestellt. Auf der Winteregg besteht bereits die neue Unterführung bei den Geleisen, inkl. Fahrstühlen und einer optimierten Anbindung des Restaurants Winteregg. Weniger gut wahrnehmbar für die Besucherinnen und Besucher sind die vorgenommenen Umbauten auf der Strecke der Fahrleitung und

Ein Besuch diesen Sommer lohnt sich, um den Projektfortschritt bei der BLM hautnah mitzuerleben.

Geleisbett-Erneuerung. Ein Besuch diesen Sommer vor Ort lohnt sich in jedem Fall, um den Projektfortschritt hautnah mitzuerleben. Dabei kann dieser auch gleich mit einer spannenden Wanderung auf dem beliebten Detektiv-Trail kombiniert werden. Auf der Strecke Grütsch–Mürren muss dabei mittels App ein Rätsel gelöst werden. Auf der für Kinderwagen geeigneten Strecke wird es weder Jung noch Alt langweilig. Den passionierten Bikerinnen und Bikern sei hier auch noch der Grütsch-Trail von der Grütschalp runter nach Lauterbrunnen empfohlen. Auf rund drei Kilometern können Freeride-Enthusiasten rund 600 Höhenmeter überwinden, bei zehn bis zwanzig Minuten Fahrspass pur.

Lily auf der Schynige Platte und Erlebnis pur auf First

Auch diese Saison grüsst Kuh Lily von der Schynige Platte und liebt es, mit den Kindern auf dem Spielplatz herumzutoben oder die vielen Blumen im Alpengarten zu beschnuppern. Der inszenierte Rundweg bietet auch hier Spass und Abwechslung für die ganze Familie, inklusive einer neuen Schatzsuche (s. separaten Artikel in dieser Ausgabe).

Lily wird an ausgewählten Tagen Marc Trauffer und Francine Jordi beim Geben von Autogrammen unterstützen. Ein Geheimtipp ist nach wie vor das Erleben der grandiosen Sonnenunter- und Sonnenaufgänge auf der Schynige

Platte. Hierbei bietet eine Übernachtung wie zu Grossmutter's Zeiten in einem der Themenzimmer mit Sternenhimmel ein unvergessliches Erlebnis. Frühzeitig geht's dann los mit dem Klassiker Schynige Platte–First vor unvergleichbarer Kulisse von Eiger, Mönch und Jungfrau. Die Belohnung wartet mit dem Erlebnisangebot auf First, wo es dann zwar weniger anstrengend, aber nicht minder erlebnisreich und rasant mit Firstflieger, Firstglider, Mountaincart und Trottbike bis nach Grindelwald runtergeht.

Text: Marco Luggen



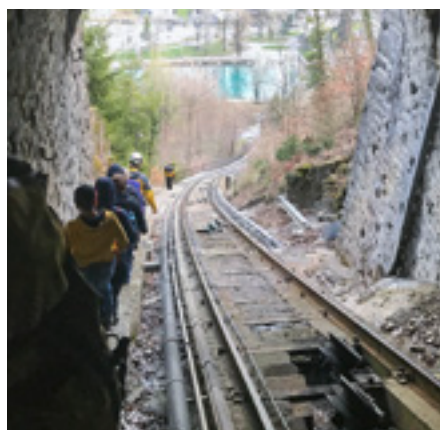
Lily begrüsst die Gäste auf der Schynige Platte



Top Aussicht auf dem Firstflieger



Neuer Antrieb Harderbahn



Evakuierungsübung Harder



Erneuerte Station Winteregg

Optimierung des Betriebs zwischen Lauterbrunnen und der Kleinen Scheidegg

Seit dem 22. Mai 221 wird der Halbstundentakt zwischen Lauterbrunnen und der Kleinen Scheidegg mit drei statt wie bisher vier Kompositionsumläufen sichergestellt. Um dies kurzfristig zu realisieren, wurden verschiedene Massnahmen umgesetzt.

Die Marktsituation bleibt weiter anspruchsvoll. Noch ist nicht absehbar, wann und wie rasch sich die internationalen Märkte erholen. Daraus entsteht die Notwendigkeit, den Betrieb der Jungfraubahnen weiterhin laufend zu optimieren und die Fahrzeiten für den Einsatz des Lok- und Zugpersonals sowie für den Rollmaterialunterhalt nachhaltig und kostensenkend anzupassen.

Kurzfristiger Umbau

Eine Massnahme dazu war die Einführung des Dreierumlaufs Lauterbrunnen–Kleine Scheidegg. Seit dem 22. Mai 2021 wird der Halbstundentakt mit drei statt vier Kompositionen sichergestellt. Damit dieser sogenannte 3er-Umlauf umgesetzt werden konnte, mussten u. a. das Gleis und die Fahrleitung bei der Kreuzungsstelle Bannwald kurzfristig umgebaut werden. Nebst der neuen Kreuzung im Bannwald findet die zweite Kreuzung neu in Wengen statt. Dort benutzen jetzt die talwärts fahrenden Züge das Gleis 2, die bergwärts fahrenden Kompositionen das Gleis 3. Um die Kundenlenkung optimal und sicher abzuwickeln, werden die Zugänge zu den Gleisen weiterhin mit Gittern abgesperrt.

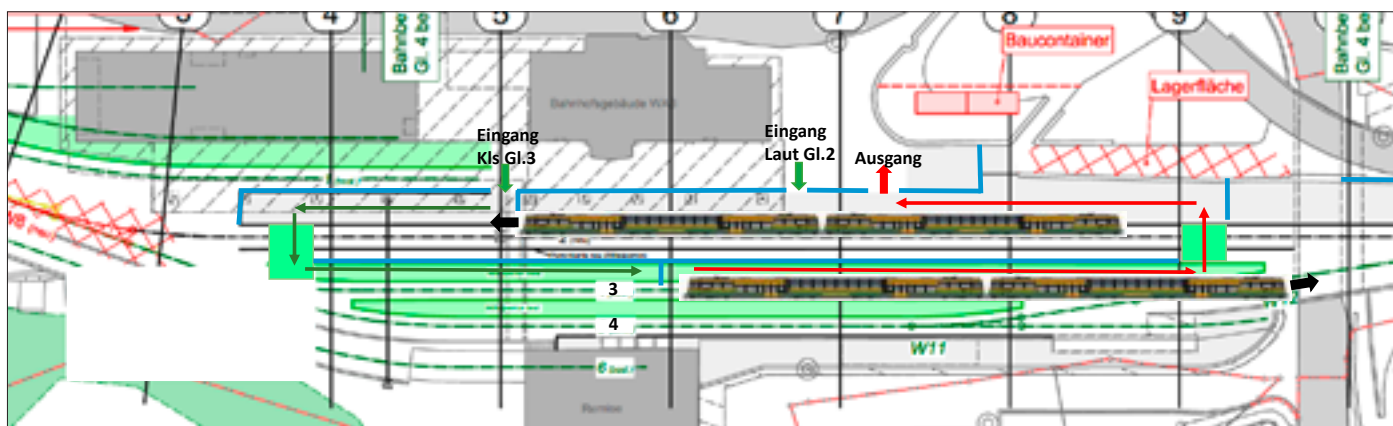


Dreierumlauf WAB Bahnhof Wengen

Reisende in Richtung Kleine Scheidegg werden über den unteren Übergang auf das Gleis 3 gelenkt. Entsprechend liegt der Haltepunkt für die talwärts fahrenden Züge vor dem Übergang.

Zeitersparnis für Gäste

Damit die neuen Fahrzeiten eingehalten werden können, sind nur noch Panoramazüge auf der Strecke unterwegs. Bei einer Zugsabfahrt können maximal ein Doppelpano als Kurszug



Kundenlenkung mit 3er-Umlauf

und an Spitzentagen ein Einfachpano als Supplementzug verkehren.

Dank all dieser Massnahmen resultiert für unsere Gäste eine Zeitersparnis von rund zehn Minuten für die Reise von Interlaken auf die Kleine Scheidegg. Dies durch die kürzeren Umsteigezeiten in Lauterbrunnen und die kürzere Fahrzeit von und nach der Kleinen Scheidegg. Im Weiteren sind die Panoramazüge je mit einem abschliessbaren Gitterrollwagen ausgerüstet. Damit kann der Gepäck- und der Posttransport weiterhin sichergestellt werden. Die Züge erhalten einen mobilen Sichtschutz, damit medizinische Transporte nicht unter Beobachtung stattfinden.

Vorteile überwiegen

Der 3er-Umlauf war ursprünglich erst nach der Realisierung der Kreuzungsstelle unterhalb des Bahnhofs Wengen per 2024 geplant gewesen. Die Kreuzung im Bahnhof ist nicht ganz optimal, da das Gleis 3 genutzt werden muss. Der Zugang zu diesem Gleis ist insbesondere für Gäste mit schwerem Gepäck ungünstig. Das Personal des Bahnhofs Wengen leistet hier Hilfestellung.

Trotzdem gewichten wir die Vorteile des 3er-Umlaufs höher als die beschriebenen Erschwernisse im Bahnhof Wengen. Deshalb wurde entschieden, den 3er-Umlauf bereits ab Pfingsten 2021 einzuführen. Das Kreuzungs-

Dank all dieser Massnahmen resultiert für unsere Gäste eine Zeitersparnis von rund zehn Minuten.

stellenprojekt wird nun mit Hochdruck vorangetrieben, damit möglichst zeitnah die Kreuzung nicht mehr im Bahnhof stattfinden muss.

Text: Jürg Lüthi, Stefan Würigler

Bilder: Roland Kessler, Sarah Mathyer



Weitere Eindrücke von den Umbauarbeiten bei der Kreuzungsstelle Bannwald



V-Bahn: Rückbau und Abschlussarbeiten 2021

Mit der Inbetriebnahme Eiger Express, Parkhaus und Gleis 3 Eigergletscher am 5. Dezember 2020 wurde das hochgesteckte Ziel erreicht: Für Gäste und Aussenstehende ist damit der Bau der V-Bahn abgeschlossen. Bei allen Bauarbeiten gibt es jedoch nachgelagert diverse Fertigstellungs- und Deinstallationsarbeiten. Diese dauern beim V-Bahn-Projekt noch bis in den Herbst 2021.



Rückbau Materialseilbahn Betonanlage

Seit der Eröffnung haben wir viele positive Rückmeldungen zur V-Bahn erhalten. Der Winterbetrieb lief gut, auch wenn sich noch diverse kleinere Mängel zeigten. Die meisten konnten behoben werden, einige noch nicht. Mit der Schneeschmelze zeigt sich in den Aussen- und Umgebungsbereichen, dass noch einige Arbeiten abgeschlossen werden müssen.

Mängelbehebung: Terminal, Parkhaus und Eigergletscher

Mit der Inbetriebnahme einer solch komplexen Infrastrukturanlage zeigen sich meist kleinere

Mängel erst nach der Eröffnung. Denn die Anlagen und Ausrüstungen nehmen ihren Betrieb damit erstmals in ihrer Gesamtheit auf. Einerseits fehlt oft ein Gesamttest unter Betriebsbedingungen und andererseits gibt es aus der Bauausführung Details, welche noch korrigiert werden müssen. Das reicht von Betonkosmetik und fehlenden Abschottungen bis zu gesprungenen Gläsern, tropfendem Kondenswasser oder der Optimierung der Signaletik. Die Bereinigung braucht Zeit und Energie. Die verschiedenen Handwerker müssen wieder auf Platz gebracht werden. Am Eigergletscher kön-

nen gewisse Mängelbehebungen erst nach der Schneeschmelze in Angriff genommen werden. Ziel ist, diese Arbeiten im Terminal, Parkhaus und am Eigergletscher bis zu den Sommerferien abgeschlossen zu haben.

Fertigstellungsarbeiten Terminal und Parkhaus

In den Aussenbereichen der neuen Gebäude im Grund stehen Fertigstellungsarbeiten in der Umgebung (z.B. Fläche zwischen Eiger Lodge und Parkhaus) sowie die Bepflanzung/Begrünung der Flachdächer an. Ebenfalls stehen Instand-



Eigergletscher: Rückbau Installation und Rekultivierung Flächen.



Eigergletscher: Fertigstellung Perronabschluss Gleis 2



Schneeräumung am Ende der Wintersaison

Ziel ist, die Arbeiten im Terminal, Parkhaus und am Eigergletscher bis zu den Sommerferien abgeschlossen zu haben.

stellungsarbeiten auf den durch die Baustelle genutzten Zufahrten oder Aussenflächen wie beispielsweise von der Rothenegg-Garage bis zur BOB-Haltestelle Grindelwald Terminal an.

Rückbau Grund

Der Baucontainer mit dem Infopavillon wurde Ende April 2021 bereits demontiert und abtransportiert. Die Informationstafeln zum Bau der V-Bahn resp. Geschichte der Jungfrauabahn wurden sorgfältig abgebaut und werden vorderhand im Archiv der Direktion gelagert. Ihnen könnte später geschichtliche

Bedeutung zukommen. Die Foundation des Baucontainers wird wieder in den ursprünglichen Zustand zurückgebaut, das Gelände zum Areal AVG modelliert und begrünt.

Ebenfalls werden die eingekofferten Installationsflächen und Ersatzparkplätze auf der Südseite der Lütschine sowie auf der Ostseite des Werkhofs Talgietli rückgebaut, rekultiviert und

den Grundeigentümern im Juni für die landwirtschaftliche Nutzung zurückgegeben.

Die temporären Hallen (Kiesbox, Lagerhalle, Zementumschlag) für die Logistik im Bereich der Remise und dem alten Intersportgebäude werden bis im Herbst ebenfalls rückgebaut. Auf die nächste Wintersaison hin sollen im Grund keine Baustelleninstallationen mehr sichtbar sein.



Abtragen Betonfläche Gleis 3 Güter Eigergletscher

Fertigstellungsarbeiten Eigergletscher

Am Eigergletscher müssen beim Perron 2 die beiden Abschlüsse fertiggestellt werden. Das Perron 1 wird analog zum Perron 2 konform mit dem Behindertengleichstellungsgesetz erhöht. Diese Arbeiten wurden zuerst wegen der geplanten, vollständigen Überdeckung Gleis 3 in dieses Jahr verschoben. Da nun die Überdeckung erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden soll, gilt es, die Arbeiten am Gleis 1 und 2 wie geplant umzusetzen. Infolge der Erhöhung des Perrons erhält auch der Eingangsbereich zum Restaurant Eigergletscher eine Auffrischung und Niveauanpassung.

Im Weiteren werden diverse Spritzbeton- und sonstige Installationsflächen mit Terrastone-Mauern kaschiert und renaturiert. Die gesamten Aussenflächen werden fertiggestellt und an das bestehende Terrain angepasst. Das Gleiche gilt für die Aussenflächen zur Werkstatt, zum Trafogebäude, zum Guesthouse und zum Egghaus. Durch den Baubetrieb wurden diese Flächen stark beansprucht und haben entsprechend gelitten.

Die Materialdeponien mit dem Ausbruchmaterial werden gesäubert, abschliessend modelliert und angesät, das Gleiche gilt für den Pistenabgang zur blauen Piste. Bei der Pistenverbreiterung Egg und der blauen Piste fehlt noch die finale Geländemodellierung mit Anpassung an das bestehende Terrain und das Anhumusieren der Flächen.

Die Baustelleninstallation genutzten Flächen werden renaturiert. An der Salzegg werden die beiden temporären Hallen (Kiesbox und Lagerhalle), die asphaltierte Fläche und das Schutzgerüst über die WAB rückgebaut und rekultiviert. Der Logistikplatz Mettla wird ebenfalls rückgebaut und rekultiviert.

Bauinstallationen Salzegg und Eigergletscher

Im Sommer werden alle Bauinstallationen am Eigergletscher rückgebaut. Insbesondere betrifft das die Betonanlage und die Materialseilbahn.

Die durch die Baustelleninstallation genutzten Flächen werden renaturiert. An der Salzegg werden die beiden temporären Hallen (Kiesbox und Lagerhalle), die asphaltierte Fläche und das Schutzgerüst über die WAB rückgebaut und rekultiviert. Der Logistikplatz Mettla wird ebenfalls rückgebaut und rekultiviert.

Eine weitere zentrale Abschlussarbeit neben der gesamten Baudokumentation ist die Bauabrechnung.

Ausblick

Die obenstehenden Erläuterungen zeigen, dass auch in diesem Jahr für den Abschluss der V-Bahn noch Einiges geleistet werden muss.

Eine weitere zentrale Abschlussarbeit neben der gesamten Baudokumentation ist die Bauabrechnung. Wir haben bereits einen guten Stand, denn die Lose BOB-Haltestelle und GGM sind definitiv abgerechnet. Die einzelnen Teilprojekte werden fortlaufend mit den Unternehmern bereinigt. Wir gehen davon aus, dass die Gesamtabrechnung V-Bahn per Ende 2021 abgeschlossen werden kann.

Text: Dominik Liener



Rückbau Installation Salzegg



Rückbau Infopavillon



Rückbau Hallen Grund



Rückbau eingekofferte Ersatzparkplätze Grund

Spannende Projekte für das Kraftwerk

Trotz der aktuell herausfordernden Situation können die Mitarbeitenden des Kraftwerks der Jungfraubahn auch in diesem Jahr zwei interessante Projekte ausführen: den Umbau der Trafostation Alpbach in Meiringen sowie die Einführung von Smart Metern für die Stromkunden des hauseigenen Kraftwerks.



Trafostation Alpbach vor dem Umbau

Das Kraftwerksteam ist neben den beiden Maschinen auch für das Energieversorgungsnetz im gesamten Gebiet der Jungfraubahnen verantwortlich. Das Team übernimmt hierfür die Instandhaltung, Zählerauslesung und Störungsbehebung, plant und realisiert beispielsweise Erneuerungen von Trafostationen, Gleichrichteranlagen und Verkabelungen von Freileitungen.

Trafostation Alpbach

Bald zeichnete sich letztes Jahr ab, dass im 2021 weder grosse Verkabelungsprojekte noch Erneuerungen von Trafostationen oder Gleichrichteranlagen ausgeführt werden können.

Es wurde nach Alternativen ausserhalb der Jungfrau Region gesucht. Alpen Energie Meiringen hat aktuell viele Projekte zu realisieren, welche mit dem aktuellen Personal nicht abgedeckt werden können. Das Kraftwerksteam erhielt deshalb den Auftrag, die Trafostation Alpbach in Meiringen selbständig umzubauen. Ende 2020 wurde ein genehmigtes Projekt übergeben. So konnte mit der Ausführungsplanung begonnen werden. Auch die Termine mit den externen Firmen wurden koordiniert. Zwischen Ende Februar und Anfang April 2021 arbeitete das Netz-Team des Kraftwerks wochenweise in Meiringen und erneuerte Schritt für Schritt die alte Trafostation.

Die grösste Herausforderung war das Umhängen der Niederspannungsanschlüsse auf die neue Verteilung. Da einige Grossbezüge auf die Stromversorgung tagsüber angewiesen sind, mussten deren Kabel an Randzeiten oder sogar nachts umgehängt werden. Dank der Flexibilität des Kraftwerks konnten sämtliche Wünsche bei den Stromunterbrüchen berücksichtigt werden. Kurz vor Ostern wurde die neu umgebaute Trafostation Alpbach termingerecht der Alpen Energie Meiringen übergeben.

Einführung von Smart Metern

Das Zählerteam des Kraftwerks ist seit einem Jahr stark ausgelastet mit dem Austausch der



Neue Niederspannungsverteilung Trafostation Alpbach



Trafos und Mittelspannungsschaltanlage in der neu umgebauten Trafostation Alpbach



Die Smart Meter müssen vor Inbetriebnahme korrekt parametrisiert und eingestellt werden



Neue Smart Meter in der Trafostation Wengernalp



Das Netzteam des Kraftwerks während des Umbaus im Einsatz (links Martin Willener und rechts Christoph Nebiker)

Ein Smart Meter ist ein intelligenter Stromzähler, welcher Daten automatisch ausliest und an eine Datenbank sendet.

alten Stromzähler durch neue Smart Meter bei den eigenen Kunden. Ein Smart Meter ist ein intelligenter Stromzähler, welcher Daten automatisch ausliest und an eine Datenbank sendet. Bestenfalls werden die Daten dann automatisch aufbereitet und verrechnet.

Die schweizerische Elektrizitätskommission verpflichtet alle Energieversorger, 80% der Zähler bis ins Jahr 2027 durch Smart Meter zu ersetzen. Dieses Projekt geht nun auch im 2021

weiter. Vorteil der neuen Zähler ist neben der automatischen Auslesung und Verarbeitung der Daten, dass beispielsweise bei einem verspätet gemeldeten Mieterwechsel der Zählerstand per Ende jeden Tages noch ausgelesen werden kann. Nach Abschluss des Projekts wird es den Kunden möglich sein, den Energieverbrauch pro Viertelstunde in einem Energieportal mit ihren persönlichen Zugangsdaten anzuschauen.

2022 folgt der Austausch der Haushaltszähler bei Privaten

Im letzten Jahr wurden nun die ersten 107 Mittelspannungs- und Niederspannungszähler montiert. Die anfängliche Skepsis wegen des teilweise schlechten Mobilfunkempfangs verschwand schnell. War der Empfang in der Trafostation zu gering, wurde eine Antenne installiert. In diesem Jahr werden die restlichen 85 Niederspannungswandlerzähler ausgetauscht. Sobald Ende Herbst die Smart Meter für Haushalte auf dem Markt sind, werden die internen Haushaltszähler ausgewechselt. Ab dem Jahr 2022 folgt dann der Austausch der Haushaltszähler bei den Privatkunden.

Text: Jolanda Eggen

Gleis 3 Jungfraujoch: Neuerungen für Betrieb, Gäste und Güter

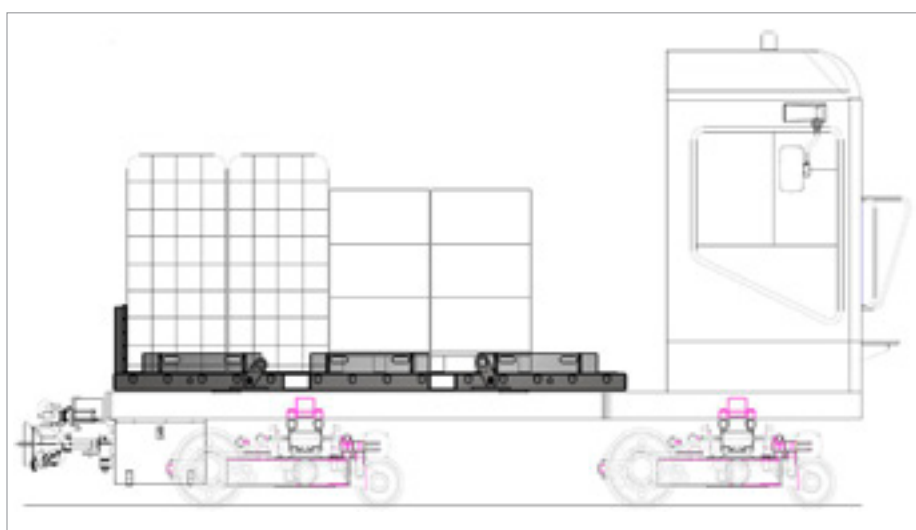
Seit dem 8. Mai 2021 ist die neue Perron-Anlage Jungfraujoch, Gleis 3, in Betrieb. Die Anlage mit niveaugleichen Einstiegen und der digitalen Kundenlenkung setzt neue Massstäbe und beschleunigt den Kundenfluss. Damit auch die Logistik mit den neuen Abläufen Schritt halten kann, wurden zusammen mit dem Perron auch der Verladeautomat und die Niederflur-Vorstellgüterwagen in Betrieb genommen. Die geladenen Güter werden so nicht mehr einzeln, sondern als Ganzes umgeschlagen.

Eine Übersicht über die neuen Anlagen und Wagen bieten die Berichte und Bilder auf den folgenden Seiten.

Neue Niederflur-Vorstellgüterwagen Jungfraubahn

Die aktuell im Einsatz stehenden Güterwagen bei der Jungfraubahn (JB) sind durch neue niedrige Vorstellwagen ersetzt worden. Das

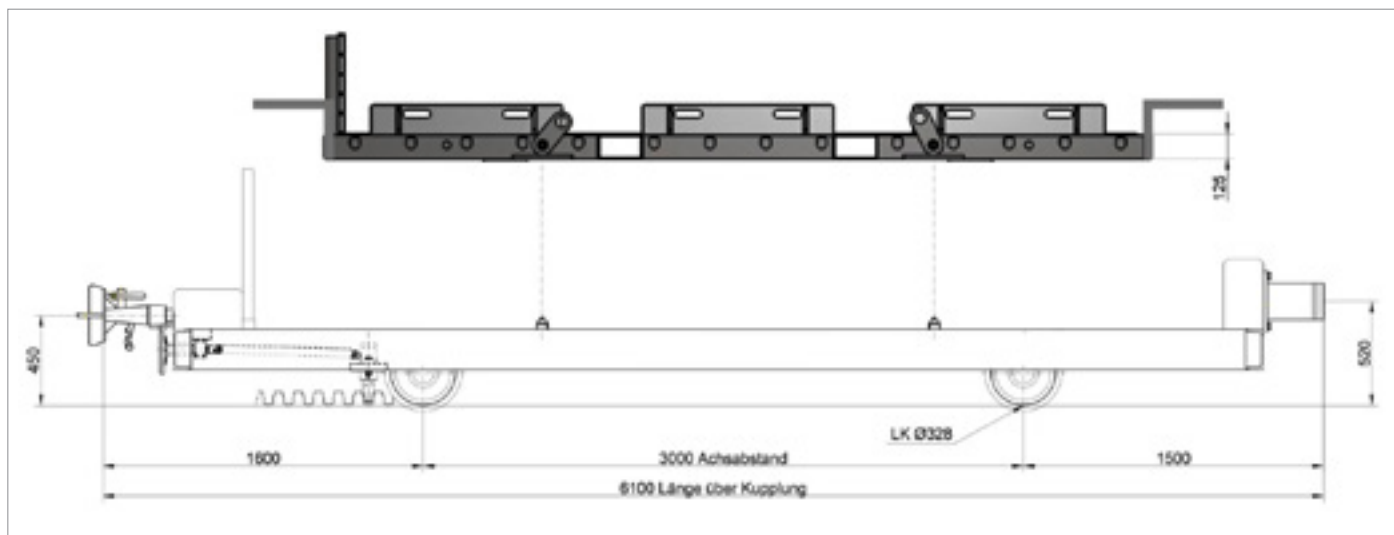
Das wichtigste Kriterium war: der Transport von möglichst hohen Gütern, die jedoch das Sichtfeld des Lokführers nicht einschränken.



Güterwagen mit Führerkabine, Konzeptüberarbeitung

wichtigste Kriterium für die Neubeschaffung war: der Transport von möglichst hohen Gütern, die jedoch das Sichtfeld des Lokführers nicht einschränken.

Gemäss Vorgaben für den Bau eines Güterwagens muss dieser bei der Geschwindigkeit, bei welcher die JB verkehrt, über Drehgestelle mit Bremsen verfügen. Bei der Variantenstudie für



Typenskizze Niederflur-Vorstellgüterwagen

den Bau gemäss diesen Vorgaben wurde festgestellt, dass die Ladefläche durch ein nötiges Bremszahnrad für die Übersicht des Lokführers sehr hoch wird. Um höhere Güter zu transportieren, muss der Wagen mit einem zusätzlichen Führerstand ausgerüstet werden.

Die Kriterien, dass der Wagen sehr schwer und der Kostenaufwand für den Wagen inkl. Kabine zu gross wird, waren ausschlaggebend für eine Konzeptüberarbeitung. Dem Bundesamt für Verkehr wurde ein tiefer, ungebremsster zwei-

achsiger Güterwagen anhand einer Typenskizze unsererseits vorgestellt.

Da dies eine Abweichung von der Vorschrift darstellt, wurden ein Nachweis der Entgleisungssicherheit erbracht und eine umfassende Risikoanalyse erarbeitet. Nach der Einigung mit dem Bundesamt für Verkehr haben wir eine Ausnahmebewilligung für den Einsatz dieser Konstruktion erhalten. Dies hatte zur (positiven) Folge, dass mehr als die Hälfte der Kosten eingespart werden konnten.

Nach der Einigung mit dem Bundesamt für Verkehr haben wir eine Ausnahmebewilligung für den Einsatz dieser Konstruktion erhalten.

Der Wagen zeichnet sich durch folgende spezielle Details aus:

Tiefe Ladefläche

Die Bezeichnung «Niederflur-Vorstellgüterwagen» rechtfertigt sich durch die maximal zulässige Mindesthöhe für den Fahrzeugbau auf dem Streckennetz JB.

Niet-Schweisskonstruktion des Chassis

Durch die Nietkonstruktion, welche in den vergangenen Jahren nicht mehr angewendet wurde, konnte das Eigengewicht sehr tief gehalten werden.

Parkbremse durch Zahnbolzen

Um den Wagen gebremst abzustellen, wird ein federrückgestellter Zahnbolzen eingesetzt.

Beschreibung Güterwagen

Anhand der Typenskizze wurde der Güterwagen in Zusammenarbeit mit der Firma Martin Brunner GmbH konstruiert. Sämtliche mechanischen Bauteile für den Güterwagen konnten in der Lehrlingswerkstätte Eigergletscher hergestellt werden.

Der erste der insgesamt vier Niederflur-Güterwagen wurde im März 2021 in Betrieb genommen. Ab Juni 2021 sind nun alle Güterwagen in Betrieb.

Text: Stefan Zurschmiede



Niederflur-Vorstellgüterwagen in Betrieb am Eigergletscher

Verladeautomat Jungfrauoch

Bis zur Fertigstellung des Gleis 3 wurden die Güter über das Gleis 1 aufs Jungfrauoch gebracht. Dort wurden sie mit einem Doppelkran vom Güterwagen genommen und entladen. Um diesen Prozess zu beschleunigen und die neue Infrastruktur für die Fahrgäste zu nutzen, wurde nun beim Gleis 3 ein Verladeautomat gebaut und zusammen mit dem Gleis 3 in Betrieb genommen.

Es gab mehrere Anforderungen an den neuen Güterumschlag. Er musste in den neuen Wendezeiten von sechs Minuten realisierbar sein. Die ganze Logistik des Beladens und Entladens des Materials sollte nicht mehr im Publikumsbereich sein. Die Ware sollte weiterhin auf Pritschen aufs Jungfrauoch gebracht werden. Ein Logistiker sollte den ganzen Warenfluss auf dem Jungfrauoch bewerkstelligen können. Fünf Tonnen Gesamtgewicht müssen umgeschlagen werden können.

Der Weg zum neuen Entlade- und Beladekonzept

Es wurden mehrere Ideen geprüft und abgeklärt. Schlussendlich ist die Entscheidung auf einen Vertikal-Verlader gefallen. Da dieser oft in grossen Logistikzentren eingesetzt wird, erhält man so eine ausgereifte Technik. Die grösste Herausforderung war, den ganzen Verladezyklus – welcher das Abladen sowie neu Beladen der Pritschen beinhaltet – innerhalb einer Zeitspanne von rund drei Minuten abwickeln zu können.

Eine einzigartige Anwendung ist, dass die Pritschen jeweils direkt von einem Güterwagen entladen und beladen werden. Durch die betrieblichen Erfahrungen aus dem Güterwechsel vom Gleis 1 wusste man, dass die Halteposition gut innerhalb von ± 40 cm gehalten werden kann. Daraus resultierte die Vorgabe, dass der Verladeautomat die Pritsche innerhalb ± 45 cm ent- und beladen kann.

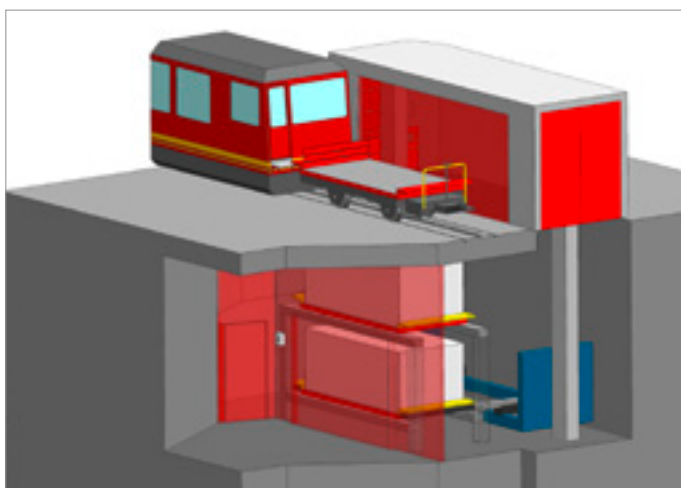
Bauphase

Durch die gute Zusammenarbeit und Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Abteilungen, Infrastruktur, Betrieb, Logistik, Flottenmanagement sowie den externen Partnern, konnten wir den ganzen Verladeautomaten konstruieren und ins Gleis 3 einpassen. Mit dem neuen Verladeautomaten wurden ebenfalls die betrieblichen Abläufe angepasst und optimiert.

Betriebliche Tests

Am 30. April 2021 war es dann soweit: Der ganze Verladeautomat konnte betrieblich getestet werden. Im Fokus stand, die verschiedenen Abläufe, Situationen und Störungen nachzustellen. Durch die zusätzlich gesammelten Erfahrungen im Test konnten wir die Abläufe für den Betriebsstart am 10. Mai 2021 noch weiter optimieren.

Text: Arnold Züger



Verladeautomat, Visualisierung



Verladeautomat, Rohbau



Verladeautomat und Niederflur-Vorstellgüterwagen Jungfrauoch

Verladeautomat: neuer Abladeprozess

Die Komposition aus NTFZ und einem DTW fährt in das Gleis 3 ein. Beim Verladeautomaten hält dieser innerhalb ± 45 cm an. Wenn die Komposition stillsteht, startet der Logistikfachmann den Verladeprozess «Ablauf 1» beim Verladeautomaten. Der Verladeautomat öffnet das Schnellauftor, die Gabel sucht den Güterwagen und fährt aus. Diese holt die Pritsche vom Güterwagen und geht zurück in die Verlade-Umhausung. Das Schnellauftor schliesst und der Automatikbetrieb stellt die Pritsche in die Zwischenablage.

Danach holt er die unterste, vorbereitete Pritsche und wartet dann wieder vor dem Schnellauftor. Jetzt bestätigt der Logistikfachmann, dass der Verladeautomat die Pritsche auf den Güterwagen stellen kann. Wenn die Verladegabel wieder zurückgefahren ist und hinter dem geschlossenen Schnellauftor steht, ist der Verladeprozess abgeschlossen. Die Komposition fährt mit neuer Pritsche Richtung Eigergletscher. Der Logistikfachmann auf dem Jungfrauoch geht dann ins Untergeschoss und ent- oder belädt die Pritsche für den nächsten Verladevorgang.

BLM: Halbzeit für die Erneuerung der Adhäsionsbahn

Bei der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) befinden sich die Bauarbeiten rund um die Erneuerung der Adhäsionsbahn Grütschalp-Mürren bald in der Halbzeit. Seit dem 17. Mai 2021 geht es ans «Eingemachte», sprich die Fahrbahn, die Erneuerung des Unterbaus und der Gleisanlagen. Ende 2023 soll dann das neue Rollmaterial in Betrieb genommen werden. Das Gesamtprojekt hat einen Umfang von rund 50 Millionen Franken.

Vom 17. Mai bis zum 4. Juni 2021 war der Betrieb der BLM vollständig eingestellt. In dieser Zeit wurden die Hauptarbeiten der Sanierung Fahrbahn in Angriff genommen. Die erste von sechs Etappen beinhaltet das Gleisvorfeld des Bahnhofs Grütschalp sowie rund 400-m-Strecke, welche sich teilweise in einer Wasserschutzzone befindet.

Die Wasserschutzzone bietet zusätzliche Herausforderungen. In diesen Bereichen darf in Zukunft kein Regenwasser versickern, sondern muss mittels Sperrschicht unter dem Oberbau auf die Seite in eine Sammelleitung und so aus

der besagten Zone geführt werden. Gleichzeitig wurde auch der Kabelrohrblock in diesem Bereich eingebaut. Nebst dem neuen Unterbau und dem Gleis auf diesem Bauabschnitt wurden im Bahnhof Grütschalp auch zwei neue Weichen verbaut. Diese Arbeiten wurden in einer Intensivbauphase im Zweischicht-Betrieb vorgenommen.

Noch bis Sommer 2021 werden die Arbeiten an der Werkstätte Grütschalp dauern. U.a. wurden die Einfahrhalle verlängert und die Perrons angepasst. Im Moment finden Innenausbauarbeiten sowie Flachdacharbeiten

statt. Bereits zum grossen Teil abgeschlossen ist der Neubau bei der Station Winteregg, inkl. Personenunterführung und neuem Lift, hier werden in den kommenden Wochen noch die Umgebungsarbeiten fertiggestellt. Auch die neuen Büros und WC-Anlagen auf der Grütschalp konnten bereits im Winter in Betrieb genommen werden.

In der Bauplanung befindet sich auch das neue Rollmaterial. Eine neue Visualisierung sowie Bilder der Baustelle sind auf dieser Doppelseite zu sehen.

Text: Kathrin Naegeli / Stefan Wittwer



Vorlage neuer Triebzug 2-teilig BLM



Die zwei eingemieteten Lokomotiven auf dem Weg Richtung Winteregg



Vorarbeiten für Gleise, Kabelrohrblock und Sammelleitung



Rohrelemente für die Sammelleitung in der Wasserschutzzone



Handwerker der Frutiger AG beim Einbau der Sammelleitungsrohre



Eine der beiden Lokomotiven (2-achsig, je 24 t)



Ein neuer Kabelrohrblock



Eine der neuen Weichen vor der Station Grütschalp



Arbeiten vor der Station Grütschalp

ServiceNow: Nach IT-Tickets können auch Zugstörungen und neue Angebote erfasst werden

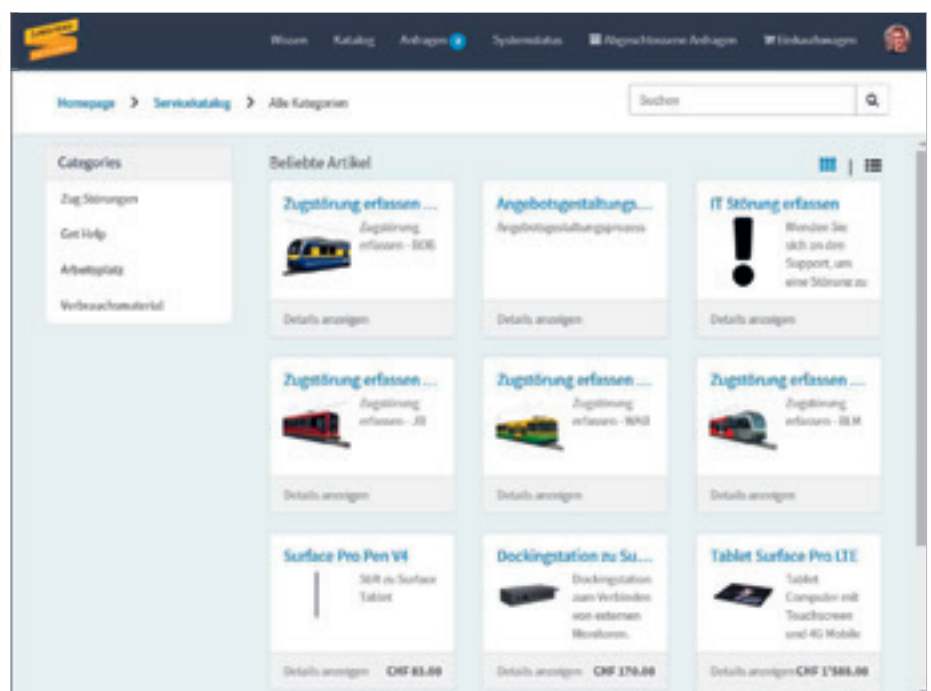
Die Digitalisierung schreitet bei den Jungfraubahnen weiter voran. Mit der Einführung von ServiceNow wurde ein weiterer Schritt getätigt, um Prozesse elektronisch abzuwickeln. Mit dem Erfassen und Abarbeiten von technischen Zugstörungen wird das Tool aktuell deutlich erweitert.



Im Herbst 2017 startete die IT-Abteilung unter der Leitung von Urs Siegenthaler ein Pilotprojekt mit dem Ziel, ServiceNow bei den Jungfraubahnen zur Digitalisierung von Prozessen und Abläufen zu nutzen. In einer ersten Phase wurde eine Service-Plattform geschaffen, die es erlaubte, IT-Störungen als Ticket und Changes zu erfassen oder den Status von Systemen zu prüfen. Darauf folgte die Digitalisierung des Angebotsgestaltungsprozesses, der nun bereits seit einem Jahr produktiv im Betrieb ist.

Weitere Abteilungen wurden durch Urs Siegenthaler motiviert, ServiceNow zu nutzen, um ihre Anliegen zu realisieren. So folgte das Flottenmanagement mit Zugstörungen und der Gebäudeunterhalt der GGI im Terminal. Weitere Ausbauschritte sind durchaus möglich und auch erwünscht. Denn «die ServiceNow-Plattform hat grosses Potenzial, das erst voll zum Tragen kommt, wenn viele Bereiche dort vertreten sind und vernetzt werden können», erklärt Siegenthaler.

Heute kann sich jeder Mitarbeitende mit einem Jungfraubahnen-Login auf dem Service-Portal anmelden und die angebotenen Dienstleistungen nutzen.



Service-Portal

Von IT-Tickets über Verbrauchsmaterial bis zum Arbeitsplatz

Heute kann sich jeder Mitarbeitende mit einem Jungfraubahnen-Login (persönliche E-Mail-Adresse und Passwort) auf dem Service-Portal anmelden und die angebotenen Dienstleistungen nutzen. Bei der IT-Abteilung kann so ein Ticket bei einem EDV-Problem erfasst werden. Dadurch können Telefonanrufe bei weniger dringenden Anliegen reduziert werden, aber auch der Stand des Tickets kann jederzeit eingesehen werden. Weiter können im Servicekatalog – nach Rücksprache mit dem/der direkten Vorgesetzten – IT-Gegenstände vom Verbrauchsmaterial bis hin zur Arbeitsplatzeinrichtung bestellt werden. Das Service-Portal ist im Internet unter www.jungfrauprod.service-now.com/sp zu finden.

Neue Angebote gestalten mit dem «Angebotsgestaltungsprozess»

Spezialangebote der Jungfraubahnen wurden bis vor Kurzem schriftlich als Word- respektive PDF-Dokument erfasst und bestellt. Heute werden die Bestellungen über ServiceNow abgewickelt.

Im Prozess werden folgende für den Verkauf von Tickets wichtige Eckdaten festgehalten:

- Gültigkeit des Angebotes
- Pricing (Anteile der einzelnen TUs, Totalpreis, Rabattierung für Wiederverkäufer)
- Vertriebskanal (Schalter, Hotel, Ticketautomat, Webshop, App etc.)
- Kommunikation (Werbemittel, elektronisch / gedruckt etc.)

- Abrechnung (Ertrag und Provisionen resp. Rabatte)
- Erfolgskontrolle Marketing

Die elektronische Erfassung des Prozesses stellt sicher, dass alle beteiligten Stellen involviert sind. Sie dient weiter der Ertragssicherung und erleichtert die Arbeiten im Bereich Revision.

Technische Zugstörungen erfassen, bearbeiten, lösen und dokumentieren

Technische Störungen an Eisenbahnfahrzeugen wurden bis anhin auf verschiedenste Arten gemeldet – wenn überhaupt. Mit der Einführung von ServiceNow wird eine einheitliche und zeitgemässe Kommunikationslösung bereitgestellt, welche mit vielen weiteren Vorteilen besticht. Die Lösung bietet Erfassungsmöglichkeiten für alle Mitarbeitenden. So soll jeder «Entdecker» seine Meldung direkt selbst erfassen, egal, bei welcher Bahn diese auftritt und welche Funktion er hat.

Nach der elektronischen Erfassung mit der App «ServiceNow Mobile» oder im Service-Portal gelangt die Meldung, auch «Incident» genannt, in den Agent Workspace, wo diese durch die zuständige Werkstatt sortiert und bearbeitet wird. Nebst verschiedenen Status können die «Incidents» auch mit Kommentaren, Bildern

Die «Incidents» können auch mit Kommentaren, Bildern und weiteren Informationen ergänzt werden.

und weiteren Informationen ergänzt werden. Nach dem Lösen des Problems auf dem Fahrzeug wird eine Abschlussmeldung verlangt, bevor der Incident geschlossen werden kann. Das Schliessen erzeugt eine Push-Nachricht mit der Abschlussmeldung auf das Mobile-Gerät des Erfassers und teilt diesem mit, dass sein Anliegen behoben ist. Der Erfasser kann jederzeit den Zustand seiner Meldung in der App oder im Service-Portal einsehen und auch nachträglich ergänzende Kommentare und Bilder anfügen. Den Werkstattmitarbeitern erlaubt der Agent Workspace umfangreiche Filter- und Bearbeitungsfunktionen über alle Meldungen zu ihrer Bahn. So kann bei einem Unterhalt einfach geprüft werden, ob noch offene Störungen bei diesem Fahrzeug zu beheben sind. Mit der

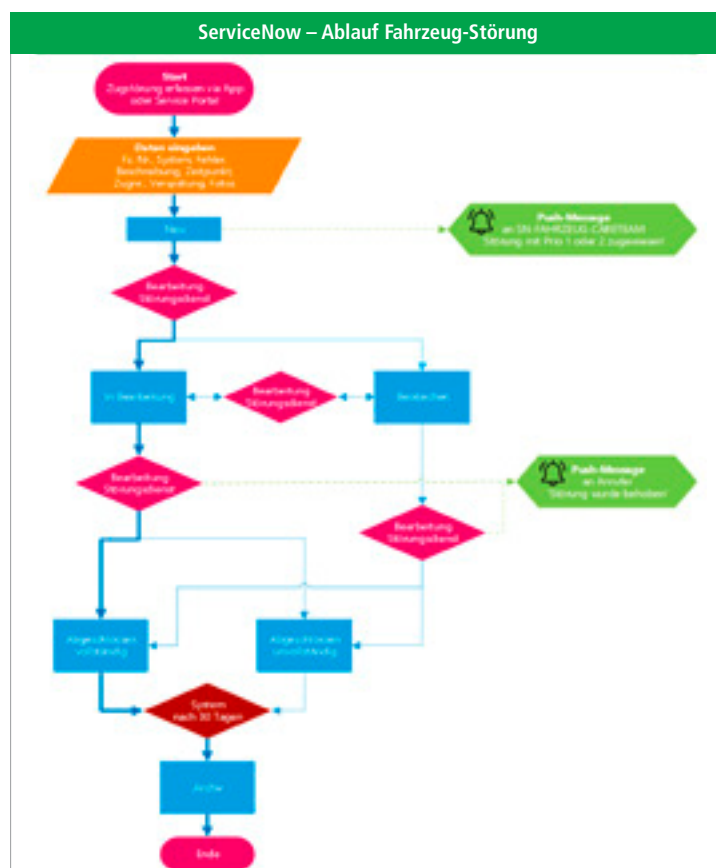
Gruppier-Funktion können mehrfach gemeldete, gleiche Probleme zusammengefasst und effizient abgearbeitet werden.

Auch für anspruchsvolle Probleme ist das Programm geeignet: «ServiceNow bietet uns die Möglichkeit, komplexere Probleme, welche sporadisch auftreten, zu lösen», meint Elina Baer, Automatikerin bei der BOB. ServiceNow wurde bereits vor einem Jahr als Pilot bei der BOB produktiv eingeführt und bis jetzt permanent weiterentwickelt. Das «Werkzeug» etablierte sich als zentraler Bestandteil im Unterhaltsteam und wird rege genutzt. Das System wurde nun auf die anderen Bahnen erweitert, damit auch diese vom Nutzen profitieren können.

Nicht nur für die Werkstatt-Teams an der Front ist das Programm eine Unterstützung, auch für die Ingenieure und Techniker im Flottenmanagement bietet das Tool einige Vorteile. «Dank den umfangreichen Daten und Auswertungsmöglichkeiten können wir unsere Ressourcen gezielt einsetzen, um Verbesserungen an unserer Flotte zu realisieren», sagt René Kohler, Leiter Flottenmanagement.

Nach den Schulungen der Werkstätten der BLM, JB, SPB und WAB sowie des Betriebspersonals ist das System seit dem 1. Juni 2021 bei JB, WAB und SPB in Betrieb. Die BLM folgt später. Wie gut das Tool jedoch letztendlich funktioniert, ist

Bild oben: Formular für die Erfassung von Zugstörungen
Bild rechts: Incident Workflow



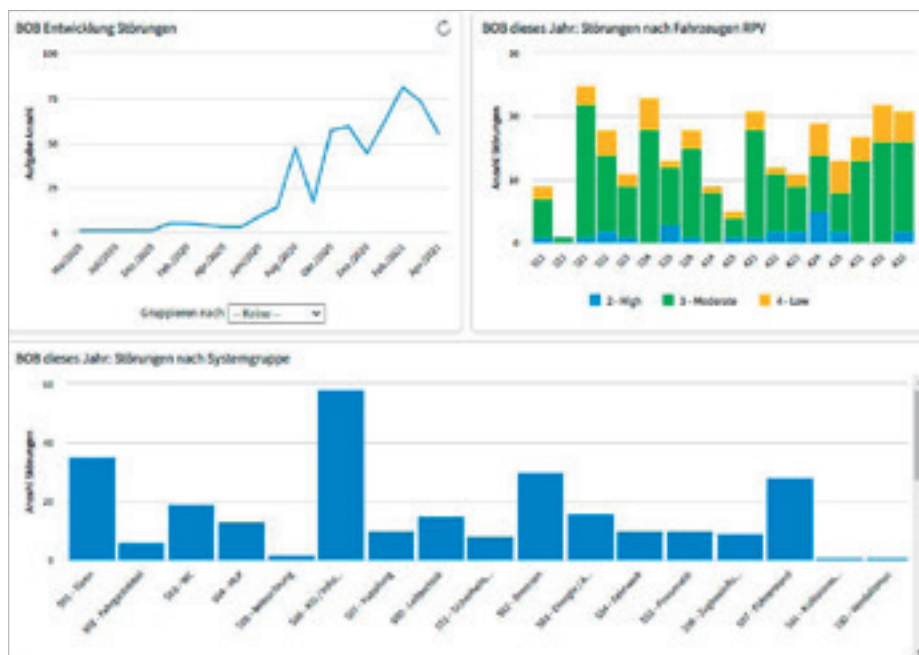
abhängig von einer vollständigen und genauen Erfassung, denn ohne Meldung wird auch nichts repariert oder verbessert.

Gebäudeunterhalt im Terminal planen und dokumentieren

Eine weitere Funktion von ServiceNow wird im Terminal angewendet. Hier wird das System genutzt, um geplante Unterhaltsarbeiten an der Infrastruktur zu planen und zu dokumentieren. Die Teammitglieder um Michael Steuri teilen sich die anstehenden Aufgaben aus einem Aufgaben-Pool selbst zu und erledigen diese möglichst kombiniert mit andern Arbeiten am gleichen Ort. Zum Einsatz kommen Mobile-Geräte, welche die entsprechenden Checklisten digital bereitstellen.

Nutzen wir die Chancen der digitalen Möglichkeiten und setzen diese Schritt für Schritt gemeinsam zum Erleichtern unserer Tätigkeit ein.

Text: Christoph Seiler (Flottenmanagement)



Grafik der Auswertungen

Lily-Schatzsuche

Mit der Eröffnung der Schynige Platte fiel auch der Startschuss für die Lily-Schatzsuche. Im neuen Lily-Heft finden die Kinder neben Rätseln und Ausmalbildern auch eine Schatzkarte mit neun Posten. Die Schatzsuche-Posten befinden sich auf dem Flower & Panorama Weg. Für jedes richtig gelöste Rätsel erhalten die Kinder Buchstaben, welche schlussendlich das Lösungswort ergeben.

Jedes Kind, welches das Lösungswort herausgefunden hat, darf sich ein Geschenk aus der Schatztruhe im Restaurant Schynige Platte aussuchen. Zudem werden unter allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern monatlich tolle Lily-Produkte verlost.

Das Lily-Heft inkl. Schatzkarte kann an den Bahnhöfen Wilderswil, Schynige Platte oder im Restaurant Schynige Platte kostenlos bezogen werden.

Die Schatzsuche eignet sich für Kinder im Alter von 5–12 Jahren.

Text: Daniela Roth



Führungs-Workshops zum Thema «Rollenverständnis»

Durch die ungewisse Situation rund um die Corona-Pandemie sehen sich Führungskräfte mit neuen, zusätzlichen Herausforderungen konfrontiert: Mitarbeitende verlangen nach Orientierung, Konflikte entstehen schneller, Personalentwicklung ist im Sinne einer langfristigen Mitarbeiterbindung wichtiger denn je. Gerade zum jetzigen Zeitpunkt ist es deshalb sinnvoll, unsere Führungspersonen in ihrer spannenden, aber auch fordernden Tätigkeit zu unterstützen und ihnen eine Plattform zum Austausch und Erweiterung ihres Führungsverständnisses zu bieten.

Von März bis Mai 2021 wurden gesamthaft rund ein Dutzend Workshops für Führungskräfte sämtlicher Kaderstufen durchgeführt. Moderiert wurden die Schulungen jeweils von zwei HR-Mitarbeitenden. Als Einleitung wurde kurz auf die Jungfraubahnen-Werte und Führungsgrundsätze sowie die aktuelle Situation eingegangen.

Es folgte eine erste Gruppenarbeit, in der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgefordert wurden, aktuelle Themen aus ihrem Führungsalltag vorzustellen. Dabei entstanden oft angeregte Diskussionen, die zeigten, was die einzelnen Führungskräfte zurzeit besonders fordert oder beschäftigt. So gewinnen andere Teilnehmende spannende Einblicke in die verschiedenen Unternehmensbereiche und Alltagssituationen und können voneinander profitieren.

Im anschliessenden Themenimpuls ging es darum, die verschiedenen Facetten einer Führungsaufgabe aufzuzeigen. Es wurden folgende Rollen beleuchtet:

Sinnvermittler: Mitarbeitenden Orientierung geben, Beiträge für den eigenen Bereich und die einzelnen Mitarbeitenden definieren, Mitarbeitenden bei der Gestaltung ihrer Arbeit Freiräume gewähren.

Vorbild: Hinter den Unternehmenswerten und -entscheiden stehen, Kultur im eigenen Bereich aktiv gestalten, berechenbar und konsequent handeln.

Vorgesetzte: Ziele im Dialog mit den Mitarbeitenden definieren, Organisation des eigenen Bereichs (Ressourcen, Prozesse, Strukturen), Gesundheit und Sicherheit fördern.

Change Agent & Kommunikator*in: Dringlichkeit für Veränderungen frühzeitig erkennen, Mitarbeitende mobilisieren, Akzeptanz für Veränderung schaffen, Entscheidungen treffen und verantworten.

Entwickler*in: Den Mitarbeitenden Feedback geben, durch Herausforderungen und Perspektiven deren Entwicklung fördern und so Mitarbeitende binden.

Mediator*in: Konflikte ansprechen, «Win-win»-Ergebnisse anstreben, Brücken zu anderen Bereichen bauen und damit die Voraussetzung für bereichsübergreifende Zusammenarbeit schaffen.

Expert*in & Unternehmer*in: Fachliche und methodische Kompetenzen im eigenen Bereich sicherstellen, Mitarbeitende dazu auffordern, den IST-Zustand laufend zu hinterfragen, Entwicklungschancen für den eigenen Bereich erkennen und nutzen, ressourcenbewusst handeln.

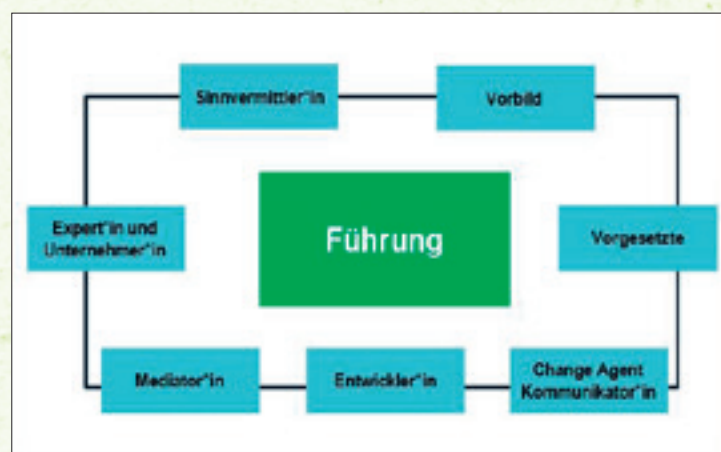
Im Rahmen einer zweiten Gruppenarbeit befassten sich die Führungspersonen mit den vorgestellten Rollen und reflektierten, wie diese aktuell in ihrem Bereich gelebt werden. Optimierungspotenzial und entsprechende Massnahmen können so erkannt und definiert werden.

Die durchgeführten Workshops haben gezeigt, dass der persönliche Austausch vor Ort, insbesondere in der aktuellen Situation, geschätzt wird. Wir hoffen, dass dadurch Erfahrungsaustausche unter Führungspersonen vermehrt stattfinden werden und so auch die bereichsübergreifende Zusammenarbeit gefördert werden kann.

Wir bedanken uns bei den bisherigen Teilnehmenden für ihre aktive Mitarbeit und den spannenden Austausch!

Das Einhalten der COVID-19-Schutzmassnahmen war jederzeit gewährleistet.

Text: Sarah Bieri



Gute Aussichten für Yara Thalmann

In der Werkstatt bei der Sesselbahn Schilt werden gerade die Klammern der Sesselbahn revidiert. Es wird geschraubt und gehämmert – nichts Aussergewöhnliches. Erblickt man jedoch den langen blonden Zopf hinter der Werkbank, schaut man doch zwei Mal hin. Yara Thalmann ist im 2. Lehrjahr als Seilbahnmechatronikerin und übt diesen Beruf mit voller Leidenschaft aus.



Das Seil für den Eiger Express wird zusammengespleisst

Handwerklich und draussen, dies waren die zwei Anforderungen, welche Yara an ihre Berufslehre stellte. Ihr Onkel machte sie schliesslich auf die Lehre zur Seilbahnmechatronikerin aufmerksam. Eine genaue Vorstellung von diesem Beruf hatte die damals 15-Jährige nicht, aber ihre Anforderungen erfüllte er. Yara wuchs in der Region Bern auf, hatte also keinen direkten Bezug zu Bergbahnen, doch die Faszination für die Berge wurde ihr in die Wiege gelegt. Ihr Grossvater ist Bergführer und mit ihm hat sie viel Zeit in den Bergen verbracht. Nach der Schnupperlehre war klar, dass die Arbeit als Seilbahnmechatronikerin genau das Richtige für sie ist und kurze Zeit später unterzeichnete Yara den vierjährigen Lehrvertrag bei den Jungfraubahnen.

Jahrhundertprojekt während der Lehrzeit

Als sich die Bernerin um die Stelle bewarb, wusste sie noch nicht, dass die V-Bahn gerade in Planung ist und hatte auch keine Ahnung, was eine 3S-Bahn genau ist. Umso mehr freute sie sich, als sie beim Seilspleiss des Eiger Express mit dabei sein konnte. Zusammen mit rund 30 anderen Mitarbeitern durfte Yara dieses grosse Seil zusammenspleissen. «Dies war eine coole

Erfahrung, etwas, das nicht gerade alltäglich ist», erzählt sie. Die Dimensionen dieses Seils beeindruckten sie sehr.

Auch wenn die Lernende neben dem Seilspleiss noch nicht an der neuen Bahn arbeiten konnte, verfolgte sie den Bau mit grossem Interesse. Die Grösse der 3S-Bahn sei sehr eindrücklich und sie hoffe, dass sie während der Lehrzeit auch beim Eiger Express eingesetzt werde. Da es noch nicht viele 3S-Bahnen gibt, wäre dies eine besondere Erfahrung.

Viel Abwechslung

Die Vielfalt der Bahnen und die unterschiedlichen Arbeitsorte waren ausschlaggebend, dass sich Yara für die Lehre bei den Jungfraubahnen entschieden hat. Mal ist sie auf First, mal auf der Kleinen Scheidegg und zum Teil auch bei der BLM oder der Harderbahn. Jede Bahn hat ihre Eigenheiten und es fallen stets andere Arbeiten an. Im Winter arbeiten die Seilbahnmechatroniker vor allem drinnen in der Werkstatt. Im Sommer sind sie mehr draussen auf den Stützen, revidieren die Rollenbatterien oder führen die Revisionen der Bahnen durch. Obwohl die 17-Jährige den Winter sehr gerne hat, empfindet sie die Arbeit im Sommer als angenehmer, da sie drin-

Die Vielfalt der Bahnen und die unterschiedlichen Arbeitsorte waren ausschlaggebend, dass sich Yara für die Lehre bei den Jungfraubahnen entschieden hat.

nen und draussen arbeiten kann. Im Winter sind die Seilbahnmechatroniker etwas eingeschränkter und arbeiten grösstenteils in der Werkstatt. Zudem ist die Fortbewegung mit den Skiern in unwegsamem Gelände nicht immer ganz einfach. Trotz oder gerade wegen den zahlreichen Herausforderungen mag Yara die Lehre bei den Jungfraubahnen. «Die Ausbildung bietet viel Abwechslung und so bleibt es spannend», sagt sie. Eine Lieblingsbahn hat die Lernende nicht. Egal ob Sessel-, Gondel-, Pendel- oder Stand-



Yara liebt ihren Beruf

seilbahn, jede Seilbahn funktionierte in etwa gleich. Umlaufbahnen findet sie aber spannender als Standseilbahnen.

Starke Arme und kühler Kopf

Obwohl Yara die einzige Frau im Team der Seilbahnmechatroniker ist, fühlt sie sich wohl und schätzt die gute Teamarbeit sehr. Für sie war es nie ein Thema, ob dies ein Männerberuf ist oder nicht. Der Beruf habe sie fasziniert und dies sei das Wichtigste. Klar würde sie manchmal lieber in schönen Kleidern zur Arbeit gehen. Zugleich liebt sie es, ganz weit oben auf den Stützen zu stehen und anstrengende Arbeiten zu erledigen. Was andere als schwindelerregend oder gar gefährlich betrachten, bezeichnet sie als «irgendwie gemütlich».

Ab und zu ist die Lernende auch stressigen Situationen ausgesetzt. Beispielsweise wenn im Winter die Sesselbahn stillsteht und die Wintersport-Gäste ungeduldig auf die Weiterfahrt warten. Solche Situationen gebe es immer wieder. Yara ist sich aber sicher, dass man sich den Stress meist

selber macht. Sie versucht, stets einen kühlen Kopf zu bewahren und das Problem schnellstmöglich zu beheben.

Anstrengende Arbeit – gemütliches Wochenende

Seit Yara als Seilbahnmechatronikerin arbeitet, kann sie sich den Besuch im Fitnessstudio sparen. Ihre Arbeitstage sind anstrengend und abends ist sie meist zu müde, um sich noch sportlichen Aktivitäten zu widmen. Am Anfang der Lehre hat Yara manchmal gezweifelt, ob sie genug kräftig ist, um mit ihren männlichen Kollegen mitzuhalten. Dank der körperlichen Arbeit legte Yara aber an Kraft zu und mit der Routine wurden ihre Arbeitsabläufe effizienter. Inzwischen empfindet sie die Arbeit als weniger anstrengend und die Akzeptanz der Arbeitskollegen stärkt ihr Selbstvertrauen.

Die 17-Jährige ist froh, wenn sie sich am Wochenende jeweils etwas erholen kann. Eines ihrer liebsten Hobbies ist das Gewehr-schiessen. Im Schiessstand ist vor allem Konzentration und Präzision gefragt. Ab und zu nimmt Yara an Wett-schiessen teil und beweist sich auch dort in einer

Männerdomäne. Beim kantonalen Jungschützenwettschiessen 2020 erreichte sie den guten 16. Rang von 224 Teilnehmern.

Viel vom Leben sehen

An Zukunftsplänen mangelt es Yara keinesfalls. Sie ist neugierig, vielfältig interessiert und will vor allem Eines: viel vom Leben sehen. Ihr nächstes grosses Ziel hat sie bereits vor Augen: Nach der Lehre möchte sie die Rekrutenschule absolvieren und sich auf diesem Weg zur Panzerfahrerin oder Scharfschützin ausbilden lassen.

Den Wunsch, zum Militär zu gehen, hegt Yara bereits, seit sie ein kleines Kind ist. Sobald sie sich diesen Kindheitstraum erfüllt hat, gibt es weitere Berufswünsche, die Yara gerne verfolgen möchte. Zur Auswahl stehen beispielsweise Rettungssanitäterin, Flughelferin oder Polizistin. Mit ihrer grossen Motivation und Lebensfreude wird Yara bestimmt auch die nächste Hürde erfolgreich meistern.

Text: Daniela Roth



In der Werkstatt der Sesselbahn Schilt



Hoch über dem Boden



Umgeben von riesigen Werkzeugen



Yara im Schiessstand



Beim Klemmen Montieren

Engagiert im Garten sowie bei der Schindel- und Skigibelfabrikation

1964 hat Willi Seiler seine Disponenten-Lehre in Zweilütschinen gestartet. Er durchlebte bei den Jungfraubahnen den gesamten technischen Wandel in der Administration: von den Vorschriften und Tarifen in Buchform bis zu den digitalen Tickets für den Wintersport. Seit 2009 geniesst er den Ruhestand, die Arbeit geht ihm dabei aber nicht aus.



Willi Seiler beim Schindel-Transport

An der frischen Luft ist Willi Seiler oft. Das gilt heute allerdings fast noch mehr als während seiner Zeit bei den Jungfraubahnen. So verbringt er in den wärmeren Monaten viel Zeit im Vorsass-Hüttli «Spiss» am Hintisberg, aber auch mit der Gartenarbeit zuhause. Zieht es ihn und seine Frau ab und zu weg vom Bodeli, reisen sie im Camper durch die Schweiz und das angrenzende Ausland. Mit dabei ist stets auch das Bike.

Die ersten Jahre nach seiner Pensionierung arbeitete Willi Seiler im Winter noch als Skilehrer in der Skischule Wengen und kümmerte sich im Sommer um die Instandhaltung des Themenwegs von Felix und Liselotte am Männlichen. Beides diente der «Sackgeldaufbesserung» und bereitete ihm auch viel Freude. Gerade der Wintersport ist eine Konstante im Leben des ehemaligen Geschäftsstellenleiters der Jungfrau Ski Region.

Erlebnisberge – einfach anders

Bis er die Stelle als Verantwortlicher für den Wintersport antrat, führten ihn die «Wanderjahre», wie er sie nennt, nach dem Start in Zweilütschinen praktisch über alle Stationen und Bahnhöfe zwischen Interlaken Ost und dem Jungfrauoch. 1972 wechselte Willi Seiler dann zum «Kommerziellen Dienst». Dort waren alle «Allround-Dienste» angesiedelt. «Wir organisierten im Frühjahr Ski-Hochtouren, im Sommer 2-tägige Aletsch-Gletscherwanderungen ab dem Jungfrauoch oder Mondscheinwanderungen von der Schynige Platte über das Faulhorn zur First», erinnert sich Willi Seiler. «Wir hatten also schon damals Erlebnisberge», erzählt er schmunzelnd. So gehörte zum Bürojob auch gleich noch ein grosser Outdoor-Teil: Denn die Touren wurden nicht nur inklusive Bergführer organisiert, son-

dern er und andere Mitarbeitende gingen als Tourenleiter jeweils mit. «Als Tourenleiter war ich zig Mal mit zufriedenen Gästen über die Lötschenlücke/Riederfurka unterwegs», so Seiler. Es habe Frühlingstage gegeben, da umfassten die JB-Gruppen über 200 Tourenfahrer, das sei heute kaum mehr denkbar. «Es kam vor, dass der Vorab-Bergführer bereits in Blatten angekommen war und der Schluss der Gruppe mit Bergführer und Tourenleiter erst die Lötschenlücke erreichte.»

Es gab Frühlingstouren, da umfassten die JB-Gruppen über 200 Tourenfahrer, das wäre heute kaum mehr denkbar.

Technologie und Überzeugungsarbeit

Als Willi Seiler Ende der 1980er-Jahre den Posten als Geschäftsstellenleiter der Jungfrau Ski Region übernahm, kam die Entwicklung vom Papier-Billet hin zu einem elektronischen Billett/Skipass in Gang. Bereits Mitte der 80er-Jahre stand ein erster, riesiger Ticket-Drucker in seinem Büro. «Es war ein 44-Kilogramm-Skidata-Computer, der 44 000 Franken gekostet hatte», erzählt Willi Seiler. Er habe damals gegenüber der Lieferfirma angemerkt, das sei schon etwas gar teuer, ein Kilo für 1000 Franken.

Es dauerte nicht allzu lange, bis auch das «Handfree-System» Einzug hielt. Das waren die Skitickets, die mit einem Zip-Clip irgendwo an der Skijacke oder der Skihose montiert wurden, um beim Passieren des Drehkreuzes das daran



Beim Wintersport



Schindeln schnätzen



Schindeln und Spalten



Schindeln schlagen

befestigte Ticket hinzuziehen. Diese Jahre mit der fortschreitenden technologischen Entwicklung beschreibt Willi Seiler als «schöne, intensive und herausfordernde Jahre», die er mit einem tollen Team erleben konnte.

Er kümmerte sich auch um die Ausbildung der Bahnhofsangestellten auf den neuen «Apparaten». Manch einer sei sehr skeptisch zur Schulung ins Metropol gekommen. «Da musste ich viel Überzeugungsarbeit leisten», erinnert er sich.

Trotz allem fand er am Abend und an den Wochenenden auch Zeit, sich bei Anlässen wie dem Jungfrau-Marathon (Betreuung des Speaker-Teams), im BOSV-Vorstand und bei der Jugendmusik Interlaken zu engagieren.

Skigibel-Projekt

Dem Wintersport bleibt Willi Seiler zusammen mit seiner Frau Therese bis heute verbunden. So sind sie oft auf den Skipisten in der Region anzutreffen. Als aktiver Wintersportler wirkt er aber auch bei einem Projekt seines Sohnes Christoph mit. «Vom Holz-Skibock zum Bau eines neuen Skigibel-Sportgeräts», umschreibt Seiler senior das Produkt. Mit der Planung zum Bau eines klappbaren Skigibels begann Sohn Christoph schon in seiner Lehrzeit und realisierte den ersten Typ im 2014. Seit 2019 arbeitet Christoph

übrigens auch bei den Jungfraubahnen, als Projektleiter im Flottenmanagement.

Inzwischen gibt es den Skigibel «Marke Seiler» in verschiedenen Ausführungen, sogar mit Dämpfer und Ledersitz. «Als Abwechslung zum Skifahren nutze ich den Skigibel gerne im Pulver- und im Sulzschnee», macht Willi Seiler beste Werbung für das Produkt (skigibel.ch). Wer einen Blick in die kleine Werkstatt wirft, glaubt auch sofort, dass da viel Handarbeit dahintersteckt.

Schindelfabrikation im Spiss

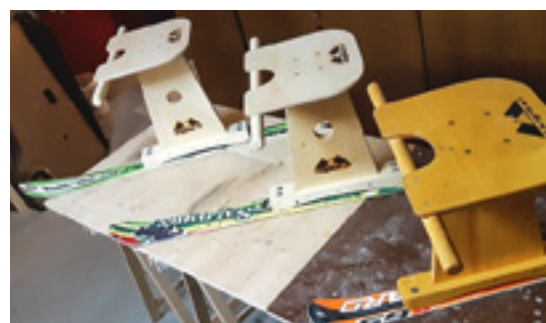
Auch sonst beschäftigt sich Willi Seiler mit Holz – nämlich dem «Schindelnmachen» auf Sengg / Hintisberg, 1400 Meter über Meer. Bereits letztes Jahr während des Lockdowns konnte er dort, am Wanderweg zwischen Burglauenen und der Schynige Platte, dank des milden Wetters die Bergluft geniessen und seinem Hobby nachgehen. Dieses Jahr soll nun das bald 30-jährige Schindeldach im Spiss umgedeckt werden. Beim «Schindelnmachen» übernimmt Willi Seiler alle Aufgaben: Das reicht vom Auswählen der Tanne im Alpwald bis zum Dachdecken. Es werden nach Möglichkeit Fichten mit wenig Ästen gewählt. Nach dem Zersägen der Tanne folgt das Spalten der «Holztotzen», bis zuletzt die feinen Holzschindeln bereit sind. Holz braucht Willi Seiler dabei nicht nur fürs Dach des «Hüttli».

Zuhause in Matten wird seit 1987 das Einfamilienhaus mit eigenem Holz geheizt. Somit steht dem weiterhin aktiven Leben im «Ruhestand» nichts im Weg.

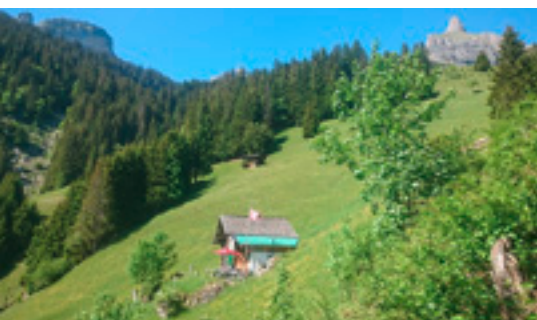
Text: Kathrin Naegeli



Skigibel 400 Bau



Skigibel light



Spiss vo dr Luege



Skigibel SnapIn Ledersitz



Skigibel SnapIn Bindungsklick

Ein Berufsleben bei den Jungfraubahnen

Urs Jossi ist seit 1981 bei den Jungfraubahnen tätig. Nach verschiedenen Stationen, unter anderem in Grindelwald Grund, Interlaken Ost, Wilderswil, Kleine Scheidegg und Lauterbrunnen arbeitete er fast 30 Jahre in Zweilütschinen bei der Berner Oberland-Bahn (BOB). Seit Dezember 2018 ist nun die Zentrale Leitstelle in Wilderswil sein Arbeitsort. Die Bähndler-Rövu schaut mit ihm auf 40 Jahre Jungfraubahnen zurück.



Güterverkehr bei der BOB in den 1980er-Jahren

Woher kam die Liebe zu den Eisenbahnen?

Ich bin in einer «Bähndler-Familie» aufgewachsen. Mein Vater war Stationsvorstand auf der Kleinen Scheidegg und bereits die zweite Generation, die bei den Jungfraubahnen arbeitete. So kam ich schon früh mit der Eisenbahn in Berührung. Als ich gerade erst in die Schule ging, wollte ich meinen Vater begleiten. Schliesslich willigte er ein, womit ich die Geschehnisse auf der Kleinen Scheidegg hautnah miterleben durfte. Sogar eine Mitfahrt im Führerstand der Jungfraubahn kam zustande. Zurück im Tal wusste ich, ich will einmal Eisenbahner werden, wie mein Vater.

Wann und wo bist Du bei den Jungfraubahnen eingestiegen?

Im Sommer 1980 während den Schulferien war es dann möglich, am Bahnhof Grindelwald eine 14-tägige Schnupperlehre als «Stationler» zu machen. Am Ende dieser Schnupperlehre war für mich klar: Ich möchte diesen Beruf erlernen. Die Bewerbung lief damals noch anders: Ein Telefon auf die Direktion, in dem ich mein

Interesse an einer «Stationslehre» kundtat, genügte, und ich durfte mich an der Harderstrasse persönlich vorstellen. Bald darauf bekam ich die Zusage, meine Lehre als «Bahnbetriebsdisponent» am 1. Mai 1981 beginnen zu können.

Welche Stationen hast Du in der Lehrlingsausbildung durchlaufen?

Der Start war in Grindelwald Grund, wo ich mich am 1. Mai 1981 um 7.00 Uhr am Bahnhof einfand. Eine Person, die für die Lehrlinge verantwortlich war, gab es zu dieser Zeit nicht, ebenso wenig Lehrpläne, Ausbildungsunterlagen usw. Im Frühjahr 1982 kam ich dann zur «richtigen» Eisenbahn, an den Bahnhof Interlaken Ost. Dieser wurde damals von BOB-Angestellten betrieben. Ab dem 3. Lehrjahr durfte ich im Sommer am Bahnhof Wilderswil, und im Winter auf der Kleinen Scheidegg verbringen. Nach bestandener Lehrabschlussprüfung im Frühjahr 1984 blieb ich vorerst im Sommer in Wilderswil und im Winter zuerst auf der Kleinen Scheidegg, dann in Lauterbrunnen.

Zu den Einsätzen auf der Kleinen Scheidegg gehörten die extremen Witterungsverhältnisse und ein Betrieb ohne jegliche Automation, wie wir sie heute kennen.

Was waren die Herausforderungen in den 1980er-Jahren bei der WAB und JB?

Die Einsätze auf der Kleinen Scheidegg waren gerade im Winter besonders anspruchsvoll. Dazu gehörten die extremen Witterungsverhältnisse und ein Betrieb ohne jegliche Automation, wie wir sie heute kennen. Damals in den 80er-Jahren war bei der WAB/JB der Betrieb noch ohne Sicherungsanlagen, Funk und Natel zu überwachen. Wir jungen Beamten mussten auch die Ablösungen in den Stationen Wengernalp und Jungfraujoch machen. Gerade die Wengernalp war im Winter besonders anspruchsvoll. Bei starkem Schneefall und Wind war man praktisch einzig damit beschäftigt, die Weichen vom Schnee zu befreien, so dass die nächste Kreuzung problemlos stattfinden konnte.

Schon bald kam für Dich der Wechsel nach Zweilütschinen...

Für mich war der Einsatz als Fahrdienstleiter immer schon etwas Besonderes. Der Verkauf am Schalter lag mir nicht so. Also ergriff ich die Gelegenheit, als der damalige Stationsvorstand Hugo Schönholzer einen «jungen Beamten» zur Verstärkung nach Zweilütschinen holen wollte. Am 1. Mai 1989 konnte ich in Zweilütschinen



Urs Jossi und seine Tochter Corina

«antreten» und bis Ende 2018 dort arbeiten. Zu Beginn konnten nur die Stationen Lütchenthal, Burglauenen Schwendi und Sandweid ferngesteuert werden. Alle anderen Bahnhöfe und Stationen mussten vor Ort bedient werden.

Gibt es ein spezielles Ereignis aus dieser Zeit?

Als wir von den Chemins de fer du Jura eine Schneeschleuder günstig erwerben konnten, wurde das Fahrzeug an einem schönen Sommertag im August 1989 nach Zweilütschinen überführt. Mitten in der Hauptverkehrszeit entgleiste die Schleuder dann leider kurz hinter Wilderswil. Es braucht keine weiteren Erklärungen, welche Einflüsse dieses Ereignis auf den Betrieb an einem schönen Sommertag hatte...

Und es gab wohl auch so einige Bauprojekte in all den Jahren?

Neue Herausforderungen kamen effektiv mit den grossen Baustellen auf uns zu. Angefangen 1990/91, als die erste Etappe der Bahn 2000 gebaut wurde. Es handelte sich um eine Streckenbegradigung bei Wilderswil. Weitere grosse Projekte folgten, wie z.B. der Bau der 2,5 km langen Doppelspurstrecke vor Zweilütschinen. Die Realisierung dieses Projektes erlaubt es, den Betrieb mit fünf statt wie bisher sieben Kompositionen abzuwickeln. Später folgten unter anderem der Bau des über 700m langen Buechitunnels, die Einführung des Leitsystems Itlis bei allen Bahnhöfen sowie der Ausbau und die Erweiterung von Depot und Werkstätte Zweilütschinen.

Ab 2006 warst Du dann Stationsvorstand Zweilütschinen.

Die Stelle als Stationsvorstand übernahm ich am 1. Januar 2006 und hatte sie bis Ende 2018 inne. In all den Jahren veränderte sich die Arbeit

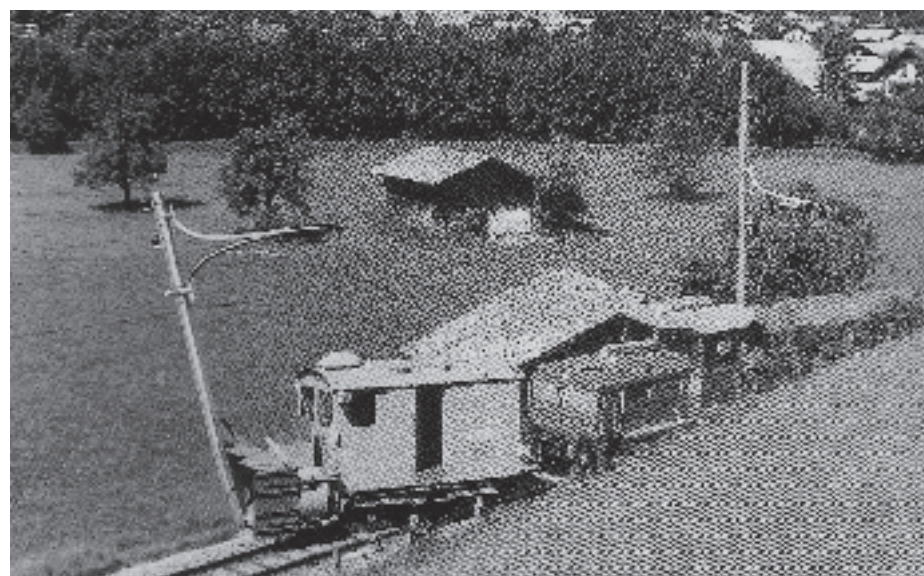
laufend. Mehr Verantwortung vor Ort, Mitarbeiterbeurteilung, Miteinbezug bei der Anstellung von Personal, Leitung (Organisation des operativen Betriebes BOB), Mitarbeit in Projekten (u.a. fast 3 Jahre im Projekt Zentrale Leitstelle). Das alles waren anspruchsvolle und fordernde Tätigkeiten, die einen auch an seine Grenzen bringen konnten.

Und wie bist Du dann bei der Zentralen Leitstelle gelandet?

Vor knapp zehn Jahren wurde erstmals über die Möglichkeit einer Zusammenlegung aller Leitstellen vor Ort (BOB=Zweilütschinen, WAB=Lauterbrunnen und Grindelwald Grund, JB=Kleine Scheidegg) in einer zentralen Leit-



1995 war diese Uniform Pflicht und die Zugabfertigung erfolgte mit aufgesetzter Mütze



Betriebsmeldung: Strecke Interlaken Ost–Zweilütschinen unterbrochen. Grund: Entgleisung Schneeschleuder (am 16. August 1989...)

Vor knapp zehn Jahren wurde erstmals über die Möglichkeit einer Zusammenlegung aller Leitstellen vor Ort in einer zentralen Leitstelle gesprochen.

stelle gesprochen. Mit der Inbetriebnahme der Zentralen Leitstelle im Dezember 2018 begann für mich nochmals ein neuer Abschnitt: Der Bahnhof Zweilütschinen wurde als Dienststelle aufgelöst, die Fahrdienstleiter wechselten in die ZLS. Einerseits ein bisschen Wehmut, einen Bahnhof zu schliessen, welcher seit 1890, dem Eröffnungsjahr der BOB, eine wichtige Rolle im Betrieb der BOB spielte. Andererseits aber überwog die Freude, nochmals eine neue Herausforderung anzunehmen.

Und jetzt arbeitest Du auf der ZLS mit Deiner Tochter zusammen?

Ja, meine Tochter Corina, die 4. Generation unserer Familie bei den Jungfraubahnen, arbeitet auch in der Zentralen Leitstelle. Der «Virus» ist anscheinend übergesprungen. Sie hat bei den Jungfraubahnen den Beruf KV/ÖV erlernt und sich anschliessend zur Fahrdienstleiterin ausbilden lassen.

Interview: Kathrin Naegeli

Jubilare

20 DIENSTJAHRE



Martin Mathys

Geburtsdatum: 18. Dezember 1958
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Sommer:
Mitarbeiter Gondelbahn, Winter:
Stv. Leiter SOS
Eintritt in unsere Gruppe: Im Jahr
2000 als Pistenpatrouilleur
Hobbies: Skifahren, Wandern,
Biken und Faulenzen



André Reinhard

Geburtsdatum: 24. Januar 1980
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: Lokführer WAB
Eintritt in unsere Gruppe:
1.12.2000 Sesselbahnmitarbeiter
Lauberhorn
Hobbies: Hockey Ambri-Piotta,
Wandern, Skifahren

25 DIENSTJAHRE



Maria Katharina Aemmer-Riesen

Geburtsdatum: 15. Januar 1957
Wohnort: Matten
Heutige Tätigkeit: Sachbearbeiterin
Rail Info
Eintritt in unsere Gruppe:
13.12.1995 Rail Info
Hobbies: Natur, Sport



Markus Zwahlen

Geburtsdatum: 26. November 1956
Wohnort: Interlaken
Heutige Tätigkeit: Lokführer/
Instandhaltung JB
Eintritt in unsere Gruppe: 1.4.1996
als Lokführer Anwärter JB
Hobbies: Pilze Sammeln, Wandern,
Velofahren



Peter Wyss

Geburtsdatum: 12. Oktober 1964
Wohnort: Gündlischwand
Heutige Tätigkeit: Instandhaltung/
Lokführer BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 1.3.1986
als Handwerker BOB
Hobbies: Bergschaft Ausser-Iselten,
300 m Schiessen

30 DIENSTJAHRE



Thomas Keller

Geburtsdatum: 10. März 1972
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Gleishandwerker
BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 15.4.1991
als Gleishandwerker WAB
Hobbies: Garten, Familie



Markus Feuz

Geburtsdatum: 7. Juli 1959
Wohnort: Burglauen
Heutige Tätigkeit: Skiliftangestellter
Firstbahn
Eintritt in unsere Gruppe:
1.12.1990 als Skiliftangestellter
Firstbahn
Hobbies: Skifahren, Velofahren



Hermann Meyer

Geburtsdatum: 13. Juni 1965
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Triebfahrzeug-
führer/Instandhaltung JB
Eintritt in unsere Gruppe: 1. 1.1991
Lokführer Anwärter JB
Hobbies: Trachtengruppe, Land-
wirtschaft, Familie



Beat Jaun

Geburtsdatum: 5. September 1960
Wohnort: Mürren
Heutige Tätigkeit: Leiter Bahnhof
Mürren
Eintritt in unsere Gruppe:
1.12.1990 als Betriebsangestellter
Hobbies: Curling



Philippe Kipfer

Geburtsdatum: 21. Mai 1969
Wohnort: Gsteigwiler
Heutige Tätigkeit: Betriebsdispo-
nent
Eintritt in unsere Gruppe:
11.4.1989 als Betriebsdisponent
Hobbies: Lesen, Kochen, Sprachen

35 DIENSTJAHRE



Peter Wyss

Geburtsdatum: 2. November 1976
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Pistenfahrer
Firstbahn
Eintritt in unsere Gruppe: 1.8.1993
als Mechaniker-Lehrling
Hobbies: Skifahren, Fischen,
Wandern

40 DIENSTJAHRE



Albert Brunner

Geburtsdatum: 31. Mai 1962
Wohnort: Iseltwald
Heutige Tätigkeit: Lokführer WAB,
Lauterbrunnen
Eintritt in unsere Gruppe: 6.4.1981
als Gleismonteur SPB
Hobbies: Wandern, Strahlen im
Grimselgebiet



Martin Gempeler

Geburtsdatum: 17. August 1958
Wohnort: Lütschental
Heutige Tätigkeit: Technische
Instandhaltung A Kraftwerk
Lütschental
Eintritt in unsere Gruppe: 1.2.1981
Schicht KW- JB
Hobbies: Wandern, Holzen, Umbau
Haus



Martin Feuz

Geburtsdatum: 9. April 1959
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: Vorarbeiter
Gleisbau WAB
Eintritt in unsere Gruppe: 1.4.1981
Gleismonteur
Hobbies: Wandern, Landwirtschaft

Mutationen

EINTRITTE NOVEMBER 2020 – MAI 2021

Jana Spitzer, Köchin Produktionsküche JGA, 01.11.2020; **Thomas Morgenstern**, Koch Produktionsküche JGA, 01.11.2020; **Kurt Kley**, Koch Aushilfe, JGA, 01.11.2020; **Hanspeter Roth**, Stv. Technischer Leiter V-Bahn GGI, 01.11.2020; **Tanja Streich**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Martina Tomasova**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Ludmila Kukyova**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Blinda Aréstegui**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Helene Yuejun Zhang**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Andreja Damjanovic**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Megan Gloor**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Domenika Mancosova**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Silvia Reiter**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Patricia Bruckmann**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Mark Sanchez**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Ashlee Doltan**, Aushilfe Service JGA, 09.11.2020; **Manjit Kaur Singh**, Aushilfe HWS, JGA, 15.11.2020; **Michael Wooldridge**, Aushilfe Service JGA, 19.11.2020; **Anna Wehhofer**, Aushilfe Service JGA, 19.11.2020; **Regina Shahini**, Aushilfe Service JGA, 19.11.2020; **Christian Egger**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier WAB, 16.11.2020; **Zoya Klossner**, Service Aushilfe JGA, 24.11.2020; **Mario Grossniklaus**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 01.12.2020; **Jeffrey Kneubühler**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 01.12.2020; **Crispin Baumbach**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.12.2020; **Rolf von Allmen**, Leiter Technischer Unterhalt JB, 01.12.2020; **Bart Nachtgeller**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 01.12.2020; **Franziska Feuz**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 01.12.2020; **Melanie Gross**, Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen WAB, 01.12.2020; **Kristina Sabonova**, Mitarbeiterin Administration JGA, 01.12.2020; **Erik Müllener**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier WAB, 01.12.2020; **Morin Feuz**, Confiseurin JGA, 01.12.2020; **Florian Bergmann**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier WAB, 01.12.2020; **Udo Weller**, Sous-Chef JGA, 01.12.2020; **John Saalfeld**, Service-Aushilfe Kleinflächen JGA, 02.12.2020; **Julia Tremli**, Servicemitarbeiterin JGA, 04.12.2020; **Joao Paulo Teixeira**, Office-Mitarbeiter JGA, 04.12.2020; **Martin Kobzik**, Koch JGA, 04.12.2020; **Tamara Binder**, Serviceangestellte JGA, 04.12.2020; **Romario Tusco Mollo**, Koch-Aushilfe JGA, 04.12.2020; **Karel Jakubec**, Serviceangestellter JGA, 04.12.2020; **Serino Crescenzo**, Aushilfe Koch JGA, 05.12.2020; **John Gollner**, Koch Jungfrauoch JGA, 07.12.2020; **Andras Beredity**, Aushilfe Service Kleinflächen JGA, 11.12.2020; **Fernando Hugo Ribeiro Da Silva**, Leiter Kleinflächen, 14.12.2020; **Stefan Brawand**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 16.12.2020; **Thomas Schmidt**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 16.12.2020; **Andreas Zurbuchen**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier FB, 16.12.2020; **Erwin Knoester**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 16.12.2020; **Ralph Menth**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 16.12.2020; **Christoph Eicher**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier FB, 16.12.2020; **Manuel Egger**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier FB, 16.12.2020; **Christian Weibel**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 16.12.2020; **Claudia Crespo**, Mitarbeiterin Hauswirtschaft JGA, 18.12.2020; **Thomas Brunner**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 01.01.2021; **Thomas Folino**, Mitarbeiter techn. Instandhaltung A BOB, 01.01.2021; **Bart van den Bosch**, Betriebsangestellter JB, 01.01.2021; **Martin Gafner**, Fahrdienstleiter BOB, 01.01.2021; **Valter Oliveira Vicente**, Betriebsangestellter WAB, 01.01.2021; **Nico Zbinden**, Allrounder Service, Jungfrauoch JGA, 01.01.2021; **Ramiz Besic**, Mitarbeiter techn. Instandhaltung A WAB, 01.01.2021; **Daniela Carvalho**, Aushilfe Service Kleinflächen JGA, 30.01.2021; **Otonjargal Damba**, Raumpflegerin WAB, 01.02.2021; **Andrea Lüthi**, Fahrdienstleiterin BOB, 01.02.2021; **Lina Wyss**, Bahnreiseverkäuferin BOB, 01.02.2021; **Rosario Galliker**, Gastro Consultant JBM, 16.03.2021; **Yasmin Meyer**, Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Jesse Kennedy**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Szymon Kudla**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Christian Boss**, Fahrdienstleiter BOB, 01.05.2021; **Bart Nachtgeller**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Robin Nebiker**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Ruedi Lanz**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Maija Ronaldsone**, Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Richard Bath**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Crispin Baumbach**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 01.05.2021; **Sandy Alpinice**, Fahrausweisverkäuferin FB, 15.05.2021; **Corinne Binggeli**, Zug- und Kabinenbegleiterin BOB SPB, 21.05.2021.

ÜBERTRITTE NOVEMBER 2020 – MAI 2021

Ana Margarida Dimas Nobre Cambado, Stv. Leiterin Kaffeebar/Stv. Leiterin Kleinflächen JGA, 01.11.2020; **Mario Friso**, Sous-Chef/Stv. Leiter Produktionsküche JGA, 01.11.2020; **Rita Kaufmann**, Shopleiterin B JB/Shop Assistant JB, 01.12.2020; **Pascal Hallauer**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier FB/Teamleiter Snowpark/Stv. Leiter Pistenpräparation FB, 01.12.2020; **Nicole Graf-Bögli**, Fahrausweisverkäuferin WAB/Fahrausweisverkäuferin GGI, 01.12.2020; **Heidi Winterberger**, Kundenlenkerin WAB/Kundenlenkerin GGI, 01.12.2020; **Adrian Roth**, Betriebsdisponent polyvalent WAB/Kundenlenker GGI, 01.12.2020; **Jana Keller**, Fahrausweisverkäuferin WAB/Fahrausweisverkäuferin GGI, 01.12.2020; **Tatjana Zumofen**, Fahrausweisverkäuferin WAB/Kundenlenkerin GGI, 01.12.2020; **Monika Michel-Gertsch**, Betriebsdisponentin polyvalent WAB/Kundenlenkerin GGI, 01.12.2020; **Jolanda Michel-Feuz**, Fahrausweisverkäuferin WAB/Fahrausweisverkäuferin GGI, 01.12.2020; **Marianne Zurbuchen**, Fahrausweisverkäuferin WAB/Fahrausweisverkäuferin GGI, 01.12.2020; **Sandro Coatti**, Fahrausweisverkäufer

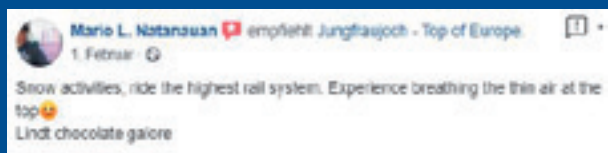
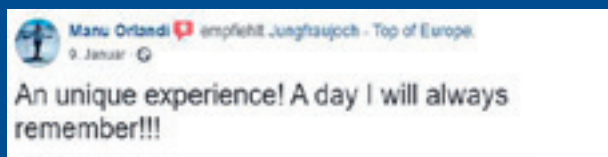
WAB/Kundenlenker GGI, 01.12.2020; **Alexander Schiffer**, Kundenlenker WAB/Kundenlenker GGI, 01.12.2020; **Monika Wyss**, Betriebsdisponentin polyvalent WAB/Kundenlenkerin GGI, 01.12.2020; **Carine Millaard**, Zug- und Kabinenbegleiterin HB/Mitarbeiterin Transport- und Freizeitanlagen WAB, 01.12.2020; **Mathias Bruhin**, Triebfahrzeugführer BOB/Fahrdienstexperte WAB, 01.12.2020; **Alessio Sergi**, Fahrausweisverkäufer WAB/Fahrausweisverkäufer GGI, 01.12.2020; **Raphael Lüthi**, Bahnreiseverkäufer BOB/Fahrausweisverkäufer GGI, 01.12.2020; **Christian Rentsch**, Mitarbeiter Gondelbahn FB/Güterspezialist WAB, 01.12.2020; **Andrej Cholvadt**, Betriebsangestellter WAB/Güterspezialist WAB, 01.12.2020; **Fabian Balmer**, Betriebsangestellter WAB/Güterspezialist WAB, 01.12.2020; **Rafael Amancio**, Betriebsangestellter WAB/Güterspezialist WAB, 01.12.2020; **Joel Rohrer**, Betriebsangestellter WAB/Güterspezialist WAB, 01.12.2020; **Roland Ritter**, Betriebsangestellter WAB/Güterspezialist WAB, 01.12.2020; **Flavio Santos Fernandes**, Betriebsangestellter WAB/Güterspezialist WAB, 01.12.2020; **Alexander Aeschlimann**, Teamleiter Rollmaterial BOB/Leiter Werkstätte BOB, 01.12.2020; **Fabian Frenz**, Leiter Güterverkehr WAB/Güterkoordinator WAB, 01.12.2020; **Samuel von Känel**, Mitarbeiter technische Instandhaltung SPB/Leiter Werkstätte SPB, 01.01.2021; **Nadine Riccio**, Sachbearbeiterin HR JGA/Sachbearbeiterin HR JBM, 01.01.2021; **Pedro Grosso**, Koch JGA/Betriebsangestellter JB, 01.01.2021; **Stefan Zurschmiede**, Projektleiter B WAB/Projektleiter A WAB, 01.01.2021; **Michael Jantschgi**, Projektleiter B WAB/Projektleiter A WAB, 01.01.2021; **Olivier Vuigner**, Fahrausweisverkäufer WAB/Fahrausweisverkäufer JB, 01.02.2021; **Isabel Wehrli**, Kundenlenkerin WAB/Kundenlenkerin JB, 01.02.2021; **André Hofer**, Betriebsdisponent polyvalent WAB/Betriebsdisponent polyvalent JB, 01.02.2021; **Lukas Berchtold**, Betriebsdisponent Fahrdienst WAB/Betriebsdisponent Fahrdienst JB, 01.02.2021; **Peter Spieler**, Fahrausweisverkäufer WAB/Kundenlenker JB, 01.02.2021; **Marcel Frey**, Betriebsdisponent polyvalent WAB/Betriebsdisponent polyvalent JB, 01.02.2021; **Stefan Michel**, Leiter Bahnhof A WAB/Leiter Bahnhof A JB, 01.02.2021; **Koert Den Hartogh**, Beschnier FB/Mitarbeiter Gondelbahn FB, 01.02.2021; **Stefan Burgener**, Lokführer/Instandhaltung JB/Mitarbeiter technische Instandhaltung A GGI, 01.03.2021; **Anton Janzi**, Zugbegleiter mit Leitungsaufgaben JB/Stv. Leiter Zugdienst JB, 01.04.2021; **Thomas Schmidt**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB/Leiter Adventure Team FB, 16.04.2021; **Beat Anderegg**, Pistenpatrouilleur WAB/Zug-, Kabinenbegleiter HB, 01.05.2021; **Marco Bächli**, Lokführer/Instandhaltung JB/Teamleiter Rollmaterial BOB, 01.05.2021.

AUSTRITTE OKTOBER 2020 – JUNI 2021

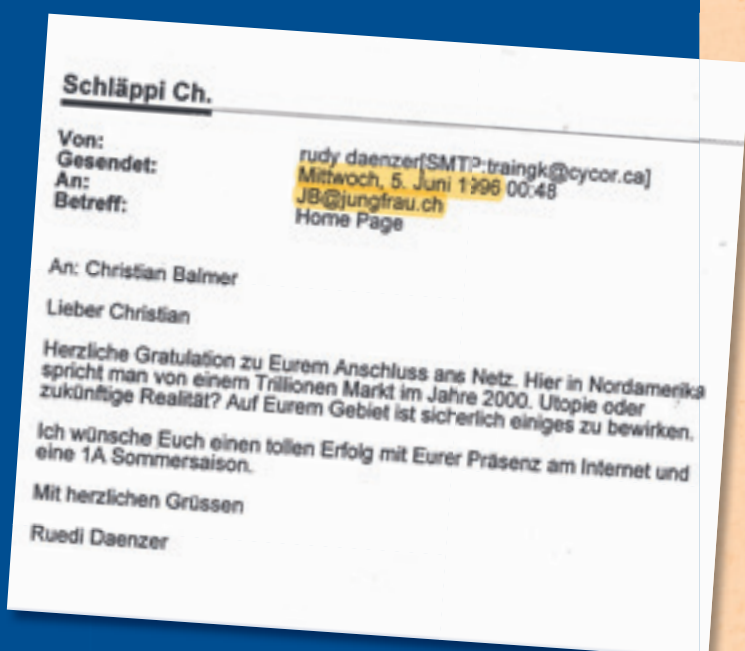
Andrea Michel, Fahrausweisverkäuferin BOB, 31.10.2020; **Ae Kyung Newton**, Shop Assistant JB, 31.10.2020; **Kurt Humm**, Betriebsangestellter/Kundenlenker JB, 31.10.2020; **Walter Friedli**, Lokführer BOB SPB, 31.10.2020; **Balthasar Fuhrer**, Lokführer BOB SPB, 31.10.2020; **Walter Ulrich**, Lokführer BOB SPB, 31.10.2020; **Philippe Kindler**, Zug- und Kabinenbegleiter SPB, 31.10.2020; **Hans-Ulrich Oehrl**, Lokführer SPB, 31.10.2020; **Erich Michel**, Lokführer SPB, 31.10.2020; **Peti Polin**, Lokführer SPB, 31.10.2020; **André Schürmann**, Lokführer SPB, 31.10.2020; **Simon Newton**, Shop Assistant JB, 30.11.2020; **Melanie Trummer**, Bahnreiseverkäuferin BOB, 30.11.2020; **Edith Bowald**, Mitarbeiterin HWS, JGA, 30.11.2020; **Roger Pross**, Koch, JGA, 30.11.2020; **Patrick Fuchs**, Zug- und Kabinenbegleiter HB, 30.11.2020; **Brigitte Mueller**, Zug- und Kabinenbegleiterin HB, 30.11.2020; **Moritz Schmied**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A WAB, 31.12.2020; **Bruno Wyss**, Lokführer BOB (Pensionierung), 31.12.2020; **Hans-Rudolf Anneler**, Betriebsdisponent polyvalent BOB (Pensionierung), 31.12.2020; **Dominique Hoegel**, Mitarbeiter technische Instandhaltung A BOB RPV, 31.12.2020; **Adrian Castelberg**, Leiter Technischer Unterhalt JB, 31.12.2020; **Meike Eschenbacher**, Sachbearbeiterin Verkehrsabrechnung/Vertriebsysteme JBM, 31.12.2020; **Daniel Messer**, Lokführer/Instandhaltung WAB (Pensionierung), 31.12.2020; **Hansjörg Leibundgut**, Bahnreiseverkäufer BOB, 31.12.2020; **Christoph Schläppi**, Coporate Secretary JBM (Pensionierung), 31.12.2020; **Lars Weissenberger**, Mitarbeiter Technische Instandhaltung JB, 31.12.2020; **Verena Gnotke**, Sachbearbeiterin Human Resources JBM, 31.12.2020; **Elisabeth Pfiffner**, Mitarbeiterin technische Instandhaltung WAB, 31.01.2021; **Lukas Seiler**, Mitarbeiter technische Instandhaltung SPB, 31.01.2021; **Cecil Amstutz**, Bahnreiseverkäuferin BOB RPV, 31.01.2021; **Eduard Brigen**, Betriebsdisponent BOB RPV, 31.01.2021; **Barbara Gertsch**, Fahrausweisverkäuferin WAB, 28.02.2021; **Peter Kolb**, Mitarbeiter Triebfahrz./Instandhaltung, 28.02.2021; **Hans-Peter Imboden**, Pistenpatrouilleur WAB, 28.02.2021; **Christian Meyer**, Mitarbeiter technische Instandhaltung BOB RPV, 28.02.2021; **Daniela Carvalho**, Service-Aushilfe KLS, JGA, 25.03.2021; **Perrin Madeleine**, Bahnreiseverkäuferin BOB RPV, 31.03.2021; **Christian Flück**, Gleichhandwerker WAB, 31.03.2021; **Ralph Menth**, Mitarbeiter Transport und Freizeitanlagen FB, 31.03.2021; **Tamara Binder**, Service-Mitarbeiterin KLS, JGA, 05.04.2021; **Karel David Jakubec**, Service-Mitarbeiter KLS, JGA, 05.04.2021; **Martin Kobzik**, Koch, KLS, JGA, 05.04.2021; **Julia Tremli**, Service-Mitarbeiterin KLS, JGA, 05.04.2021; **Peter Baumann**, Leiter Transportanlagen FB, 11.04.2021; **Chris Weibel**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen FB, 15.04.2021; **Andreas Dänzer**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier, 30.04.2021; **Elisabeth Schmutz**, Leiterin Verkaufsstelle Station Lauterbrunnen BLM, (Pensionierung), 30.04.2021; **Thomas Brunner**, Mitarbeiter Transport- und Freizeitanlagen WAB, 30.04.2021; **Claudia Crespo**, Aushilfe Hauswirtschaft KLS, JGA, 30.04.2021; **Florian Bergmann**, Pistenfahrzeugfahrer/Beschnier, WAB, 15.05.2021; **Kurt Kley**, Aushilfe Koch KLS, JGA, 22.05.2021; **Michel Jauner**, Mitarbeiter techn. Instandhaltung Joch, JB, 31.05.2021; **Markus Zwahlen**, Triebfahrzeugführer/Instandhaltung JB, 31.05.2021; **Tipuna Tschabold**, Social Media Manager, JBM, 31.05.2021; **Dominic Hürri**, Chef de Service JJ, JGA, 30.06.2021; **Sandra Wyss**, Raumpflegerin BOB RPV, 30.06.2021; **Ulrich Zurbuchen**, Mitarbeiter technische Instandhaltung BOB RPV, 30.06.2021; **Daniel Steinmann**, Verantwortlicher Intranet/Internet JBM, 30.06.2021; **Therese Baumann**, Lokführerin WAB, 30.06.2021

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

Facebook- und Google-Bewertungen:



Vor 25 Jahren haben die Jungfraubahnen das erste E-Mail erhalten...



Bravo!

Guten Tag

Wir möchten uns bedanken für die Idee und Umsetzung des Corona Passes. Es war diesbezüglich ein fantastisches Jahr! Innovativ, einmal etwas für die vo hie! 1000 Dank, super Sache. Unser Album füllt sich seit Frühling 2020 bis heute mit wunderschönen Fotos aus der Region und wir haben keine Lust aufs Ausland. Wird es wohl für die kommende Sommersaison auch wieder so etwas geben? Wir sind gespannt. Nochmals Merci und freundliche Grüsse

Daniela und Guido Francioli-von Allmen

Betreff: Gratulation

zHd. Herr Kessler

War letzte Woche erstmals mit den neuen Bahnen bei Ihnen im Skigebiet. Ich bin beeindruckt von den ganzen Anlagen und gratuliere Ihnen zu dem gelungenen Bauwerk. Diejenigen Leute, die alle dies geplant haben, gebührt allen Respekt. Da stimmt wirklich alles und die Jungfraubahnen dürfen stolz sein.

Beste Grüsse, Hansjörg Sägesser

Betreff: Organisation Firstbahn

Guten Tag

Wir sind regelmässig Gäste in den Sportferien in Grindelwald. So konnte ich mit meiner Familie auch dieses Jahr trotz Corona-Einschränkungen wieder schöne Tage in Grindelwald verbringen. Wir nutzten täglich die Gondel der Firstbahn. Das geänderte System zum Anstehen mit den abgetrennten Spuren über den Parkplatz hat mir sehr gut gefallen! Die Schlange war ordentlich, der Abstand konnte eingehalten werden und niemand konnte von der Seite hereindrücken. In den früheren Jahren war es zu Stosszeiten immer recht chaotisch und Personen kamen von allen Seiten in die Warteschlange (vom Schalter, vom Dorf, vom Bodmi...), was sehr ärgerlich war, wenn man sich brav am Ende der Schlange anstellte. Ich würde es begrüssen, wenn in Zukunft auch ohne spezielle Corona-Schutzmassnahmen ein ähnliches System mit abgetrennten Wartezonen für den Normalbetrieb organisiert werden könnte.

Freundliche Grüsse, Monika von Büren

Betreff: Rückmeldung zu meinem Aufenthalt in Grindelwald

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich war eben wieder einmal mit meiner Familie eine Woche in Grindelwald in den Skiferien, was in dieser besonderen Zeit extrem gut getan hat. Die Bergbahnen Jungfrau Region haben das Schutzkonzept meiner Meinung nach sehr gut umgesetzt, wofür ich der Unternehmung ein grosses Lob ausspreche und mich herzlich bedanke. Wir haben uns jederzeit sehr wohl gefühlt. Die neue V-Bahn inkl. Terminal sind zudem äusserst gelungen und das Skifahren macht nun noch mehr Spass als bisher. Wir kommen gerne wieder nach Grindelwald in die Skiferien, nächstes Jahr bereits zum 10. aufeinander folgenden Mal!

Freundliche Grüsse, Marco Sardella

Guten Tag

Wir waren jetzt schon mehrmals im wunderschönen Schiigebiet Männlichen-Jungfrau und möchten uns bedanken bei allen freundlichen Mitarbeitern vor allem den Pistenpräparatoren. Trotz warmen Temperaturen waren die Pisten sehr gut befahrbar. Wir hoffen doch, dass wenn es wieder normal läuft, auch die fehlenden Gäste wieder kommen und dass sie auch das neue Supermoderne Terminal mit den beiden Bahnen mit den zahlreichen Geschäften geniessen können. Ich wünsche euch noch schöne Frühjahrsstage und wir hoffen noch auf genussvolle Schitage

Mit besten Grüssen vom Baselbiet und vom Chalet Grintsch oberhalb des Terminals
Elsbeth und Kurt Degen

Guten Tag

Als öV Nutzer war es bisher nicht so bequem ins Skigebiet zu kommen. Das hat sich mit dem Terminal 100 % verbessert. Danke. Machen Sie doch etwas mehr Werbung für diese nachhaltiger Anreise (u. a. auch einfacher Umstieg Interlaken am Gleiskopf ohne Unterführung oder die Rucksack-Depot's im Terminal – und Einkaufen vor Rückreise kann man auch gleich hier)... was will öV Kunde noch mehr.

Beste Grüsse Christoph Wydler, Langnau i. E.

Humor



SCHMUNZELKISTE

Der bayerische Ministerpräsident Markus Söder macht einen Besuch auf einem Bauernhof und lädt dazu auch die Presse ein. Ein Fotograf knipst ihn im Schweinestall. Söder: «Dass ihr mir aber nicht so dummes Zeug unter das Bild schreibt, wie Söder und die Schweine oder so!» Reporter: «Nein nein, geht schon klar.» Am nächsten Tag ist das Bild in der Zeitung und darunter zu lesen: «Söder (3.v.l.)»

Zwei Jäger gehen durch den Wald, als einer von ihnen plötzlich zusammenbricht. Er scheint nicht zu atmen, seine Augen sind glasig. Der andere Jäger greift zu seinem Mobiltelefon und betätigt den Notruf. «Ich glaube mein Freund ist tot. Was soll ich tun?», fragt er in Panik. «Ganz ruhig», bekommt er zur Antwort. «Überzeugen Sie sich zunächst, ob er wirklich tot ist.» Stille, dann ist ein Schuss zu hören. Der Jäger fragt: «Gut, und was jetzt?»

Eine Frau rennt einem Zug hinterher, kann ihn aber nicht mehr einholen. Ein Mann, der das mitbekommt, fragt sie in einem etwas spöttischen Unterton: «Na, haben Sie den Zug verpasst?» Kontert die Frau schlagfertig: «Nein, ich wollte ihn nur verjagen!»

Steht ein Autofahrer wegen Geschwindigkeitsüberschreitung vor Gericht. Richter: «Soso, sie behaupten also, Sie seien nicht zu schnell gefahren. Wie wollen Sie das denn beweisen?» Angeklagter: «Ganz einfach: Ich war auf dem Weg zu meiner Schwiegermutter.»

KLEINE WEIS- UND BOSHEITEN

Warum besteht Zitronenlimonade grösstenteils aus künstlichen Zutaten, während im Geschirrspülmittel richtiger Zitronensaft drin ist?

Wenn Schwimmen schlank macht, was machen Blauwale falsch?

Mein Zug ist heute ausgefallen. Angeblich war die Lok down!

Annonce der deutschen Bundestagsverwaltung: «Dolmetscher gesucht für Deutsch-Bayrisch. Interessenten können sich auch bei der CSU-Landesgruppe melden.»

KUNST

Ein Mensch erhofft sich fromm und still,
Dass er einst das kriegt, was er will.
Bis er dann doch dem Wahn erliegt
Und schliesslich das will, was er krieg.

Aus «ein Mensch» von Eugen Roth

WETTBEWERB

GEWINNER DES LETZTEN WETTBEWERBS

Die richtige Antwort lautete: Der Eiger Express kann seit dem «5. Dezember 2020» als Verbindung zum Eigergletscher genutzt werden.

Unter den zahlreichen, richtigen Antworten wurde Peter Jossi aus Grindelwald ausgelost. Er gewinnt einen Wintersportpass Grindelwald-Wengen.

Herzliche Gratulation!

DIE NEUE WETTBEWERBSFRAGE LAUTET:

Wann soll die Erneuerung der Adhäsionsbahn der BLM fertiggestellt sein?

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

Zu gewinnen gibt es zwei Tickets Interlaken Ost – First – Interlaken Ost.

AGENDA

5. Juni – 31. August

JUNGFRAU-MARATHON SUPPORTER RUN LAUTERBRUNNEN-KLEINE SCHEIDEGG

2. Juli

ABENDLAUF WENGEN

17. – 18. Juli

EIGER ULTRA TRAIL GRINDELWALD

6. August

ABENDLAUF WENGEN

14. – 15. August

EIGER BIKE GRINDELWALD

21. August

INFERNO TRIATHLON

11. September

JUNGFRAU MARATHON

12. September – 28. November

HARDER RUN

2. Oktober

CHÄS-TEILET WINTEREGG

8. – 17. Oktober

LIGHT ART GRINDELWALD

24. Oktober

BETRIEBSSCHLUSS FIRSTBAHN UND SCHYNIKE PLATTE-BAHN

28. November

BETRIEBSSCHLUSS HARDERBAHN

P.P.

3800 Interlaken
Post CH AG

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

Top of Europe Saisonpass

UNLIMITIERTER ERLEBNISPASS IN DER JUNGFRAU REGION
GÜLTIG BIS 28. NOVEMBER 2021

**TOP OF EUROPE
PASS**
JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

AB CHF 369.–*

Ganze Saison freie Fahrt auf dem Streckennetz
der Jungfraubahnen inkl. unlimitiert aufs
Jungfraujoch – Top of Europe

Top of Europe Pass auch erhältlich als 3–8 Tagespass

* Ermässigt mit GA, Halbtax, Saisonpass Jungfrau Ski Region 2020/21, Top4 2020/21

Jetzt online buchen: jungfrau.ch/paesse