



JUNGFRAUBAHN HOLDING AG

# 25 STUNDEN 2017



*Inhaltsverzeichnis***INHALTSVERZEICHNIS****1 FÜR UNSERE PARTNER**

---

1.1	25 STUNDEN FÜR UNSERE PARTNER	3
1.2	DAS WIRTEPAAR AUF ALPIGLEN	4
1.3	ARBEITEN AUF 3454 METERN HÖHE	7

---

**2 FÜR UNSERE GÄSTE**

---

2.1	25 STUNDEN FÜR UNSERE GÄSTE	10
2.2	GÄSTEBETREUUNG AUF ARABISCH	11
2.3	BLM – KLEINE BAHN MIT GROSSEN TRANSPORTEN	13

---

**3 IN UNSEREM BETRIEB**

---

3.1	25 STUNDEN IN UNSEREM BETRIEB	17
3.2	DIE HELDEN DER NACHT	18
3.3	NACHTEINSÄTZE FÜR EINEN REIBUNGSLOSEN BAHNBETRIEB	22

---

# FÜR UNSERE PARTNER

*Für unsere Partner*

## **25 STUNDEN FÜR UNSERE PARTNER**

Die Jungfraubahnen sehen sich als Dienstleisterin für ihre Partner, um gemeinsam erfolgreich unterwegs zu sein. Sie transportieren Tonnen von Material für Grossevents in der Region und stellen mit ihren Bahnen die Versorgung vieler Restaurants sicher. Mit der Forschungsstation auf dem Jungfraujoch arbeiten sie Hand in Hand, nehmen Rücksicht im täglichen Betrieb, indem sie neutrale Maschinen einsetzen und unterstützen mit Infrastruktur- sowie Transportleistungen. Die Uhrzeit spielt dabei kaum eine Rolle. Für den gemeinsamen Erfolg mit ihren Partnern sind die Jungfraubahnen bereit, den Fahrplan auf 25 Stunden zu erweitern.



*Für unsere Partner*

## DAS WIRTEPAAR AUF ALPIGLEN

Es ist 6.45 Uhr. Im Dunkeln und bei klirrender Kälte werden die letzten Frischprodukte pünktlich in Grindelwald Grund für den Transport auf den Berg angeliefert. Dann kommt der schwere Güterzug der Wengernalpbahn (WAB) ins Rollen und macht sich auf die Fahrt zur Kleinen Scheidegg. Mit dabei sind auch die bestellten Waren für das Berghaus Alpiglen, welche auf dem Rückweg ins Tal bei der gleichnamigen Station auf über 1600 Metern über Meer. abgeladen werden. Die Pächterin Corinne Binggeli wurde vom Personal der WAB informiert. Sie steht um 8.15 Uhr pünktlich auf dem kleinen Perron mit dem «Horischlitten» (Hornschlitten) bereit, um die Paletten möglichst rasch abzunehmen und über den Schnee zum Restaurant zu ziehen. Das ist Corinne Binggelis täglicher Frühsport.



*André Portmann und Corinne Binggeli vor dem Berghaus Alpiglen*

### **Zwei Saisons – zwei Gesichter**

Zusammen mit ihrem Partner André Portmann führt die 39-Jährige aus Matten bei Interlaken das Berghaus Alpiglen seit Dezember 2015. Als gelernter Koch kümmert sich André Portmann um die Zubereitung der kulinarischen Leckerbissen aus regionalen Produkten. Qualität steht zuoberst. Sogar die Chicken Nuggets für die Kleinen sind selbst gemacht. Um die sieben Doppelzimmer, das Massenzimmer, die Administration sowie die Bewirtung der Gäste kümmert sich Corinne Binggeli. Sie ist von Haus aus Kauffrau, absolvierte später die Tourismusfachschule und holte das Wirtepatent nach. Unterstützt wird sie von einem kleinen Team und gelegentlichen Aushilfen. Die grösste Zeit des Jahres verbringen die Gastgeber auf Alpiglen. Die Wintersaison dauert jeweils bis nach dem Saisonschlussevent der Jungfrauabahn, dem SnowpenAir. Sobald der grösste Schnee geschmolzen ist und das Wetter die ersten Wanderer anlockt, ist das junge Wirtepaar Anfang Mai bereits wieder zurück auf der Alp am Fusse der Eigernordwand. Der Einsatz lohnt sich. Die Besucherzahlen, insbesondere die Stammgäste, haben in den letzten Jahren stetig zugenommen. Dennoch bedeutet der 7-Tage-Betrieb eine grosse Herausforderung. Wochenendausflüge, Kurzurlaube oder einfach mal einen Tag ausspannen – das kennen die Pächter nicht. Damit die Partnerschaft auf so engem Raum funktioniert, gibt es für sie ein Rezept: die klare Aufgabenteilung. Gemeinsam freuen sie sich auf die längere Pause im Herbst, die sie für Reisen in warme Länder nutzen.

*Für unsere Partner*

---

## **«Der Einsatz lohnt sich. Die Besucherzahlen, insbesondere die Stammgäste, haben in den letzten Jahren stetig zugenommen.»**

---

Im Winter begrüßen Binggeli und Portmann mehrheitlich Schlittelfans, meist an den Wochenenden oder während der Ferien. Diese nehmen sich viel Zeit fürs Essen. Bei Glühwein an der Run Bar, einem guten Tropfen zu Fleischgerichten oder köstlichen Desserts verweilen die Gäste oft bis zu später Stunde. Ein Hit ist die nächtlich beleuchtete Schlittenabfahrt «Eiger Run» der Jungfrauabahn.

Im Sommer ist das Berghotel durchgehend gut ausgelastet. Beliebtestes Gericht ist die selbst gemachte Rösti in zehn verschiedenen Variationen. Der Gästemix ist grösser, oft sind es englischsprachige Reisende, vermehrt auch Asiaten. Eines haben alle gemeinsam: Sie gehen früh zu Bett, um am nächsten Morgen nach dem Frühstück weiterzuwandern.

### **Hand in Hand mit der WAB**

Da Alpiglen für Gäste ausschliesslich mit der Bahn oder zu Fuss erreichbar ist, besteht eine enge Zusammenarbeit mit der WAB, welche zur Jungfrauabahn-Gruppe gehört. Corinne Binggeli schätzt vor allem die grosse Flexibilität. Sie kann im Notfall noch bis 2.00 Uhr in der Nacht Frisches bei ihrem Gemüselieferanten bestellen und sich darauf verlassen, dass die Ware dennoch am selben Morgen mit dem Güterzug der WAB auf Alpiglen ankommt.



*Enge Zusammenarbeit mit der WAB*

*Für unsere Partner*

---

**«Die Pendelzüge der WAB, welche abends Schlittler zwischen Alpiglen und der Station Brandegg transportieren, sind für die Pächter Gold wert.»**

---

Im Winter sind die regelmässigen Absprachen bei schwierigen Wetterbedingungen enorm hilfreich. Kann die WAB wegen zu starken Windes oder Lawinengefahr nicht fahren, erfolgt sofort die Rücksprache mit den Wirten. Wann immer möglich werden Gäste frühzeitig mit einem Extrazug ins Tal transportiert, damit sie ihre Flüge nicht verpassen. Corinne Binggeli gibt zu, dass sie manchmal auch vom starken Wind auf den Gipfeln profitieren, wenn die WAB nur noch bis Alpiglen verkehrt. Die Pendelzüge, welche abends Schlittler zwischen Alpiglen und der Station Brandegg transportieren, sind für die Pächter Gold wert. Einen weiteren Berührungspunkt zu den Jungfraubahnen nennt Binggeli in Bezug auf die Erste Hilfe. Ein ehemaliger SOS-Chef des Bahnunternehmens bildet regelmässig ihr Personal aus, damit es im Ernstfall Erste Hilfe leisten kann.

*Für unsere Partner*

## ARBEITEN AUF 3454 METERN HÖHE

Freitag, 5.30 Uhr. «Tagwache» auf dem Jungfrauoch – Top of Europe. Ein erster Blick wird nach draussen geworfen, um zu prüfen, ob in der Nacht Schnee gefallen ist. Das Bahnpersonal, welches auf dem Jungfrauoch übernachtet hat, steht, ebenso wie der Betriebswart der Forschungsstation, für einen Einsatz ab 06.00 Uhr bereit. Mindestens zwei Personen der Forschung sowie ein Mitarbeiter der Jungfrauabahn sind über Nacht auf dem Jungfrauoch anwesend. Allfällige Schneefälle prägen das Programm am frühen Morgen.

Ruedi und Christine Käser sind die Betriebsleiter der Forschungsstation auf dem Jungfrauoch. Das Ehepaar arbeitet jeweils ungefähr 21 Tage am Stück auf dem Jungfrauoch, bevor die beiden wieder für 11 Tage nach Hause ins Bündner Oberland zurückkehren. Sie betreuen und unterhalten die Räumlichkeiten der Forschungsstation Jungfrauoch und stehen den dort tätigen Forschungsteams unterstützend zur Seite. Nebst Wetterbeobachtungen zeichnen sie auch für den einwandfreien Betrieb der Forschungsgeräte verantwortlich und wechseln selbstständig bestimmte Bestandteile von Forschungseinrichtungen rechtzeitig aus.



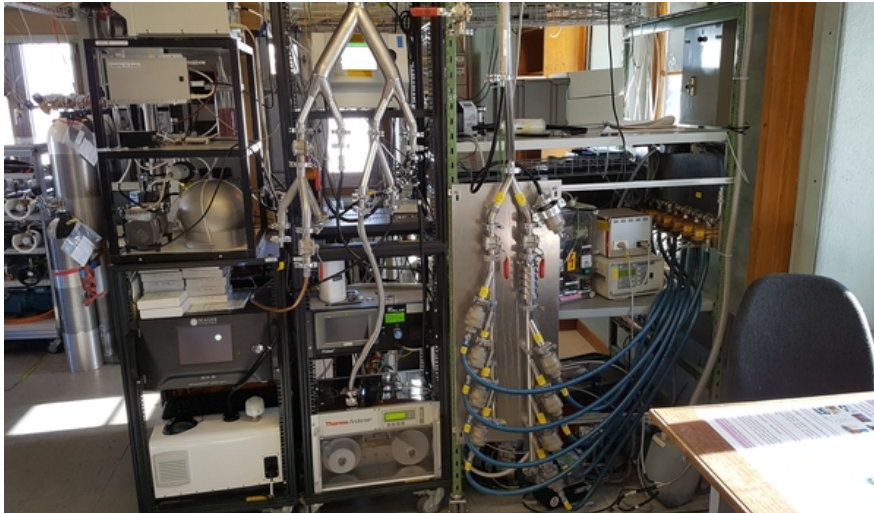
*Ruedi und Christine Käser auf der Sphinx-Terrasse*

### **Einwandfreie Zusammenarbeit**

Bei ihrer täglichen Arbeit können die begeisterten Berggänger auf die Unterstützung der Mitarbeitenden der Jungfrauabahn zählen. Häufig gehört dazu die Schneeräumung. Diese wird durch den Betriebswart und Bahnangestellte gemeinsam ausgeführt, wobei die zu räumenden Bereiche klar aufgeteilt sind. Treffpunkt ist auf der oberen Forschungsterrasse. Während der Betriebswart Ruedi Käser den Bereich Richtung Meteoterrasse räumt, kümmert sich das Bahnpersonal um den Bereich Richtung Touristenterrasse. Nachher wird gemeinsam die Meteoterrasse vom Schnee befreit. Abschliessend räumt der Bahnangestellte die Touristenterrasse – eine Ausflugsattraktion jeder Jungfrauochreise. Zu diesem Zeitpunkt macht Ruedi Käser bereits die erste Wetterbeobachtung für Meteo Schweiz.



## *Für unsere Partner*



*Blick in die Forschungsstation*

---

## ***Die Zusammenarbeit mit den Jungfraubahnen ist sehr angenehm und verläuft einwandfrei.***

***Ruedi und Christine Käser***

---

Natürlich unterstützen die Jungfraubahnen die Forschungsstation auch anderweitig. Sie nehmen insbesondere Rücksicht beim Einsatz ihrer Geräte. So ist die Schneefräse bewusst elektrisch betrieben und damit emissionsfrei. Falls aus einem anderen Grund Emissionen durch den Betrieb auf dem Jungfrauoch auftreten und bemerkt werden, geht unverzüglich eine Meldung an die Betriebsleiter, damit das Geschehnis bei den Forschungsergebnissen berücksichtigt werden kann. Weiter unterstützen die Jungfraubahnen die Forschungsstation mit dem Postbetrieb (Sendung und Empfang) und arbeiten bei Brandalarm mit ihr zusammen.

Christine Käser ist ausgebildete biomedizinische Analytikerin HF, Ruedi Käser seinerseits Vermessungszeichner und Ingenieur. Folglich bringen sie ideale Voraussetzungen für die Tätigkeit als Betriebsleiter der Forschungsstation mit. Bereits 2010 waren sie erstmals auf diese Arbeitsstelle aufmerksam geworden und der Wunsch, diese Herausforderung anzunehmen, hatte sie nie mehr ganz losgelassen. Wie der Zufall es wollte, hatte sich Ruedi genau zum richtigen Zeitpunkt über eine allfällige Möglichkeit informiert, nämlich kurz bevor die Tätigkeit neu ausgeschrieben wurde. Ihren Traum von einem Arbeitsplatz im Bereich der Forschung, dies gleichzeitig auf einer Höhe von 3454 Metern über Meer, dürfen die beiden nun täglich ausleben.

# FÜR UNSERE GÄSTE

*Für unsere Gäste*

## **25 STUNDEN FÜR UNSERE GÄSTE**

Bei den Jungfraubahnen sind Gäste aller Kulturen willkommen: das an 365 Tagen im Jahr und 25 Stunden pro Tag. Ob Chinesisch, Japanisch, Französisch oder Englisch: Wir stellen ihnen nach Wunsch den Reisebegleiter mit der passenden Sprache zur Seite. Erfahren Sie mehr zu Emad, welcher sich speziell um die Bedürfnisse arabischer Besucher kümmert. Für Fragen aller Art sind unsere Mitarbeiterinnen der Rail Info immer zur Stelle. Sie verkaufen nicht nur Tickets, sie machen Wetterberatung, geben Shopping-Tipps und haben ein Ohr für die Anliegen ihrer Kunden. Damit unsere Gäste keinen Umweg gehen müssen, bieten die Jungfraubahnen im Herzen von Interlaken seit Sommer 2017 Rail Info und Top of Europe Shop an einem Ort.

*Für unsere Gäste*

## **GÄSTEBETREUUNG AUF ARABISCH**

Donnerstag, 21.00 Uhr. Viele arabische Gäste schlendern in Interlaken über die Höhematte: eben erst angekommen von einem Flughafen der Schweiz oder einem Tagesausflug in der Jungfrau Region und voller Erwartungen, was sie die nächsten Tage erwarten würde. Im Zentrum von Interlaken erblicken sie einen mit Auskunftspunkt mit arabischen Schriftzügen, welcher auf den ersten Blick verdeutlicht, dass Reisenden wie ihnen hier optimal weitergeholfen werden kann.



*Emad Boutrous berät einen arabischen Gast.*

---

**«Die Arbeit im Verkauf bei den Jungfrauabahn ist für ihn als Tourismusanhänger eine Leidenschaft.»**

---

Emad Boutrous ist Teil des Verkaufsteams der Jungfrauabahn und für die Betreuung arabischer Gäste während der gesamten Sommersaison abends auf der Höhematte in Interlaken im Einsatz. Der Familienvater arbeitet an seinem Informations- und Verkaufsstand beim Eingang der Rail Info der Jungfrauabahn, gibt den arabischen Gästen Ausflugstipps, berät sie bei ihren Plänen und verkauft ihnen die nötigen Fahrkarten für die Jungfrauabahn.

### **Sprache fördert Vertrauen**

Bei seiner täglichen Arbeit trifft der gebürtige Ägypter immer wieder neue Herausforderungen an. Seine Kunden wollen vorwiegend unabhängig sein und ohne bestimmte Vorgaben reisen – das gestaltet sich mit fixen



## *Für unsere Gäste*

Fahrplänen und der Sitzplatzreservation im Sommer auf der Jungfraubahn nicht immer einfach. Indem Emad auf seine Gäste eingeht und ihnen die Umstände erklärt, kann er sie jedoch immer wieder aufs Neue für Ausflüge in der Region begeistern – das Ganze selbstverständlich auf Arabisch.



*Top of Europe Shop und Rail Info der Jungfraubahnen*

Der eingebürgerte Grindelwalder beherrscht die arabische Sprache einwandfrei und gewinnt so deutlich schneller das Vertrauen der Gäste, deren Englischkenntnisse häufig nicht sehr gut sind. Meist wenden sich die Touristen nach der ersten Beratung während ihres gesamten Aufenthalts immer wieder an den 35-Jährigen. Emad bezieht für seine Arbeit während der Sommersaison unbezahlten Urlaub bei seinem Arbeitgeber. Die Arbeit im Verkauf bei den Jungfraubahnen ist für ihn als Tourismusanhänger eine Leidenschaft.

*Für unsere Gäste*

## **BLM – KLEINE BAHN MIT GROSSEN TRANSPORTEN**

Montag, 9.21 Uhr. Ein Zug der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) fährt im Bahnhof Mürren ein. Auf dem hinteren Wagen befindet sich eine Mulde Beton. Sobald die Gäste ausgestiegen sind, stellt Thomas Stäger die Weichen um, besteigt den Zug und gibt dem Lokomotivführer das Zeichen zur Abfahrt. Gemächlich wird die Betonladung zur Güterrampe gestossen. Dort angekommen befestigt der Bahnmitarbeiter den Kran an der Mulde und hebt diese sorgfältig vom Zugwagen auf den bereitstehenden Transporter. Der Fahrer des elektrischen Nutzfahrzeugs bedankt sich und macht sich auf den Weg Richtung Baustelle.

### **Materialtransport für Einheimische, Gäste und Tiere**

Täglich werden die verschiedensten Güter per BLM ins autofreie Mürren transportiert: vom Baumaterial, über Lebensmittel, Getränke bis zum Tierfutter. Pro Zug können maximal sechs Tonnen Material mit einer Maximallänge von 5 Metern, 2,20 Metern Breite und 2 Metern Höhe transportiert werden. Die Bahnmitarbeiter in Mürren laden die Lieferungen mithilfe des Krans oder eines Palettrollis ab. Die Lieferungen werden entweder umgehend abgeholt oder in der Einstellhalle zwischengelagert. Die Bahnmitarbeiter informieren den Kunden, dass die Lieferung abholbereit ist.



*elektrisches Nutzfahrzeug im Einsatz*

---

**«Der ehemalige Hüttenwart arbeitet seit fünf Jahren bei der BLM und schätzt den Kontakt mit den internationalen Gästen.»**

---

## Für unsere Gäste

### 200 Gepäckstücke pro Tag

Auch Gepäck wird oft per Bahn nach Mürren transportiert. Vor allem im Winter nutzen die Gäste diese Dienstleistung gerne und treten die Reise in die Skiferien lediglich mit Handgepäck an. Die schwere Skiausrüstung wird bereits im Vorfeld per Bahn nach Mürren gesandt. In der Hochsaison laden die Bahnmitarbeiter zirka 200 Gepäckstücke pro Tag aus dem Zug, transportieren diese ins Bahnhofsgebäude und sortieren sie nach Alphabet. Die Gepäckstücke werden entweder von den Gästen oder den Hotels abgeholt.



*Thomas Stäger: Seit fünf Jahren für die BLM im Einsatz.*

### Geduldige Pakete

Pakete, die von Kurierdiensten geliefert werden, gelangen ebenfalls per Bahn nach Mürren. Die Sendungen werden sortiert und die Empfänger benachrichtigt. Dies gestaltet sich aber oft schwierig. Meist befindet sich nur eine Adresse auf dem Paket, jedoch keine Telefonnummer. Ist der Empfänger keinem Bahnmitarbeiter bekannt und auch nicht im Telefonverzeichnis eingetragen, kann es vorkommen, dass es einige Wochen dauert, bis das Paket schliesslich vom Besitzer abgeholt wird.

## *Für unsere Gäste*



*Die Luftseilbahn der BLM kurz vor der Ankunft auf Grütschalp*

### **Vielseitige Arbeit in multikulturellem Umfeld**

Thomas Stäger mag die vielseitige und physische Arbeit. Nebst der Koordination von Güter- und Gepäcktransport stellt er Weichen, putzt Bahnhofsplatz sowie WCs und übernimmt im Winter die Schneeräumung. Der ehemalige Hüttenwart arbeitet seit fünf Jahren bei der BLM und schätzt den Kontakt mit den internationalen Gästen. Der 56-Jährige hat bereits zahlreiche fremde Länder bereist und bringt durch seine Reiseerfahrungen viel Verständnis für andere Kulturen auf. Während seiner Reisen durch Neuseeland, Australien, Asien und Kanada war er oft auf die Hilfe von Einheimischen angewiesen, und so bietet auch er gerne Hilfe an.



# **IN UNSEREM BETRIEB**

*In unserem Betrieb*

## **25 STUNDEN IN UNSEREM BETRIEB**

Damit die Wintersportgäste jeden Tag top präparierte Pisten geniessen können, sind unsere Pistenbully-Fahrer viele Stunden in der Nacht unterwegs. Rund um die Uhr bereit für jeden Fall ist auch der Pikettdienst unseres Kraftwerks in Lütschental. Für Grossanlässe verkehren unsere Bahnen ausserhalb des Fahrplans, damit Helfer und Sportler bereits vor Tagesanbruch auf den Berg kommen und die Zuschauer einen perfekt organisierten Anlass bequem geniessen können. Für unsere Gäste und Partner haben unsere Betriebstage 25 Stunden.

*In unserem Betrieb*

## **DIE HELDEN DER NACHT**

Es ist 3.00 Uhr in der Früh. Das Pistenbully-Team fährt in dichtem Schneetreiben nach Grindelwald-First. Der Schneefall hat bereits am Nachmittag eingesetzt, inzwischen liegen gut 15 cm Neuschnee auf den Pisten. Die Männer setzen sich in ihre Maschinen und fahren zu den ihnen zugeteilten Gebieten. Der frische Schnee ist weich. Die Aufgabe, die Pisten perfekt zu präparieren, gestaltet sich heute schwierig.

### **Bei jeder Witterung das Beste geben**

Genau wie der Wetterbericht prophezeit hat, wird der Schneefall langsam schwächer. Die Pistenbullys ziehen Spur um Spur, allmählich werden die Pisten wieder sichtbar. Pascal Hallauer sitzt in einem der mächtigen Fahrzeuge und hofft, dass der Himmel möglichst schnell aufklart. So fallen die Temperaturen und die Pisten werden noch etwas härter, bevor die ersten Wintersportler ihre Spuren darüber ziehen. Langsam dämmt es, die Nacht wird zum Tag und die Pistenbully-Fahrer beenden ihre Arbeit. Die ersten Wintersportler sitzen bereits in den Gondeln und freuen sich auf einen perfekten Tag im frisch verschneiten Skigebiet.



*Pascal Hallauer vor seinem Pistenbully*

*In unserem Betrieb*

---

**«Man wartet bis Pistenschluss, nimmt die Maschine und beginnt sein Gebiet zu präparieren. Für mich ist das wie Freiheit. Bei der Arbeit erlebe ich Momente, die kann man sich nicht mal erträumen. Da muss wirklich ganz viel schief laufen, dass ich mich nicht aufs Arbeiten freue.»**

---

Je nach Wetter gestaltet sich die Pistenpräparation mehr oder weniger schwierig. Bei genügend Schnee und kalten Temperaturen können die Pisten wunschgemäß präpariert werden. Wird es aber wärmer oder fällt gar Regen, wird es oft schwierig und die Pisten können auch mit grösstem Einsatz nicht mehr perfekt präpariert werden. Dies ist für die Maschinisten genauso frustrierend wie für die Gäste. Wenn die Pisten mal nicht perfekt sind, liegt es bestimmt nicht am Willen oder Können der Maschinisten, sondern daran, dass bei schwierigen Witterungsverhältnissen einfach nicht mehr möglich ist.

#### **Keine normalen Arbeitszeiten**

Bei gutem Wetter wird mit der Pistenpräparation jeweils kurz nach der letzten Pistenkontrolle begonnen. Gegen 2 Uhr morgens ist die Arbeit meist erledigt. Fällt jedoch Neuschnee, werden die Pisten erst in der zweiten Nachthälfte hergerichtet, damit Skifahrer und Snowboarder am Morgen trotz Schneefall eine möglichst gut präparierte Piste antreffen. Bei den Pistenbullyfahrern sind regelmässige Arbeitszeiten die Ausnahme, diese gibt es lediglich, wenn der erste Schnee fällt und das Gebiet noch geschlossen ist. Dann arbeiten die Pistenbullyfahrer tagsüber. Sie fahren am Morgen hoch, verstossen den Schnee und sind am Abend wieder im Tal. Sobald das Gebiet offen ist, muss das Präparationsteam sehr flexibel sein und seine Arbeits- und Schlafzeiten nach dem Wetterbericht richten.



## *In unserem Betrieb*



*Tägliche Pistenpräparation*

### **Faszination Pistenbully**

Obwohl grosse Flexibilität gefragt ist, liebt Pascal Hallauer seinen Job und beschreibt ihn als extrem faszinierend:

«Ich komme auf den Berg, alle sind am Skifahren. Man wartet bis Pistenschluss, nimmt die Maschine und beginnt sein Gebiet zu präparieren. Für mich ist das wie Freiheit. Klar, ich habe meinen Job, den ich machen muss, aber eigentlich bin ich frei. Ich habe den ganzen Berg für mich und kann die Aussicht und die Weite geniessen. Bei der Arbeit erlebe ich Momente, die kann man sich nicht mal erträumen. Ich denke da an die wunderschönen Aussichten mit Sonnenuntergängen oder die Tiere, welche den Weg kreuzen. Man kann dies wohl auch mit australischen Truckerfahrern vergleichen. Die Weite ist einfach das Grösste. Für mich bedeutet die Arbeit auf First Freiheit. Da muss wirklich ganz viel schiefelaufen, dass ich mich nicht aufs Arbeiten freue. Der Job gibt mir wirklich extrem viel.»



*Pascal Hallauer im Snow Park auf Grindelwald-First*

*In unserem Betrieb*

---

**«Die Sprünge, die er mit dem Pistenbully baut, testet er gleich selbst.»**

---

### **Sprünge bauen – danach testen**

Die zweite grosse Leidenschaft des 25-Jährigen ist das Skifahren. Praktisch täglich ist er vor oder nach der Arbeit auf den Skiern anzutreffen, meistens im Park. Auch als Pistenbullyfahrer ist er in erster Linie für den Freestylepark zuständig. Die Sprünge, die er mit dem Pistenbully baut, testet er gleich selbst. Er bemerkt schnell, was funktioniert und was nicht. Falls nötig, werden die Sprünge am Abend mit dem Pistenbully verbessert. Hallauer ist bereits die vierte Wintersaison auf First im Einsatz und immer noch mit voller Leidenschaft dabei: «Das Shapen eines Parkes muss man gerne machen. Manchmal sieht man dadurch Varianten oder Möglichkeiten, die man bei reiner Pflichterfüllung nicht sehen würde.»

*In unserem Betrieb*

## **NACHTEINSÄTZE FÜR EINEN REIBUNGSLOSEN BAHNBETRIEB**

Mittwoch, 4.00 Uhr: Die Arbeiten an der Fahrleitungseinspeisung am Rotstock im Tunnel der Jungfraubahn auf der Strecke Kleine Scheidegg – Jungfrauoch sind abgeschlossen. Die Leitstelle in Mühleberg wird kontaktiert, um die Fahrleitung wieder einzuschalten. Anschliessend soll diese auf ihre Funktionalität überprüft werden. Die Mitarbeiter des Technischen Unterhalts der Jungfraubahn haben die nötigen Arbeiten während der Nacht vorgenommen, damit der Bahnbetrieb tagsüber uneingeschränkt aufrechterhalten und der Betrieb am nächsten Morgen wie gewohnt aufgenommen werden kann.

Adrian Castelberg ist Leiter des Technischen Unterhalts der Jungfraubahn. Sein Arbeitstag steckt immer wieder voller Überraschungen. Normalerweise umfasst ein solcher viel Büroarbeit, welche für das Planen und Organisieren der anstehenden Unterhaltsarbeiten und diverser Projekte nötig ist. Nicht selten werden die Planungen des 52-Jährigen aber kurzfristig über den Haufen geworfen. Signal- oder Weichenstörungen, Fehlfunktionen an Lüftungs- und Heizungsanlagen oder sonstige technische Anlagen, welche nicht funktionieren, machen eine schnelle Reparatur durch den technischen Unterhalt unerlässlich. Das heisst, die geplanten Arbeiten müssen warten. Generell erfordert der technische Unterhalt ein hohes Mass an Flexibilität.

---

***Die Arbeit im Technischen Unterhalt fordert ein hohes Mass an Flexibilität.***

***Adrian Castelberg, Leiter Technischer Unterhalt Jungfraubahn***

---

## *In unserem Betrieb*



*Mitarbeitende des Technischen Unterhalts beim Einsatz im Tunnel der Jungfraubahn*

### **Einbezug weiterer Fachbereiche**

Der ausgebildete Elektromonteur zieht bei seiner Tätigkeit auch weitere Fachbereiche der Jungfraubahnen ergänzend oder beratend hinzu – so auch bei den einleitend erwähnten Nacharbeiten. Nach der Kontaktaufnahme mit der Leitstelle in Mühleberg zeigte sich, dass die Fahrleitung nicht wieder eingeschaltet werden kann. Castelberg machte sich mit seinem Team sofort auf den Weg, um allfällige Probleme vor Ort zu begutachten. Nach intensiver Suche ohne Ergebnis entschied man sich dazu, dass Kraftwerk der Jungfraubahn beizuziehen, denn die Zeit läuft.

Nils von Allmen, Leiter Technische Anlagen sowie ehemaliger Leiter Kraftwerk, versuchte, bei der Problemlösung mittels Ferndiagnose am Telefon weiter zu helfen, leider ohne Erfolg. Der Lauterbrunner entschied kurzerhand, mit einem Mitarbeiter zur Kleinen Scheidegg zu fahren. Dort wurden sie vom Technischen Unterhalt abgeholt und mit der Bahn zur Störungsstelle gebracht. Zu viert suchten sie weiter nach dem Störungsverursacher, welcher glücklicherweise bald einmal gefunden wurde. Ein Bolzen war aus dem Schliesssystem gefallen und war hinter der Ablage «versteckt». Dieser hatte sich durch die Erschütterung während der Arbeiten in der Nacht gelöst. Nachdem der Bolzen wieder erfolgreich eingebaut worden war, konnte die Fahrleitung problemlos eingeschaltet und der Bahnbetrieb am nächsten Morgen pünktlich aufgenommen werden.

Adrian Castelberg ist ausgebildeter Elektromonteur und Zimmermann. Weiter hat er die Bergführerausbildung absolviert. Da teilweise in hochalpinem Gelände gearbeitet wird, bringt er mit dieser Weiterbildung ideale Voraussetzungen für die Tätigkeit als Leiter Technischer Unterhalt bei der Jungfraubahn mit. Castelberg schätzt sein abwechslungsreiches Tätigkeitsgebiet und ist dankbar, dass er nebst den Fachkräften in seinem Team auch immer auf die Unterstützung weiterer Fachbereiche der Jungfraubahnen zählen kann.

*In unserem Betrieb*



*Erich Friedli (l.) und Adrian Castelberg auf der Kleinen Scheidegg*

# VERANTWORTLICHE HERAUSGEBERIN

Jungfraubahn Holding AG  
Harderstrasse 14  
CH-3800 Interlaken  
Schweiz

## KONTAKTSTELLEN

### Medien

Patrizia Bickel  
[patrizia.bickel@jungfrau.ch](mailto:patrizia.bickel@jungfrau.ch)

### Investor Relations

Christoph Seiler  
[christoph.seiler@jungfrau.ch](mailto:christoph.seiler@jungfrau.ch)

### Touristische Informationen

Rail Info  
[info@jungfrau.ch](mailto:info@jungfrau.ch)





*Mehr auf*  
**WWW.JUNGFRAU.CH/GESCHAEFTSBERICHT**