

Schriftzug



Südostbahn am Gotthard	4
Damit Sie hören, wo's langgeht	19
Eine waschechte St. Gallerin	25

Inhalt

Einleitendes

Wer rastet, der rostet. **3**

Fortschrittliches

Südostbahn am Gotthard **4**

Berufliches

«Bauen ist mein Leben.» **7**

Menschliches

Aussichten - Einsichten **10**

Erklärendes

Wo Fahrzeuge regenerieren. **15**

Kniffliges

Wettbewerb **17**

Nützlich

Für SOB-Fans **18**

Wissenswertes

Damit Sie hören, wo's langgeht. **19**

Verändertes

Für weitere 50 Jahre **23**

Köstliches

Eine waschechte St. Gallerin **25**

Persönliches

Immer der Nase nach **28**

Die SOB

Unterwegs für Sie **30**

Lesen Sie den Schriftzug online unter
www.schriftzug.sob.ch.

Einleitendes

Wer rastet, der rostet.



Am Morgen geht die Sonne auf, am Abend geht sie unter. Das ist ein Naturgesetz. Die Natur ist in ständigem Wandel, denn Veränderungen gehören zum Leben. Und das ist gut so. Denn ohne Veränderungen würden wir immer auf der Stelle treten. Entwicklung und Wachstum wären unmöglich. Eine Veränderung ist zunächst weder gut noch schlecht. Entscheidend, geschätzte Leserinnen und Leser, ist, was Sie daraus machen. Ich sehe Veränderung als Chance. Wer die Gelegenheit ergreift, erhält die Möglichkeit, sich weiterzuentwickeln.

Der SOB stehen in naher Zukunft Veränderungen bevor. Die wohl grösste davon ist der Einstieg in den Fernverkehr. Thomas Küchler, Vorsitzender der SOB-Geschäftsleitung, erzählt Ihnen im Interview von den spannenden Herausforderungen, die damit einhergehen. Erfahren Sie mehr zur Zusammenarbeit mit der SBB und zu den Neuerungen, die diese Kooperation – nicht nur für die SOB – mit sich bringt.

Die SOB stellt sich aber nicht nur neuen Herausforderungen. Sie kümmert sich auch um Bestehendes. Im kommenden Jahr widmet sie sich daher der ausgiebigen Sanierung des Bruggwald- und Galgentobeltunnels zwischen St.Gallen und Wittenbach. Auch das denkmalgeschützte

Jugendstilgebäude am Bahnhofplatz in St.Gallen hat die SOB im letzten Jahr komplett saniert. Ende November 2017 ist das Verwaltungsgebäude wieder bezugsbereit und erstrahlt in neuem Glanz.

Kommt die Veränderung einmal ins Rollen, ist sie schwer aufzuhalten. Aber das wollen wir auch gar nicht. Denn mit neuen Verkehrslinien, aufgerüsteten Tunnels und sanierten Gebäuden ist für die SOB noch lange nicht Schluss. Deshalb hat sie auch gleich die Bahndurchsagen an ihren Bahnhöfen komplett neu aufgenommen. Erfahren Sie mehr darüber, wie Durchsagen entstehen: Wir zeigen Ihnen das Gesicht hinter der sympathischen Stimme.

Viele weitere, spannende Geschichten warten auf Sie. Was passiert mit Fahrzeugen in den Service-Zentren der SOB? Und wie war das noch mal mit der St.Galler Bratwurst und dem Senf? Finden Sie es heraus ... Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Entdecken.

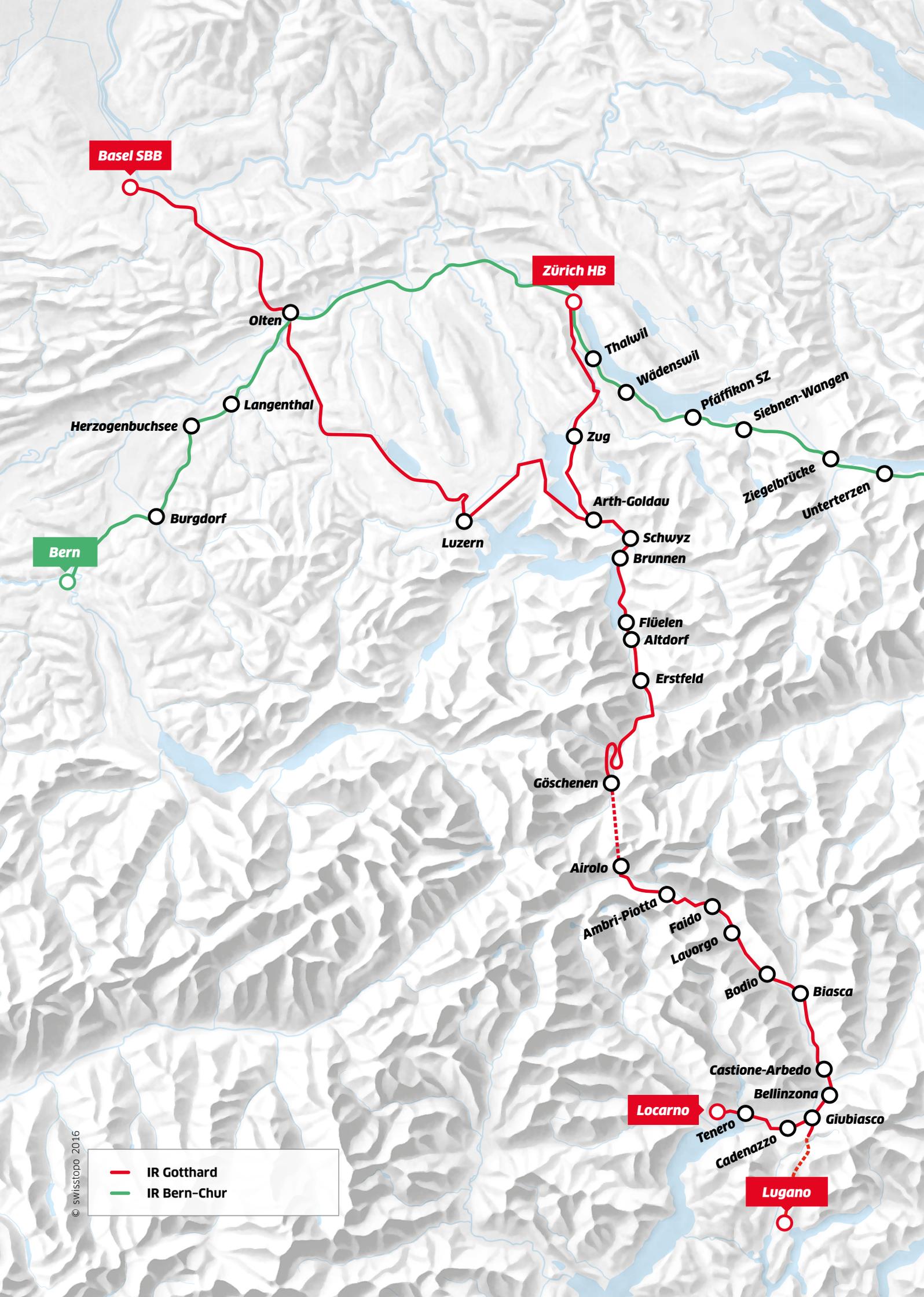
Ramona Tiefenthal
Redaktionsleiterin

Impressum

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG, Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen, www.sob.ch, info@sob.ch

Erscheint zweimal jährlich in Deutsch, ist kostenlos und kann unter www.schriftzug.sob.ch/abo bestellt werden.

Layout & Grafik: Sags, St.Gallen | Druck: Typotron, St.Gallen | Auflage: 2 400 Ex. | Papier: Olin Rough



Basel SBB

Zürich HB

Bern

Locarno

Lugano

Olten

Langenthal

Herzogenbuchsee

Burgdorf

Luzern

Zug

Arth-Goldau

Schwyz

Brunnen

Flüelen

Aldorf

Erstfeld

Göschenen

Airolo

Ambri-Piotta

Faido

Lavorgo

Bodio

Biasca

Castione-Arbedo

Bellinzona

Tenero

Giubiasco

Cadenazzo

Thalwil

Wädenswil

Präffikon SZ

Siebnen-Wangen

Ziegelbrücke

Unterterzen

© swisstopo 2016

— IR Gotthard

— IR Bern-Chur

Fortschrittliches

Südostbahn am Gotthard

Die SOB fährt und vermarktet ab Ende 2020 die zwei Interregionalen Basel-/Zürich-Gotthardbergstrecke-Tessin und Bern-Burgdorf-Zürich-Chur. Thomas Küchler, Vorsitzender der SOB-Geschäftsleitung, äussert sich im Interview zu den kommenden Herausforderungen und der Zusammenarbeit mit der SBB.

Interview: Tim Büchele, Foto: Marco Stolle, Grafik: Sags

Die SOB und die SBB haben im Juli 2017 eine Vereinbarung unterzeichnet und dabei eine langfristige Zusammenarbeit auf zwei Fernverkehrslinien beschlossen. Die SOB trägt die betriebliche Verantwortung, die Züge werden im Co-Branding und unter einer SBB-Fernverkehrskonzession gefahren. Vorbehalten bleibt noch die endgültige Konzessionserteilung durch das Bundesamt für Verkehr. Die Kundschaft profitiert von deutlich besseren Verbindungen und komfortableren Zügen.

Thomas Küchler, wie kam die «kleine» SOB überhaupt auf die Idee, in den Fernverkehr einzusteigen?

«Wir wissen seit Jahren, dass wir langfristig zu klein sind, um selbstständig überleben zu können. Es ist Teil unserer Strategie, Wege für ein sinnvolles Wachstum zu sichern. Konkreter Auslöser für unser Engagement am Gotthard war unter anderem das Auslaufen der Fernverkehrskonzessionen. Ausserdem äusserten die Regionen Uri, Schwyz und Tessin starke Bedenken gegenüber dem derzeitigen SBB-Konzept: Für das Umsteigen in Erstfeld und das S-Bahn-Rollmaterial für die Fahrt über die Bergstrecke wünschen sie sich bessere Lösungen.»

Geht die SOB damit nicht hohe Risiken ein?

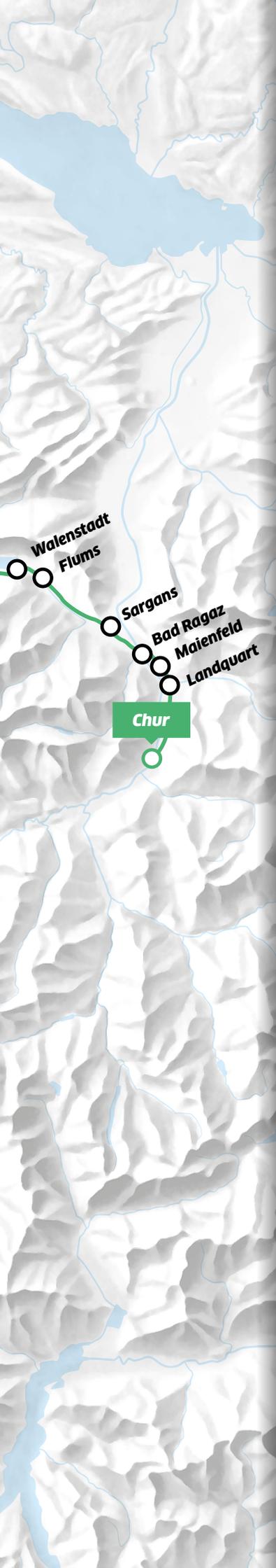
«So, wie die Kooperation aufgebaut ist, sind die Risiken sehr überschaubar. Die Chancen überwiegen bei Weitem. Die SOB kann Gewinne erwirtschaften, die für andere Projekte eingesetzt werden können.»

Warum hat sich die SBB auf diese Kooperation eingelassen?

«Diese Frage müsste man eigentlich der SBB stellen. Aus unserer Sicht war es so, dass die auslaufenden Konzessionen zu einer Diskussion auf nationaler Ebene führten. Mit der SOB und der BLS zeigten andere Anbieter Interesse an der Konzession. Wir spürten sehr bald, dass die SBB bereit ist, Hand zu bieten für eine Zusammenarbeit – dies aber klar unter dem Stichwort <Kooperation> statt <Konfrontation>.»

Was hat die SBB von dieser Kooperation?

«Sie bringt sowohl den Kundinnen und Kunden als auch der SBB einen Mehrwert gegenüber heute. Die SBB profitiert unter anderem von unserer Kompetenz im Marketing, insbesondere im Linienmarketing. Und wir können dank unserem Rollmaterial kostengünstiger produzieren als die SBB. Dies ergibt für die SBB Synergien. Sie können Rollmaterial, das heute auf den beiden Fernverkehrslinien eingesetzt wird, anderweitig verwenden.»





Bald erschliessen die Züge der
SOB die Gotthard-Region.

Wie gut sind die Aussichten auf Gewinne?

«Diese sind gut, weil wir mit der SBB einen fixen Preis für das Betreiben der Linien vereinbart haben. Darin enthalten ist eine kalkulierte Gewinnmarge. Das bedingt jedoch, dass die SOB zu den kalkulierten Kosten produziert. Wir sind dank unseren genauen Berechnungen zuversichtlich, dies zu erreichen.»

Was sind die grössten Herausforderungen, die bis 2020 auf die SOB zukommen?

«Wir müssen die Organisation fit machen für die zusätzliche Leistung wie z.B. den Aufbau des Personalbestands oder die rechtzeitige Beschaffung der Fahrzeuge.

Die SOB wird sich grundlegend anders aufstellen müssen. Wir werden nicht nur die Zugskilometer auf einen Schlag verdoppeln, sondern neu auch eine eigenwirtschaftlich zu betreibende Sparte <Fernverkehr> haben.»

Wo werden neue Stellen geschaffen?

«Wir werden vor allem mehr Lokführer und Zugpersonal benötigen. In anderen Bereichen wird es einzelne zusätzliche Stellen geben. In den zentralen Querschnittsfunktionen werden wir praktisch auf demselben Niveau bleiben wie heute.»

Werden künftig auch die bisherigen SOB-Lokführer über den Gotthard fahren?

«Es ist noch nicht alles im Detail geplant. Doch es wird sehr wahrscheinlich keine unterschiedlichen Personalbereiche für Regional- und Fernverkehr geben. Das gibt neue Perspektiven für jemanden, der heute beispielsweise <nur> zwischen Luzern und St.Gallen hin- und herfährt und jetzt plötzlich über den Gotthard fahren kann.

Auch in anderen Berufen wird es eine attraktive Erweiterung geben. Wir sind künftig nicht mehr nur regional, sondern national tätig. Das wird das Gesicht unseres Unternehmens, aber auch die Herausforderungen wesentlich verändern. Deshalb müssen wir die SOB auch mental auf diese Veränderungen vorbereiten.»

Was bieten die neuen Züge?

«Sie haben eine sehr hohe Laufruhe, und die bequemen Sitze bieten viel Beinfreiheit. Sie verfügen ausserdem über spezielle Familienabteile und Verpflegungsmöglichkeiten. Für ein Interregiofahrzeug setzen diese Züge völlig neue Qualitätsmassstäbe, die man bisher nur in Intercityzügen kannte.»

Berufliches

«Bauen ist mein Leben.»»

Steine, Gips, Mörtel und staubige Baustellen begleiten Thomas Albrecht schon sein Leben lang. Nun ist der erfahrene Baufachmann verantwortlich für den anspruchsvollen Umbau des denkmalgeschützten SOB-Verwaltungsgebäudes beim Hauptbahnhof St. Gallen. Der Leiter Immobilien der SOB gewährt einen Einblick in seinen Erfahrungsrucksack.

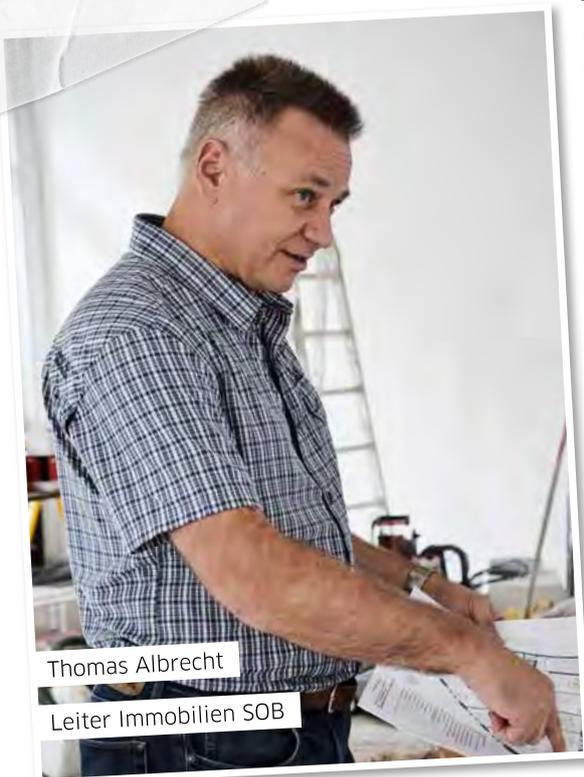
Text: Brigitte Baur, Fotos: Claudine Gund, SOB

Ein grosser, sympathischer, selbstbewusster Mann mit kurzen grauen Haaren sitzt mir gegenüber und schaut mich erwartungsvoll an: Thomas Albrecht. Ziel unseres Treffens ist ein Text über die Aufgaben der Immobilien-Abteilung. «Da bin ich jetzt aber gespannt auf die Fragen», eröffnet Albrecht in breitem Züritütsch das Gespräch, lacht und scheint dabei etwas ungläubig. Er ist seit Frühjahr 2017 Leiter Immobilien bei der SOB. Die Abteilung stehe bei den Mitarbeitenden nicht gerade an erster Stelle, wenn es um das Aufzählen der branchenüblichen Bereiche im Unternehmen gehe, erklärt er. Bei meiner Frage nach dem Grund zuckt Thomas Albrecht mit den Schultern. «Vielleicht werden wir als Exot in einem Bahnunternehmen einfach zu wenig wahrgenommen», bedauert er. Nur vielleicht? Nun, bei einem Unternehmen wie der SOB denken die meisten Leute als Erstes an Züge, Schienen, Pendler, Schotter oder an den Lokomotivführer. Dass es die «Immo» gibt, ist allgemein bekannt. Doch was das Team um Thomas Albrecht den ganzen Tag macht, wissen die wenigsten. Also frage ich nach, ...

Brachland wandeln zum Wertobjekt

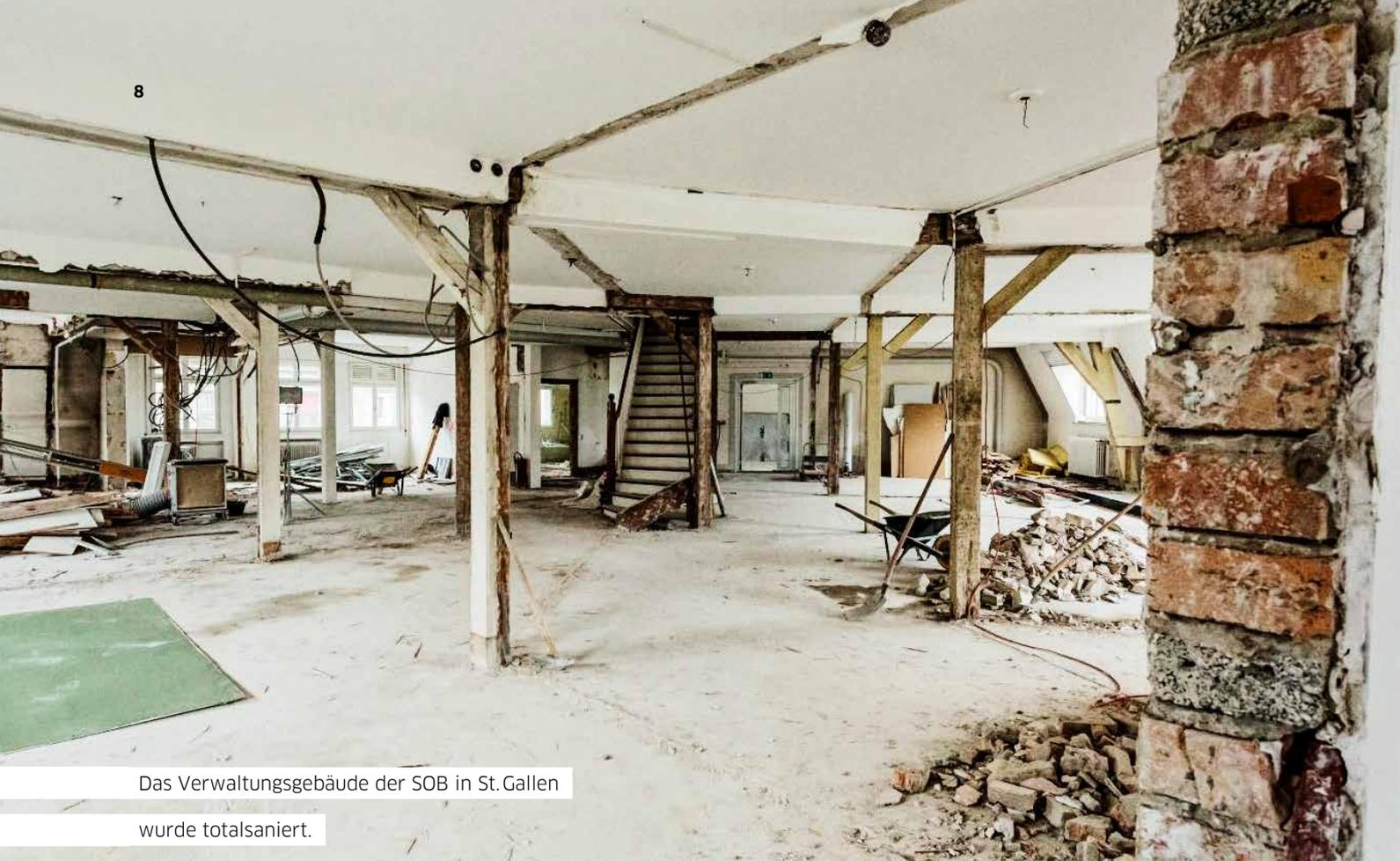
... was Interessantes zutage fördert. In erster Linie ist die Immobilien-Abteilung für alle Aufgaben in den Bereichen Bereitstellung, Bewirtschaftung und Unterhalt sämtlicher Objekte im Immobilienportfolio der SOB zuständig. Inklusive der SOB-Bahnhöfe, die gemäss Albrecht alle in einem tadellosen Zustand sind. Ein Erbe seines umsichtigen Vorgängers. Weiter gehört die Bewertung der bestehenden SOB-Gebäude nach Lage, Art, Beschaffenheit, Nutzungsmöglichkeit und Ertrag ebenso zum täglichen Geschäft wie die Beurteilung brachliegender Areale mit Entwicklungspotenzial. Beispielsweise aktuell die Umnutzung der Brachflächen beim Bahnhof Wattwil: Hier baut die SOB nicht mehr benötigte Abstellgleise und Verladerampen zurück und realisiert gemeinsam mit der Pensionskasse ASGA neuen Wohn- und Gewerberaum. Vor allem in der Reaktivierung der unbebauten Flächenreserven sieht Thomas Albrecht grosses Potenzial für neue Bauprojekte: «Zum einen bedeuten brachliegende Flächen ungenutztes Kapital, zum anderen besteht ein wachsendes Interesse, an urbanen Orten zu wohnen oder zu arbeiten.»

Neben vielen weiteren Aufgaben wie der Erarbeitung von Gebietskonzepten, Zonenplananpassungen und der



Thomas Albrecht

Leiter Immobilien SOB



Das Verwaltungsgebäude der SOB in St.Gallen wurde totalsaniert.

Ausarbeitung von Gestaltungsplänen ist Thomas Albrecht Brandschutzverantwortlicher für die Gebäude der SOB. Wie der Name schon sagt, gehört die Minimierung von Brandrisiken in allen SOB-Gebäuden zu dieser verantwortungsvollen Aufgabe. Ziel ist es, alle baulichen, technischen und organisatorischen Brandschutzmassnahmen so aufeinander abzustimmen, dass alle Mitarbeitenden im Ernstfall geschützt sind. Ich bin beruhigt. Denn Brandschutz steht bei der Sanierung unseres SOB-Verwaltungsgebäudes am Hauptbahnhof in St.Gallen weit oben auf der Liste. Als Gesamtprojektleiter und Bauherrenvertreter betreut Thomas Albrecht seit Herbst 2016 den anspruchsvollen Umbau. Das beeindruckende und denkmalgeschützte Jugendstilgebäude aus dem Jahr 1908 wurde vom Keller bis unter das Dach ausgehöhlt. Diesen Herbst sind die umfangreichen Sanierungsarbeiten abgeschlossen. Danach beziehen rund 50 SOB-Mitarbeitende, nach einem Jahr Provisorium im Neumarkt 4, ihre neuen Arbeitsplätze. Alles totalsaniert und bezugsbereit in zwölf Monaten. Für mich beeindruckend. Für Thomas Albrecht war es eine Herkulesaufgabe. «Ohne meinen grossen Erfahrungsrucksack hätte ich diese Aufgabe wohl nicht erfüllen können.»

Vier Jahrzehnte Erfahrung

Thomas Albrecht wirkt sachlich, konzentriert und ruhig. Seine Antworten sind klug und sicher. Vielleicht hilft ihm sein Sternzeichen Waage, alles geduldig und präzise zu

beantworten. Vielleicht ist es aber auch der Umstand, dass er sich auf dem Bau jahrelang in Geduld üben musste. Spricht er jedoch über seine Arbeit, funkeln seine Augen. Die Leidenschaft für das Bauen begleitet ihn seit bald vier Jahrzehnten. Ein Baumsch durch und durch, wie er sich selber beschreibt.

Doch spulen wir hier mal 38 Jahre zurück. Die grosse Erfahrung kommt nicht von ungefähr: Der heute 54-Jährige ist im zürcherischen Bülach aufgewachsen – was seinen Nicht-Sankt-Galler-Dialekt erklärt. Im benachbarten Hörli schloss er seine Grundausbildung als Maurer ab. Nach der Lehre folgten Weiterbildungen zum Hochbautechniker und Bauleiter, danach die Aufgabe als Projektleiter in einem Architekturbüro. 2001 gründet er gemeinsam mit einem Geschäftspartner ein Bauleitungs- und Planungsbüro in Uster.

Via Tageszeitung zur SOB

Private Gründe waren für die Schliessung der Firma in Uster und den Umzug nach Appenzell Ausserrhoden verantwortlich. In Rehetobel, hoch über der Stadt St.Gallen, bot sich dem zweifachen Familienvater in der Gemeindeverwaltung eine neue Herausforderung an. Auf Gemeindeebene wechselte er von der Seite eines Bittstellers in handfeste Wirtschaftspolitik, erteilte als Bauverwalter geforderte Baubewilligungen und leitete – nebst verschiedenen Kommissionen – Projekte im Tief-, Strassen- und Leitungsbau. Bis ein Stelleninserat der SOB in der



Auch die Einrichtung im Verwaltungsgebäude beschäftigt Thomas Albrecht.

Tageszeitung Thomas Albrechts Aufmerksamkeit weckte. Die Zeit für eine neue Herausforderung war da. 2014 wechselt er als Projektleiter in die Abteilung Immobilien bei der SOB. Drei Jahre später, nach dem erfolgreichen Abschluss als Eidgenössischer Immobilienbewirtschafter, übernimmt der erfahrene Baufachmann die Leitung der Abteilung. Und was prägt heute seinen Alltag? «Die Arbeit mit meinem Team, die ständig wechselnden Anforderungen und die Vielfalt der Menschen, mit denen ich zu tun habe, stellen einen hohen Anspruch an meine Arbeit. Zudem übte die nachhaltige Gestaltung von Gebäuden, Räumen oder Flächen schon immer einen besonderen Reiz auf mich aus. Etwas Nachhaltiges zu erschaffen, das noch Jahre später jeder sehen und benutzen kann.»

Und jetzt, am Ende unseres Gesprächs, mogelt sich ein kurzer besinnlicher Moment in dieses sachliche Gespräch über sanierungsbedürftige Immobilien, brachliegendes Bauland und schroffe Handwerker. «Ja, Bauen ist mein Leben», bringt Thomas Albrecht rückblickend alle seine Antworten auf einen Nenner.

SOB-Immobilien-Portfolio

- 27** Bahnhöfe
- 1** Verwaltungsgebäude in St. Gallen
- 1** Geschäftshaus in Wädenswil
- 34** Mietwohnungen
- 69** Gewerbeverträge
- 68** Parkplätze
- 14** P+R-Anlagen
- 128** Flächenvermietungen, wie Plakatwände oder Zeitungsboxen



Aussichten – Einsichten

Was macht die SOB aus? Sind es die FLIRTS, die ihre Runden um den Säntis drehen? Oder ist es der über die Landesgrenzen hinaus bekannte Voralpen-Express? Nein, geschätzte Leserinnen und Leser: Sie sind es. Unsere Gäste. Sie geben der SOB ein Gesicht und hauchen ihr Leben ein. Für diese Schriftzug-Ausgabe waren wir auf unseren Zügen unterwegs und durften einige von Ihnen kennenlernen.

Interviews: Ramona Schwarzmann, Sarina Bruggmann, Ramona Tiefenthal

Fotos: Ramona Tiefenthal



Alfred Hadorn (74)

Herr Hadorn, wohin sind Sie heute unterwegs?

«Heute führte mich meine Fahrt nach Rorschacherberg für einen Spaziergang. Jetzt bin ich auf dem Nachhauseweg. Ich bin viel unterwegs. Daher hat mich der Zugbegleiter vorhin mit Namen angesprochen. Ich reise etwa 300 Tage im Jahr mit dem Voralpen-Express.»

Sie sind also ein sehr passionierter Zugfahrer?

«Ja, und ob! In der Schweiz gibt es kaum einen Kilometer, den ich nicht mit dem Zug abgefahren bin – bis auf ein paar Nebenstrecken im Wallis vielleicht.»

Was schätzen Sie denn so besonders am Zugfahren?

«Wissen Sie was: Ich habe kein Natel, und ich trage keine Uhr – und das schon seit Lebzeiten! Ich mag die Unabhängigkeit und die Flexibilität. Ich kann ein- und aussteigen, wann und wo ich will.»

Dann haben Sie für unsere Leserinnen und Leser auch einen guten Reisetipp?

«Da muss ich kurz überlegen – ich war auch im Ausland sehr viel mit dem Zug unterwegs. Da würde ich die Strecke von Bergen über Oslo nach Trondheim empfehlen. In der Schweiz gefällt mir die Strecke von Zweisimmen über Gstaad nach Montreux besonders gut.»



Die Stadtansicht von Trondheim, Norwegen.



Helen Fries (83)



Franz Fries (86)

Grüezi, Frau und Herr Fries. Wohin sind Sie denn heute unterwegs?

«Heute Morgen sind wir von Luzern nach St.Gallen gefahren. Jetzt sind wir wieder auf dem Nachhauseweg. Das ist wirklich eine schöne Strecke mit dem Voralpen-Express.»

Gibt es etwas, das Sie am Zugfahren besonders schätzen?

«Wir schätzen vor allem die Freiheit, überall ein- und aussteigen zu können. So einfach wie früher ist es allerdings auch nicht mehr, da die Anschlüsse immer knapper werden. Im Alter ist das gar nicht so einfach, in kurzer Zeit umzusteigen. Aber dafür kommt heute in 15 oder 20 Minuten schon wieder der nächste Zug, dann ist das halb so wild. Gespräche mit anderen Zugpassagieren kommen heutzutage leider nur noch selten vor. Wir würden einen regeren Austausch schätzen.»

Haben Sie einen Reisetipp für unsere Leserinnen und Leser?

«Oh ja: mit Bahn und Schiff in den Norden. Diese Reise haben wir 1982 gemacht. Mit dem Zug sind wir bis nach Oslo gefahren. Eine wunderschöne Strecke. Danach eine Hurtigruten-Reise bis an die russische Grenze – ich glaube, das waren dann noch etwa zwölf Tage auf dem Schiff. Diese Reise hätten wir gerne ein zweites Mal unternommen.»

Der Glacier Express auf dem Landwasserviadukt bei Filisur.



Roman Gilb (46)

Guten Abend, Herr Gilb. Pendeln Sie nach Hause?

«Ja genau, ich fahre von Gossau nach Kaltbrunn – eine schöne Strecke. Ich pendle nun schon seit zwei Jahren.»

Welche Strecken gefallen Ihnen sonst noch besonders gut?

«Ich mag Bergstrecken wie bei der Fahrt mit dem Bernina oder dem Glacier Express sehr. Die Strecke von St. Gallen nach Luzern mit dem Voralpen-Express gefällt mir auch sehr gut. Man kann dabei eine wunderschöne Landschaft geniessen.»

Sie fahren mit dem Zug statt mit dem Auto zur Arbeit.

Was mögen Sie am Zugfahren, und was vermissen Sie?

«Im Zug kann ich mich entspannen, die Zeit für mich geniessen und ein Buch lesen. Zu Hause warten die Kinder und erfordern meine Aufmerksamkeit. Zudem ist der Zug ein sehr sicheres Verkehrsmittel. Ich kann mich zurücklehnen und muss mich auf nichts konzentrieren. Die spontanen Gespräche fehlen mir hie und da. Durch die vielen Medien, die uns zur Verfügung stehen, sind die Reisenden meistens für sich. Sie lesen Zeitung oder sind mit dem Smartphone beschäftigt – eigentlich schade.»

Mit wem würden Sie am liebsten einmal eine Zugfahrt unternehmen – ganz hypothetisch?

«Mit Martin Luther. Das wäre eine sehr spannende Reise.»



Frau Lendenmann, wohin führt Sie Ihre Reise?

«Ich bin unterwegs von Rorschach nach Pfäffikon SZ für einen geschäftlichen Termin. Ehrlich gesagt bin ich eigentlich lieber mit dem Auto unterwegs, aber im Moment bin ich ohne Führerausweis.»

Was bevorzugen Sie denn am Autofahren?

«Zum einen fahre ich einfach gerne Auto und habe mich schon immer für Autos interessiert. Ich mag das Auto lieber, weil ich damit flexibler bin und nicht zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort sein muss. Zum anderen genieße ich die Zeit für mich allein. Aber für kurze Strecken wie von Rorschach nach St. Gallen nehme ich auch den Zug. Dann muss ich nicht noch einen Parkplatz suchen.»



Ceren Lendenmann (25)

Gefällt Ihnen eine Zugstrecke besonders gut?

«Ja, ich mag die Strecke von Uznach nach Pfäffikon sehr gern. Mir gefällt der See so gut. Ich könnte mir auch gut vorstellen, zum Beispiel in Rapperswil zu wohnen.»



Aurelia Merten (11) und

Michael Jürges (50)

Grüezi mitenand. Wohin sind Sie heute unterwegs?

M. J.: «Wir waren gerade für einen Termin in St. Gallen. Jetzt sind wir auf dem Rückweg nach Wattwil. Ich muss wieder zur Arbeit und Aurelia in die Schule.»

Sie nutzen dafür den Zug statt das Auto. Mögen Sie am Zugfahren etwas Bestimmtes?

M. J.: «Ich komme aus Deutschland und bin seit elf Jahren in der Schweiz. Es ist toll, wie pünktlich hier immer alles ist. Wenn es grössere Verspätungen gibt, haben diese meistens einen guten Grund – zum Beispiel ein Unwetter.»

A. M.: «Ich mag den Zug, weil man sich hier nicht anschnallen muss. Und es hat grössere Fenster als im Auto.»

Wie beschäftigen Sie sich denn während der Zugfahrt?

M. J.: «Ich lese gerne oder unterhalte mich mit meinen Mitreisenden.»

A. M.: «Ich beschäftige mich im Zug mit dem Handy. Aber ich schaue auch gerne einfach aus dem Fenster.»

Fahren Sie mit dem Zug auch in die Ferien? Haben Sie einen Reisetipp?

M. J.: «In die Ferien fahren wir selten mit dem Zug. Das ist mit den Kindern etwas umständlich, weil man den halben Haushalt mitnehmen muss. Im April war ich allerdings mit meiner Frau übers Wochenende in Dijon. Da sind wir mit dem Zug hingefahren. Das war sehr schön. Und ich erinnere mich, dass wir in der Schule einen Ausflug von Köln über Moskau bis nach Leningrad gemacht haben. Die Zugfahrt dauerte etwa zwei Tage, und die Strecke ist sehr abwechslungsreich.»

Grüezi mitenand. Dürfen wir uns zu Ihnen setzen?

«Natürlich. Wir sind gerade unterwegs von Kaltbrunn nach Herisau. Ich bin mit meiner Enkelin unterwegs zum Hof ihres Vaters. Sie freut sich schon auf das neugeborene Kälbli, das wir besuchen.»

Gibt es etwas am Zugfahren, das Sie besonders schätzen?

«Im Auto muss man sich immer konzentrieren. Wenn ich den Zug nehme – vor allem in die Stadt – muss ich keinen Parkplatz suchen. Ich schätze die freie Platzwahl und dass man sich die Beine vertreten kann. Ich besuche im Zug auch ab und zu das Restaurant.»

Dann sind Sie auch in der Freizeit viel mit dem Zug unterwegs?

«Ja, ich mache gerne Ausflüge in die Ostschweiz. Da ich ein Halbtax habe, löse ich oft eine 9-Uhr-Tageskarte für 20 Franken.»

Und wenn Sie mit einer Person Ihrer Wahl – ganz hypothetisch – eine Zugfahrt machen dürften, wer wäre das?

«Ich würde gerne mit einem Bundesrat Zug fahren – mit Ueli Maurer oder Doris Leuthard zum Beispiel. Dann könnte ich ihnen ein paar Fragen über die Schweiz stellen.»



Helen von Aarburg (63) mit Enkelin (3,5)



Tobias Rüegg (20)

Grüezi, dürfen wir uns ein paar Minuten zu Ihnen setzen? Wohin sind Sie heute unterwegs?

«Ich fahre von Uznach nach Rapperswil, um den schönen Sonntagnachmittag am See zu verbringen. Und ich werde meine Freundin zum Zmittag einladen.»

Fahren Sie oft Zug? Haben Sie eine Lieblingsstrecke?

«Ja, ich bin oft mit dem Zug unterwegs. Schon zweimal habe ich eine einmonatige Interrail-Reise gemacht. Ich bin schon in 15 Ländern mit dem Zug gereist. Besonders gut gefällt mir die Strecke von Stockholm nach Narvik. Narvik ist der nördlichste Punkt, den man mit dem Zug erreicht. Die Fahrt dauert etwa 21 Stunden.»

Hatten Sie auf einer Ihrer Reisen ein Erlebnis, an das Sie sich besonders gern erinnern?

«Ja, ein Erlebnis war ganz lustig: Auf der Rückreise von Narvik nach Stockholm habe ich einige Fans der Musikgruppe <AC/DC> getroffen und bin mit diesen ins Gespräch gekommen. Am Ende landeten wir alle – das waren etwa 30 Personen – im Speisewagen, wo wir etwas tranken. Dort sassen wir dann bis in die frühen Morgenstunden. Das war eine schöne und heitere Begegnung.»

Lust auf Bahnreisen?

Lassen Sie sich in einem unserer Bahnreisezentren inspirieren!

www.sob.ch/bahnreisezentren

Burghalden, Einsiedeln, Herisau, Nesslau-Neu St. Johann, Samstagern, Wattwil, Wittenbach und Wollerau



Wintertipp Venedig

Erklärendes

Wo Fahrzeuge regenerieren.

In ihren zwei Service-Zentren in Herisau und Samstagern wartet und repariert die SOB eigenes und fremdes Rollmaterial. Dieses Angebot will sie auch in Zukunft aufrechterhalten und in der Branche als Kompetenzzentrum für die Instandhaltung von Rollmaterial wahrgenommen werden.

Text: Claudine Gund, Fotos: SOB

Die SOB hat eine klare Strategie: Sie will sich weiterentwickeln. Jüngster Beweis ist ihr Sprung aufs Fernverkehrsparkett. Auch eigene bzw. bestehende Angebote in anderen Geschäftsbereichen will sie ausbauen. Dazu gehören zum Beispiel Drittgeschäfte im Geschäftsbereich Support, also der Unterhalt fremder Fahrzeuge.

Lebenszyklus verlängern

Die SOB hat sich in den letzten Jahren einen Namen gemacht als kompetente Anlaufstelle für die Instandhaltung von Lokomotiven, Reise- und Güterwagen. Immer wieder steht in den Service-Zentren zwischen allen Voralpen-Express-Fahrzeugen und SOB-Flirts fremdes Rollmaterial. Ebenso wie Unternehmen aus der Gleisbaubranche vertrauen auch andere Bahnunternehmen dem Know-how der SOB und bringen ihre Fahrzeuge für eine Wartung oder Revision nach Herisau oder Samstagern.

Was mit einem Fahrzeug im Service-Zentrum geschieht, hängt von seinem Zustand und dem Kundenwunsch ab. Das Angebot der SOB ist breit und geht weit über klassische Reparaturen hinaus. Wenn der Kunde selbst nicht weiss, was an seinem Fahrzeug zu tun ist, nehmen die SOB-Mitarbeitenden es zuerst genau unter die Lupe und notieren alle Mängel und Schäden. Anhand dieser Zustandsaufnahme, die je nach Schadensbild einen bis drei Tage dauern kann, erstellt sie eine Offerte.

Von Kopf bis Fuss, vom Dach zum Rad

Oft sind Revisions- und Wartungsarbeiten Teile der Offerte. Unter Revision versteht man die Durchsicht und Kontrolle einer Komponente, zum Beispiel eines Drehgestells oder Bremssatzes, aber auch der gesamten Elektronik. Je regelmässiger ein Fahrzeug revidiert wird, desto eher fallen Mängel auf und können repariert werden, bevor sie zu einem (Sicherheits-)Problem werden. Ebenso regelmässig wie Revisionsarbeiten sollten Wartungsarbeiten erfolgen. Darunter fallen sämtliche Arbeiten an einer Anlage, wodurch sie funktionsfähig bleibt. Die SOB wartet zum Beispiel Radsätze, Zug- und Stossvorrichtungen sowie Bremsen. Auch hier stets mit dem Ziel, dass die Komponente möglichst lange genutzt werden kann; Stichwort Life-Cycle-Management.

Obwohl die Service-Zentren in Herisau und Samstagern mit modernsten Maschinen und Messsystemen ausgestattet sind und die SOB in der Lage ist, viele Ersatzteile in der eigenen Werkstatt zu fertigen, muss auch sie manchmal Hilfe von aussen beanspruchen. Für Schweissarbeiten an tragenden Elementen fehlt ihr zum Beispiel die Berechtigung, und auch Elektromotoren muss sie



Der 1892 gebaute Personenwagen der Zürcher Museums-Bahn erstrahlt nach vielen Stunden Arbeit in neuem Glanz.

extern revidieren lassen. Das über all die Jahre aufgebaute, gute Verhältnis zu anderen Anbietern von Rollmaterialinstandhaltungen zahlt sich in diesem Fall aus, sodass die SOB bei denselben diese Leistungen ein- und ihrem Kunden weiterverkaufen kann.

Interessantes Zusatzgeschäft

Das Geschäft für Dritte hat Potenzial. 2016 hat der Geschäftsbereich Support hier einen Umsatz von 600 000 Franken erwirtschaftet. Immer eine besondere Freude sind den SOB-Handwerkern die historischen Bahnwagen, die ihre Wege nach Herisau oder Samstagern finden. Für den Unterhalt dieser älteren Wagen ist mechanisches Wissen gefragt, das langsam zu verschwinden droht, das sich die SOB aber über all die Jahre bewahrt hat – und bewahren will.

Einer der letzten Patienten, den die SOB behandelt hat, ist ein 1892 gebauter Personenwagen der Zürcher Museums-Bahn, der bei einem Unfall im Winter 2016 schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde. Fünf SOB-Mitarbeitende haben in rund 1 000 Stunden sämtliche Teile des Untergestells demontiert, repariert und neu gerichtet, den Wagenkasten auseinander- und wieder zusammgebaut und die Abdeckungen lackiert oder gespritzt, sodass das

Maschinenpark in den Service-Zentren

Die beiden Service-Zentren der SOB sind unterschiedlich ausgestattet. In der Halle in Herisau überdreht die SOB hauptsächlich Radsätze auf der Unterflurdrehbank (Wiederherstellung von Radprofilen), in Samstagern stehen aufgrund der Ausrichtung auf schwere Instandhaltung mehr Maschinen für die Metallverarbeitung.

Herisau

- Unterflurdrehbank
- Dacharbeitsstand für Wagen
- Fahrzeugwaschanlage

Samstagern

- Fahrzeugabhebeanlage für 75-m-Fahrzeuge
- Drehgestell-Prüfstand für Normalspur-Drehgestelle
- Prüfstand für Pneumatikventile
- Kleinteilwaschanlage
- Fahrzeugwaschanlage

In Samstagern gibt es zudem eine Spritzkabine, in der die SOB-Fahrzeuge lackiert und beschriftet werden.



Ein Wagen und eine Lok des Voralpen-Express im Service-Zentrum in Samstagern.

Fahrzeug am 13. April 2017 nach fünfmonatiger Reha bei prächtigem Frühlingswetter aus dem Service-Zentrum in Samstagern entlassen werden konnte. Die SOB hat aber auch Stammkunden wie zum Beispiel die

Jurabahnen (Chemins de fer du Jura, kurz CJ), die ihre Fahrzeuge regelmässig in die Ostschweizer Hausgarage überführen. Die nächste Erholungskur für das CJ-Rollmaterial steht im Dezember 2017 an.

Kniffliges

Wettbewerb

Welches Bild dieser Ausgabe zeigen wir hier in Nahaufnahme? Ihre Lösung (Titel des Beitrags und Seitenzahl) senden Sie bitte bis zum 31. März 2018 an: Schweizerische Südostbahn AG, Redaktion Schriftzug, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen, oder an einsteigen@sob.ch mit dem Betreff «Wettbewerb Schriftzug». Absender (Name, Adresse, Ort) nicht vergessen. Viel Glück.

1. Preis: Taschenlampe Maglite Mini
2. Preis: Mini-Windfighter rot
3. Preis: Sitzkissen «Mein Platz»



Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die Gewinner werden benachrichtigt. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Es besteht kein Anrecht auf Barauszahlung der Preise. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mit Ihrer Teilnahme am Wettbewerb akzeptieren Sie die allgemeinen Wettbewerbsbedingungen.

Nützliches

Für SOB-Fans

Als Geschenk, für zu Hause oder für unterwegs - die praktischen Fanartikel der Südostbahn sind vielseitig einsetzbar und begleiten Sie durch den Alltag. Die Artikel erhalten Sie in unserer Zentrale am Bahnhofplatz 1a in St. Gallen, in den Bahnreisezentren der SOB oder online unter www.fanshop.sob.ch.



SIGG-Trinkflasche

Die originale SIGG-Trinkflasche ist 100% wiederverwertbar und besteht aus hochwertigen Materialien. Sie begleitet Sie nicht nur bei sportlichen Aktivitäten, sondern auch bei Ausflügen mit der SOB.

Preis CHF 19.90 (exkl. CHF 5.- Versandkosten)

SOB-Bildkalender 2018

Der Bildkalender begleitet Sie durchs Jahr 2018 und präsentiert Ihnen jeden Monat ein Foto unserer Züge, die durch die malerische Landschaft fahren.

Preis CHF 28.90 (exkl. CHF 5.- Versandkosten)



Viele weitere Artikel finden Sie unter www.fanshop.sob.ch



USB-Stick Flirt, 8GB

Ob für zu Hause oder bei der Arbeit: Der originale USB-Stick im Flirt-Design speichert alle Ihre Daten, damit Sie sie stets griffbereit haben.

Preis CHF 14.90 (exkl. CHF 5.- Versandkosten)

Wissenswertes

Damit Sie hören, wo's langgeht.

Das Warten am Bahnhof auf die nächste Zugeinfahrt ist alles andere als ruhig: Das Quietschen der Räder und Zischen der Bremsen vermischt sich mit Umgebungsgläuschen und den Gesprächen der am Perron stehenden Reisenden. Und über deren Köpfen ertönt zusätzlich eine Stimme aus den Lautsprechern. Doch wie kommt die Stimme dahin? Wie entstehen die Durchsagen an den SOB-Bahnhöfen?

Text: Claudine Gund, Fotos: Ursel Kälin, SOB

Man könnte meinen, dass die Bahnhofsdurchsagen keine grosse Sache seien. Dafür braucht es ja nur ein Mikrofon, eine Person, die etwas hineinspricht, und schon hören die Fahrgäste am Perron die Information aus dem Lautsprecher. So einfach ist es allerdings nicht, wie ein Blick in die Telekommunikationsabteilung der SOB zeigt.

Altes gegen neues System

Für die Durchsagen braucht es weit mehr als nur eine Sprecherin oder einen Sprecher und ein Aufnahme- und Wiedergabegerät. Bei der SOB ist das sogenannte Beschallungssystem ein Teil der Betriebstelefonanlage. Diese wiederum ermöglicht es den Zugverkehrsleitenden in der Betriebszentrale zu telefonieren, per Funk zu kommunizieren und auf das Netz des Lokpersonals zuzugreifen. Und eben auch, die Reisenden am Perron via Beschallung (also über die Lautsprecher) zu informieren.

Die heutige Betriebstelefonanlage der SOB ist seit 2009 im Einsatz. Das ist eine lange Zeit für ein System dieser Art. Nicht, dass es sich nicht bewährt hätte. Im Gegenteil: Die Hardware war damals ihrer Zeit voraus und eine der ersten der Branche, die über einen Touchscreen verfügte. Es ist üblich, dass ein solches System nach zehn Jahren sein Lebensende erreicht. Für die SOB war das Grund genug, sich dieses Jahr mit der Ersatzbeschaffung zu befassen und im Zuge deren auch die aktuelle Beschallungsanlage (also die Lautsprecher an den Bahnhöfen) und die Durchsagen zu erneuern.



Das alte System war fest am Arbeitsplatz installiert und konnte nicht bewegt werden.



Die «Macher» der neuen Durchsagen im Studio. V.l.n.r.: Armin Rechsteiner, Projektleiter SOB; Corinne Hobi, Sprecherin; Tibor Lörincz, Produzent; Walter Büsser, SOB, zuständig für die Aussprache der Durchsagen.

Viele Sätze, viele Wörter

Wer oft an SOB-Bahnhöfen ein- und aussteigt, dem sind die heutigen Durchsagen bestimmt schon aufgefallen. Sie sind gewöhnungsbedürftig, so viel darf man sagen, und passen nicht allen Reisenden. Die Stimme tönt alles andere als menschlich, sondern erinnert eher an ein Computerspiel. Und so abwegig ist das gar nicht. Die heutigen Durchsagen wurden zwar anfänglich von einer echten Person gesprochen, aber nachträglich unüberhörbar am Computer bearbeitet und zusammengesetzt. «Text-to-speech» nennt man dieses System, mit dem die SOB fast zehn Jahre gut zurechtgekommen ist. Deshalb dient dieses auch als Basis für das verbesserte System «Text-to-human-voice».

In den neuen Durchsagen, die ab Anfang 2018 zu hören sein werden, steckt mehr Mensch als früher. Das hat mit der Art zu tun, wie die Durchsagen aufgenommen werden. Neu hat die SOB Langtexte, also ganze Sätze, aufgenommen, nicht mehr nur einzelne Wörter oder Satzfragmente. Dafür mussten die Mitarbeitenden in der Betriebszentrale jeden erdenklichen Satz, der je an einem SOB-Bahnhof gehört werden soll, auflisten. In der Liste finden sich Aussagen wie «Einfahrt der S11 nach Biberegg, Abfahrt 05.51 Uhr», «Information zum Bahnverkehr: Die Strecke zwischen Steinerberg und Häggenschwil-Winden ist unterbrochen, Grund dafür ist eine Fahrleitungsstörung» oder auch das obligate «Wir bitten Sie um Entschuldigung».

Zwischendurch entdeckt man auch Sätze, die auf den ersten Blick nicht viel Sinn ergeben. «Information zum Bahnverkehr: Die Strecke zwischen Ziegelbrücke und Urnäsch ist unterbrochen, Grund dafür ist ein Lawinenniedergang»

ist so einer. Zum einen liegen Urnäsch und Ziegelbrücke über 26 Kilometer Luftlinie auseinander. Ein Lawinenniedergang zwischen den beiden Dörfern hätte wohl verheerendere Auswirkungen als nur die Störung des SOB-Bahnverkehrs. Zum anderen fährt die SOB in Urnäsch nicht einmal vorbei. Die Aussage ist dennoch wichtig. Denn der Betriebszentrale geht es nicht darum, alle gesprochenen Langtexte auch zu verwenden. Vielmehr legt sie sich mit solchen Fantasiedurchsagen einen Topf voller Sätze und Wörter an, aus denen sie im Sonderfall eine Durchsage zusammensetzen kann.

Vorzüge einer Frauenstimme

Die Bedingung «Flexibilität», also Durchsagen selbst zusammensetzen zu können, stellten die Mitarbeitenden der Betriebszentrale auch dem Projektleiter Armin Rechsteiner. Denn wäre das System dazu nicht fähig, müssten die Zugverkehrsleitenden z. B. eine Zugausfallmeldung alle zehn Minuten selbst sprechen. Nicht jede Person macht das gerne oder kann das gleich gut. Das neue System macht das automatisch. Für die Stimme musste ein Profi her. Es sollte wieder eine Frauenstimme sein, denn anscheinend reagieren Reisende auf eine von einer Frau gesprochene Verspätungsmeldung gelassener. Gefunden hat Rechsteiner die Stimme in Corinne Hobi. Sie hat fünf Tage im Studio verbracht, über 5 200 Sätze gesprochen, Wörter unterschiedlich betont – je nachdem, ob sie am Satzanfang oder in der Mitte vorkommen – und dabei viel Tee getrunken. Für die Stimmbänder. Aus den Lautsprechern wird sie frühestens Anfang 2018 zu hören sein, zunächst an allen SOB-Bahnhöfen.

Das Gesicht hinter der Stimme

Interview: Ramona Tiefenthal



Corinne Hobi, was genau ist Ihr Beruf, und wie kamen Sie dazu?

«Die genaue Berufsbezeichnung ist <Voice Over Sprecherin>. Vor etwa 30 Jahren bin ich eigentlich eher zufällig auf diesen Beruf aufmerksam geworden, ohne zu wissen, dass dies überhaupt ein Beruf ist.

Ich arbeitete als Flight Attendant bei der Swissair. Als ich eine Zeit lang nicht fliegen konnte, sagte man mir, ich solle doch die Ansage-Bändli besprechen, da ich so eine angenehme Stimme hätte. Da habe ich mein Talent wohl entdeckt. Im Laufe der Jahre habe ich dann immer wieder Weiterbildungen absolviert und Kurse besucht, und seit etwa vier Jahren bin ich professionell auf dem Markt.»

Wie kam es zur Zusammenarbeit mit der SOB? Gab es ein Casting?

«Ein Casting gab es nicht direkt – aber das Prinzip ist ähnlich. Beim Verband der professionellen Sprecherinnen und Sprecher (VPS) kann man sich Hunderte Stimmen in vielen verschiedenen Sprachen anhören. Mein Produzent hat der SOB einige davon zur Auswahl angeboten. Aufgrund dieser Tonmuster hat die SOB sich dann für mich entschieden.»

Woher könnten unsere Leserinnen und Leser Sie sonst noch kennen? Haben Sie schon früher Aufnahmen dieser Art, speziell für Transportunternehmen, gemacht?

«Nein, Aufnahmen wie diese für eine Bahngesellschaft habe ich noch nie gemacht. Ihre Leserschaft kennt mich vielleicht von der Visilab-Weihnachtswerbung. Ich habe aber auch schon für H&M oder verschiedene Dokfilme Aufnahmen gemacht. Auch die Telefonansagen von Raiffeisen habe ich besprochen. Ausserdem spreche ich zum Beispiel auch für Aktivitäten im Tierschutz – dafür verlange ich aber kein Honorar, da mir dies persönlich ein wichtiges Anliegen ist.»

Wenn Sie selbst eine Zugdurchsage kreieren dürften, wie würde sie lauten? Wie würden Sie die SOB-Reisenden gerne begrüßen?

(lacht) «Puh, da muss ich kurz überlegen. Vielleicht so: <Liebe Gäste der einzigartigen Südostbahn: Ich freue mich, dass ich Sie im schönsten Zug der Schweiz nach St. Gallen willkommen heissen darf, und wünsche Ihnen eine angenehme Reise in die wunderbare Ostschweiz.> Das müssen Sie dann aber mit einem Augenzwinkern schreiben, gell!»

Möchten Sie unserer Leserschaft abschliessend noch etwas mit auf den Weg geben?

«Ich denke, es ist wichtig, dass sich die Menschen der Bedeutung und des Einflusses einer Stimme bewusst werden. Die Wirkung einer Stimme wird oft unterschätzt. Eine Stimme geht direkt ins Herz. Das merkt man vor allem im Umgang mit Tieren oder Kindern. Eine Stimme gräbt sich tiefer ins Gedächtnis ein als ein Bild; sie bewegt und weckt Emotionen. Eine Stimme kann viel bewirken – im positiven wie im negativen Sinn. Denken Sie immer daran, wenn Sie mit anderen sprechen.»

Sie möchten Aufnahmen von Corinne Hobi hören? Besuchen Sie ihre Website:

www.voice4u.ch

Hören Sie Corinne Hobi sowie Aufnahmen von unterschiedlichen Sprecherinnen und Sprechern unter **www.vps-asp.ch**



Verändertes

Für weitere 50 Jahre

Bei neuen Ingenieurbauten geht man von einer Nutzungsperiode von 100 Jahren aus. Dies gilt auch für die beiden Tunnels zwischen St.Gallen St.Fiden und Wittenbach. Bruggwald- und Galgentobel-tunnel werden 2018 für 24 Mio. Franken im Rahmen einer neunwöchigen Streckensperre für weitere 50 Jahre gerüstet. Zeitgleich wird der Studerswilenbach verlegt.

Text: Ursel Kälin, Foto: SOB, Grafik: Sags

Der Bruggwald- wie auch der Galgentobel-tunnel wurden 1910 für die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Romanshorn-St.Gallen fertiggestellt. Beim 96 Meter langen Galgentobel-tunnel mit seinem mehrheitlich aus Natursteinmauerwerk bestehenden Gewölbe werden die teils schadhaften Spritzbetonstellen ausgebessert, die Fahrbahn ersetzt, die Entwässerung erneuert sowie eine Deckenstromschiene eingebaut.

Ein Blick zurück

Weit aufwendiger und umfangreicher gestaltet sich die Erneuerung des 1 731 Meter langen Bruggwald-tunnels. Bereits 1967, also über 50 Jahre nach dem Bau, wurde er umfassend saniert. Dort, wo kein Sohlengewölbe eingebaut wurde, hat Sickerwasser nach und nach zur Verschlammung des Gleiskörpers geführt. In der Folge konnten die Züge nur mit reduzierter Geschwindigkeit verkehren. Nachträglich wurde auf einer Länge von 500 Metern ein Sohlengewölbe eingebaut. Ausserdem wurden Fahrbahn, Entwässerung und schadhaftes Gewölbe im Tunnel erneuert. Die Bauzeit betrug rund zwei Jahre. Aus heutiger Sicht ist das kaum vorstellbar, aber in den florierenden 60er-Jahren, als Autos zum Statussymbol wurden, waren längere Streckensperren mit Bahnersatz – auch bedingt durch die wirtschaftliche Situation der Bahn – völlig ausgeschlossen.

Einen weiteren baulichen Eingriff erfuhr der einspurige, über 100-jährige Bahntunnel auf einer Länge von gut 70 Metern im Rahmen der Angebotsverbesserung auf den Achsen Zürich-München und St.Gallen-Stuttgart. Für die Realisierung der Verbindungsspanne von der SOB-Linie zur neuen Doppelspur Engwil-St.Gallen St.Fiden und die Verbreiterung des Tunnels um drei Meter für Doppelspur und Weicheneinbau benötigten die Akteure 2009 fünf Wochen Totalsperre.

Neu mit fester Fahrbahn

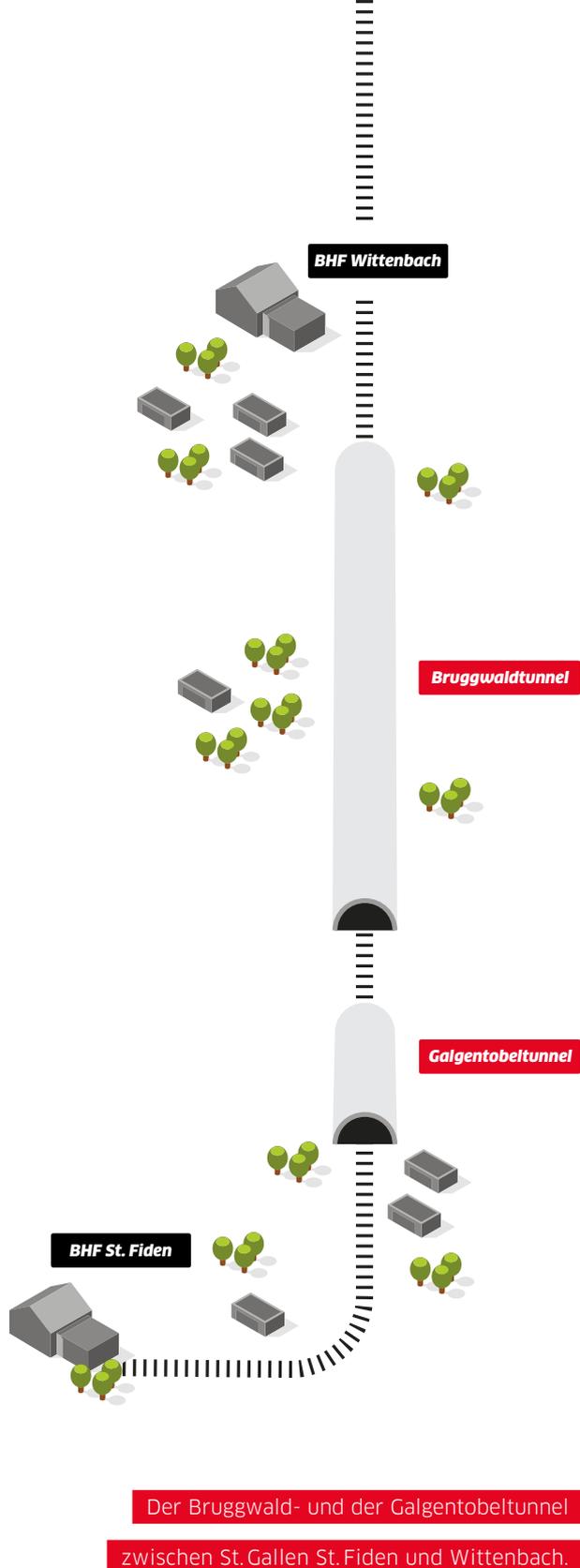
2018 steht nun – wieder nach gut 50 Jahren – eine weitere Erneuerung des Bruggwaldtunnels an. Das Gewölbe aus Natursteinmauerwerk wurde mit Spritzbeton abgedichtet, der, wie aktuelle Untersuchungen belegen, Schädstellen aufweist. Deshalb ersetzt die SOB dort die beschädigte Spritzbetonschale, erneuert die Entwässerung und saniert die Fugen. Eine weit umfangreichere Arbeit mit enormem Materialumschlag jedoch ist der Ersatz der alten Fahrbahn durch eine feste Fahrbahn. Damit kann grösstenteils auf eine Absenkung der Tunnelsohle verzichtet werden. Neu wird im Bruggwaldtunnel ebenfalls eine Deckenstromschiene eingebaut, um zusätzlich etwas Höhe für die Doppelstocktauglichkeit zu gewinnen.

Totalsperre von neun Wochen

Die Bauarbeiten beginnen Anfang April 2018 und dauern bis in den Herbst hinein. Während der Vor- und Nacharbeiten wird in verlängerten Nachtpausen von 20.50 bis 5.10 Uhr gearbeitet. Während der 9-wöchigen Totalsperre vom 9. Juli bis 9. September 2018 ist die Strecke Wittenbach–St. Gallen St. Fiden unterbrochen. Für die Reisenden bedeutet dies, dass zwischen Wittenbach und St. Gallen während der Vor- und Nacharbeiten sowie während der Totalsperre Bahnersatzbusse verkehren werden. Dass dieses Vorgehen die beste Variante ist, haben Untersuchungen gezeigt. Eine Ausführung in Totalsperre beansprucht in jedem Falle am wenigsten Bauzeit, da rund um die Uhr gearbeitet werden kann. Damit können langzeitige Langsamfahrstellen und hohe Risiken für die Betriebssicherheit vermieden werden.

Koordination mit Kantons- und Gemeindeprojekt

Integriert in die SOB-Infrastrukturernuerungen wird ein Kantons- und Gemeindeprojekt. Der Studerswilenbach, der bisher als Aquädukt über die SOB-Linie führte, wird verlegt. Er soll eingedolt, das heisst in Röhren über den SOB-Tunnel geführt werden. Dazu ist eine entsprechende Tunnelverlängerung von rund zehn Metern Länge notwendig, die sich zusammen mit den Sanierungsarbeiten ausführen lässt. Die anschliessende Instandstellung der Gleisanlagen im Bahnhof Wittenbach im Umfang von rund 6 Mio. Franken wird mit den Tunnelarbeiten ebenfalls zeitlich koordiniert.



Köstliches

Eine waschechte St. Gallerin

Nicht nur landesweit ist sie beliebt und bekannt – selbst als Vorarlbergerin kenne ich den Ruf der sagenumwobenen St.Galler Bratwurst. Mir scheint ohnehin, dass die St.Galler auf ihre Bratwurst genauso stolz oder vielleicht noch stolzer als auf die Stiftsbibliothek, das Klosterviertel oder die Olma sind. Das macht mich neugierig. Dem Geheimnis des St.Galler Wahrzeichens werde ich auf den Grund gehen.

Text und Fotos: Nicole Wolf

Es ist 8 Uhr früh, und ich bin auf einer ungewöhnlichen Mission. Ich gehe in eine Metzgerei. Dies erscheint auf den ersten Blick nicht ganz so ungewöhnlich. Ich hole mir jedoch kein Frühstück, sondern begrüsse den Metzger, gehe hinter die Theke und folge ihm in den Keller. Ein salziger Duft kitzelt meine Nase, und die Lust auf eine Stärkung für den Tag wird nun doch gross. Ich betrete einen dunkel gekachelten, langgezogenen Raum. Die Metzger sind bereits seit vier Stunden bei der Arbeit. Eine grosse Waage hängt von der Decke, und eine blitzblanken, grosse Maschine scheint hier mit ihren scharfen Messern die Hauptakteurin zu sein. Saftige Fleischteile liegen in ihr bereit. Guido Sonderer, der Produktionsleiter der Metzgerei Schmid, in deren heiligen Hallen ich mich gerade bewege, beginnt, mir das Geheimnis der St.Galler Bratwurst zu erklären.

Das Geheimnis

Bevor das Geheimnis gelüftet wird, ein Detail am Rande: Bereits im Jahr 1438 ist die St.Galler Bratwurst in den Statuten der Metzgerzunft St.Gallen erstmalig urkundlich erwähnt. Darin ist festgehalten, dass die St.Galler Bratwurst aus Kalbfleisch, Speck, Gewürzen und frischer Milch hergestellt sein muss. Das Rezept hat sich seither kaum verändert. Beträgt der Kalbfleischanteil in der Wurst bezogen auf den Gesamtfleischanteil mehr als 50 Prozent, darf der Name St.Galler Kalbsbratwurst verwendet werden, sonst nicht. Geburt, Mast und Schlachtung der

Kälber und Schweine dürfen ausschliesslich in der Schweiz oder im Fürstentum Liechtenstein erfolgen. Die Erzeugung der St.Galler Bratwurst muss geografisch im Gebiet der Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden stattfinden. Es gibt für die Herstellung eine geschützte Herkunftsdeklaration. Die zu erfüllenden Kriterien sind in einem Pflichtenheft des Bundesamts für Landwirtschaft festgehalten. Aber zurück zum Geheimnis, dem ich schneller auf den Grund komme als gedacht: Es gibt keines. «Einzig und allein die Qualität und Frische der rein regionalen Zutaten sowie sauberes Arbeiten sind für den Erfolg der St.Galler Bratwurst ausschlaggebend», verrät Herr Sonderer.





Weniger ist mehr: Die Metzgerei Schmid achtet darauf, nicht zu viele Gewürze zu verwenden.

Die Herstellung

Die Metzgerei Schmid, die neben anderen St.Galler Metzgereien für ihre ausgezeichneten Bratwürste bekannt ist, legt Wert darauf, nicht zu viele Gewürze zu verwenden. Ihre St.Galler Bratwurst soll nach Fleisch schmecken. Die wenigen Gewürze, die sie beimengt, sind: Kochsalz, eine Pfeffer-Muskatblüten-Mischung, Streuwürze und Zwiebelpaste. Das ist es. Basta!

Vor Ort verfolge ich jetzt, wie die eingangs erwähnte Maschine mit den blitzenden propellerartigen Messern - Cutter oder Blitz genannt - aus den erforderlichen Zutaten das Brät herstellt. Lautstark vermengen sich die Lebensmittel, und ich sehe, wie eine rosarote Masse entsteht, die wie Erdbeerglace aussieht. Der «brätige» Duft in der Luft macht klar, dass es sich nicht um einen fruchtigen Gaumengenuss handelt, sondern um etwas delikates pikantes. Apropos: Die Würste werden nach dem Abfüllen gesotten, dadurch erst werden sie weiss.

Warum ist die Wurst krumm?

Zwischendurch stoppt der Metzger die Maschine und greift beherzt mit seinen Händen - bis fast zu den Ellenbogen - in das Brät. Er rührt mit den Armen um und lässt sich die Masse durch die Finger laufen. In klassischer Handarbeit fühlt er die Konsistenz. Erst wenn das Brät zwischen den Fingern wie Schwimmhäute aussieht, ist es bereit für den nächsten Schritt: Herr Sonderer greift in die Masse und befördert das Brät in fussballgrossen Portionen in eine Metallwanne. Diese bringt er zur Portionieranlage, wo er das Brät von Hand in einen mannshohen Trichter füllt.

In einer Schale mit Salzwasser liegen weisse Schnüre, die der Metzger rausholt und über den Portionierer zieht. Dies ist der Schweinedarm, der zum Abfüllen der Würste dient. Und dann geht alles ruck, zuck: Die Füllmenge wird programmiert und die



Der Cutter zerkleinert das Fleisch, bis eine feine Masse entsteht: das Brät.

Masse in den Naturdarm gestossen. Durch eine kleine Umdrehung des Portionierers trennt dieser die einzelnen Würste voneinander ab. Die charakteristische Wurstform entsteht. Die Frage, warum eine Wurst krumm ist, ist übrigens einfach erklärt: Der Naturdarm gibt die Form vor. Die Krümmung ist nicht beeinflussbar. Ach ja, auch gut zu wissen: Die Portionsgrösse gibt der Wurst ihren Namen, nicht etwa eine Geheimrezeptur. Die Olma-Bratwurst wiegt 160 g, die St.Galler Bratwurst 115 g und die Kinderfest-Bratwurst 225 g. Sind die Würste fertig portioniert, kommen sie in ein siedendes Wasserbad und ziehen 40 Minuten bei 75 Grad vor sich hin. Danach kühlen sie im Kühlraum ab, und kurze Zeit später landen die Köstlichkeiten auf der Verkaufstheke. Fertig! Keine Hexerei, so eine Wurstmacherei.

«Der Senfgraben»

Während ich mich mit dem St.Galler Markenzeichen auseinandersetze, wird mir mehr und mehr bewusst, wie gross der Hype um die St.Galler Bratwurst ist. Es herrschen klare Regeln: Nicht einschneiden, erst die beim Grillieren entstehenden Risse geben der Wurst ihren Charakter. Stehend, von Hand essen. Abbeissen, nicht mit Messer und Gabel foltern. Und vor allem, wirklich vor allem: «Ohne Senf». Wie ich erfahre, klafft offenbar ein regelrechter «Senfgraben» zwischen der Ostschweiz und der übrigen Eidgenossenschaft. Damit man nicht ins «Senfnäpfchen» tritt, gibt es nur einen Tipp: KEINEN Senf verwenden. Niemals.

Vor meiner Zeit in St.Gallen war Senf ein klares Muss zur Bratwurst. Ich habe mich aber überzeugen lassen: St.Galler Bratwurst und Senf geht gar nicht. Den feinen Brätgeruch habe ich sogar noch nach meiner Rückkehr ins Büro in der Nase. Er macht Lust auf mehr Wurst, auf reinen Wurstgeschmack, den der Senf eindeutig ruinieren würde.

Es geht auch ohne Fleisch

Und zum Abschluss noch ein kleiner Tipp am Rande für jene, die auf Fleisch verzichten können: Die im Verwaltungsgebäude der SOB angesiedelte vegetarische Restaurantkette «tibits» hat anlässlich der Eröffnung ihres ersten Lokals in St.Gallen eine rein pflanzliche Vegi-Bratwurst auf Basis von Sojabohnen, Seitan (Weizeneiweiss) und Gewürzen entwickelt. Als Ostschweizer entwickelten die Gebrüder Frei, die hinter dem Restaurant «tibits» stecken, die Idee der pflanzlichen Bratwurst mit einem heftigen Augenzwinkern. Sie mussten lange rumtüteln, bis sie die Konsistenz und den Geschmack der Bratwurst hinbekamen, sind mit dem Resultat aber «wurstlos glücklich».

Links zum Thema:

www.blw.admin.ch (Pflichtenheft St.Galler Bratwurst)

www.sg-bratwurst.ch (für Fans)

www.metzgereischmid.ch

www.tibits.ch



Mit den Händen prüft der Metzger die Konsistenz des Bräts.



Das Restaurant «tibits» bietet eine vegetarische Alternative zur Bratwurst.

Persönliches

Immer der Nase nach

In jedem Schriftzug stellen wir Ihnen einen Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin der SOB vor. In dieser Ausgabe interessiert uns das Hobby von Iris Mumenthaler, Sachbearbeiterin Einkauf. Ihre Freizeit verbringt sie mit ihrer ständigen Begleiterin, der Hündin Kela. Das unzertrennliche Duo engagiert sich leidenschaftlich für die Personensuche, das sogenannte «Mantrailing». Ich durfte die zwei bei einem eindrücklichen Training begleiten.

Text und Fotos: Ramona Tiefenthal

Der Begriff «Mantrailing» setzt sich aus den englischen Wörtern «man» für «Mensch» und «trail» für «Spur» zusammen. Jeder Mensch hat einen eigenen Geruch, der so einzigartig ist wie sein Fingerabdruck. Da der Geruchssinn eines Hundes etwa eine Million mal stärker ausgeprägt ist als der des Menschen, ist der Hund in der Lage, eine Duftspur zu verfolgen und so sein Ziel aufzuspüren.

Zurück zur Natur

«Das Tolle am Mantrailing ist, dass es dem natürlichen Verhalten des Hundes entspricht», meint Iris, während sie ihrer Hündin Kela das Brustgeschirr anlegt. «Der Hund ist ein Jäger. In der Natur verfolgte er ursprünglich die Spur eines Beutetiers, um an Nahrung zu gelangen. Hier machen wir praktisch dasselbe – nur gibts am Ende «Le Parfait» aus der Tube», lacht sie. Bei Kela ist die Vorfreude deutlich zu spüren: Seit sie das Brustgeschirr gesehen hat, winselt sie und ist ganz zappelig. «Sie weiss ganz genau, dass es bald losgeht», erklärt Iris. «Das ist das Schöne an diesem

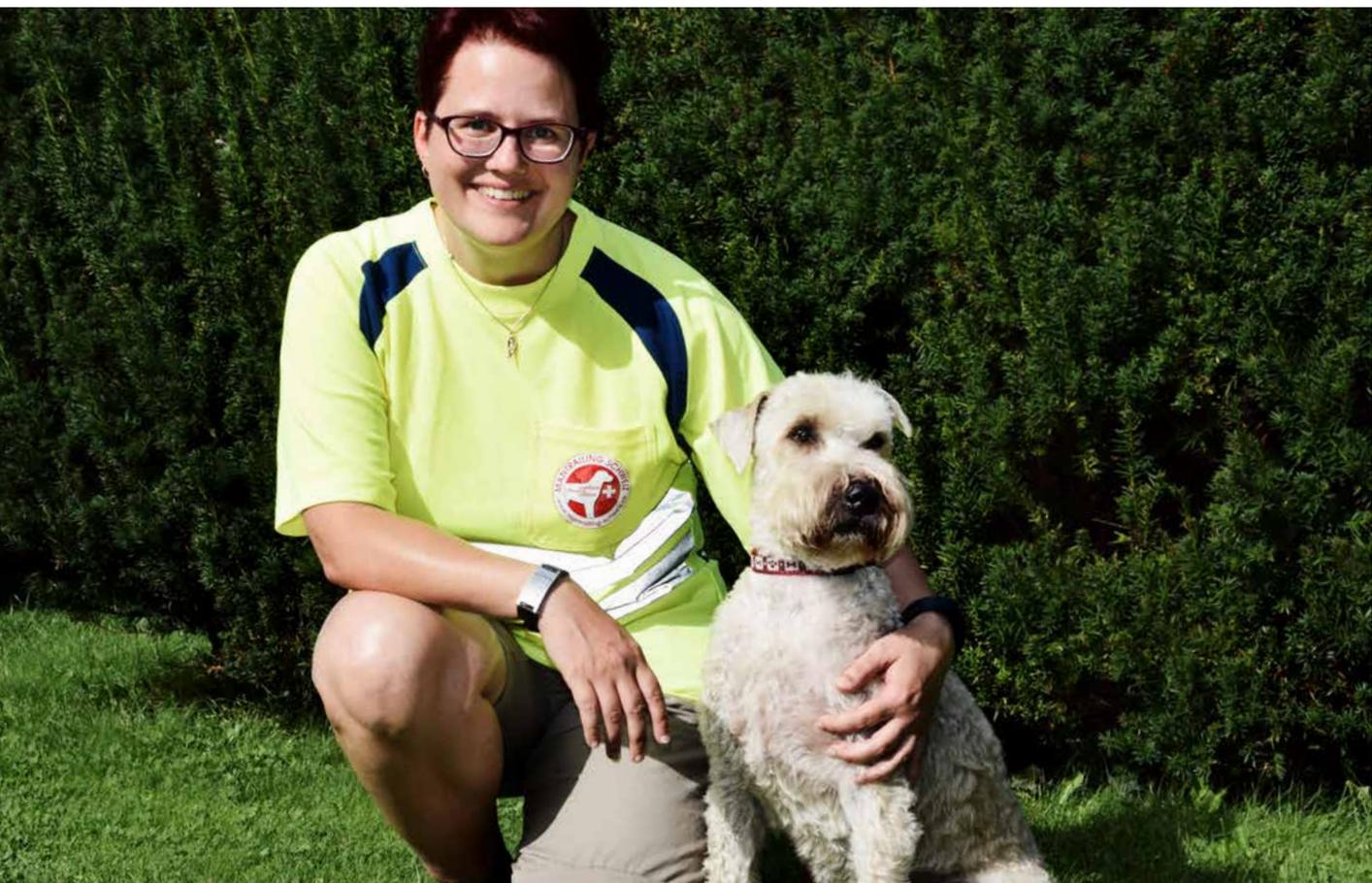
Training – wenn ich sehe, wie viel Spass Kela dabei hat, freue ich mich mit ihr. Die positive Energie des Hundes ist richtig ansteckend.»

Für alle Zwei- und Vierbeiner geeignet

Solange Hund und Halter noch einigermaßen gut zu Fuss sind, eignet sich das Mantrailing für alle. Ausschlusskriterien gibt es kaum. «Wenn der Hund nicht aggressiv gegenüber Menschen oder seinen Artgenossen ist, steht einer Teilnahme am Training nichts im Weg. Bei uns ist von der Deutschen Dogge bis zum Zwergpinscher alles vertreten.» Heute Nachmittag sind beim Training neben Kela – sie ist übrigens ein Irish Soft Coated Wheaten Terrier – auch ein Labrador, ein Terrier-Mischling und ein Belgischer Schäferhund mit von der Partie.

Ein eingespieltes Team

«Kela ist bei mir, seit sie ein Welpen ist. Das ist mittlerweile schon über elf Jahre her. Seit Kurzem ist sie auf dem



rechten Auge blind. Das beeinträchtigt sie beim Mantrailing aber nicht. Hier kommt es nur auf die Nase an, und diese funktioniert noch einwandfrei.»

Dass die zwei sich gut kennen, ist spürbar. Iris nimmt jede Reaktion, die während der Suche von Kela ausgeht, sofort wahr. Sie sind ein eingespieltes Team. Das Mantrailing hat die Beziehung von Iris und Kela noch verstärkt: «Als Halterin lernt man viel – vor allem, seinen Hund und dessen Körpersprache richtig zu lesen. Ausserdem lernt man, seinem Hund zu vertrauen. Während der Suche ist der Hund der Chef, und als Halterin muss man sich darauf einlassen. Das ist am Anfang gar nicht so einfach.»

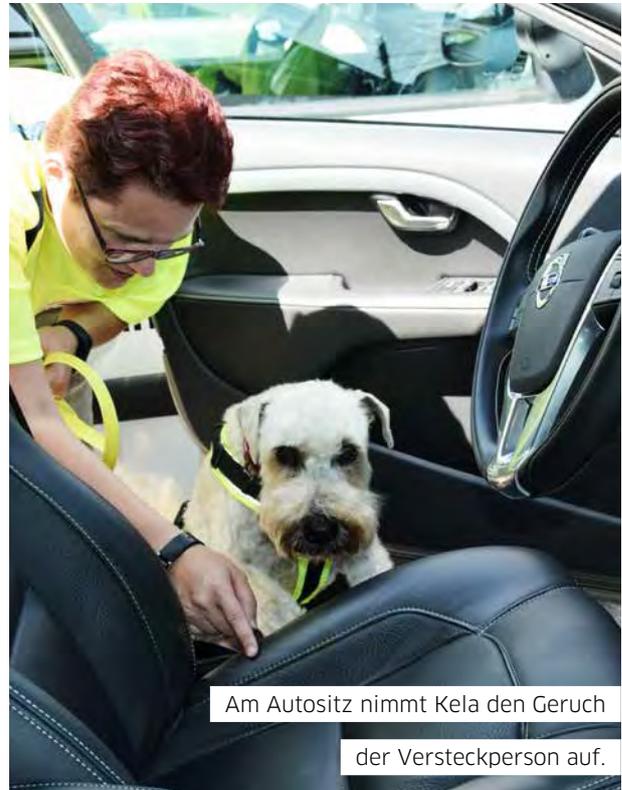
Hoch hinaus

«Eines der besten Erlebnisse hatte ich bei einer Suche im Wald», erinnert sich Iris. «Es war ein langer Trail, und Kela und ich waren schon einige Zeit unterwegs. An einer Stelle stand eine Leiter, und Kela wollte auf Biegen und Brechen diese Leiter hochklettern. Egal was ich versucht habe, sie liess sich einfach nicht überzeugen, weiterzugehen. Ich habe eine ganze Weile benötigt, bis ich realisierte, dass es der Aufstieg zu einem Hochsitz ist und sich die gesuchte Person da oben versteckt», lacht sie. «Das war ein grosses Erfolgserlebnis.» Auf meine Frage, in welchem Gelände Iris am liebsten trailt, bekomme ich ohne Zögern eine Antwort:



Der Verein «Mantrailing Schweiz» bietet ein umfassendes Kurs- und Seminarangebot an. Die Trainingsgruppen finden an verschiedenen Tagen zu unterschiedlichen Zeiten, vorwiegend im Raum Horgen, statt.

www.mantrailing-schweiz.ch



Am Autositz nimmt Kela den Geruch der Versteckperson auf.

«Die Abwechslung macht es spannend.» Und nach kurzem Überlegen: «Am liebsten bin ich in der Stadt unterwegs. Hier gibt es viele Reize und Ablenkungen, die Kela und ich ausblenden müssen. Es gibt auch Gefahren, auf die man achten muss. Ich muss zum Beispiel aufpassen, dass Kela nicht einfach über eine befahrene Strasse rennt, wenn sie eine Spur verfolgt.»

Alt, gefroren und verbrannt

Iris und Kela lieben Herausforderungen. Heute Nachmittag hat Kela am Autositz der «vermissten» Person geschnüffelt, um ihren Duft aufzunehmen. Aber auch bei einer schwierigeren Ausgangslage bleiben die beiden gelassen. In der Vergangenheit haben sie auch schon eine Versteckperson gefunden, die 72 Stunden vor der Suche einen bestimmten Weg abgelaufen war! Und nicht nur das: «Wir haben die Geruchsträger – sprich das Objekt, an dem der Hund riecht, um den Duft der gesuchten Person aufzunehmen – auch schon tiefgefroren oder verbrannt. Aber die Hunde lassen sich nicht so leicht täuschen», meint Iris stolz und streichelt Kela liebevoll über den Kopf. Sie ist zu Recht stolz: Auch in diesen Fällen haben sie die gesuchten Personen problemlos aufgespürt. Die beiden sind einfach ein super Team.

Die SOB

Unterwegs für Sie

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein selbstständiges, nach privatwirtschaftlichen Kriterien geführtes und integriertes Eisenbahnunternehmen, zu dem alle Bereiche gehören, die ein Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs braucht. Unsere Besteller, den Bund und die Kantone, unterstützen wir mit allen Mitteln beim Erreichen ihrer Mobilitätsziele. Als kleine und agile Bahn nehmen wir in der Branche die Rolle als Querdenkerin ein und treiben Innovationen aktiv voran.

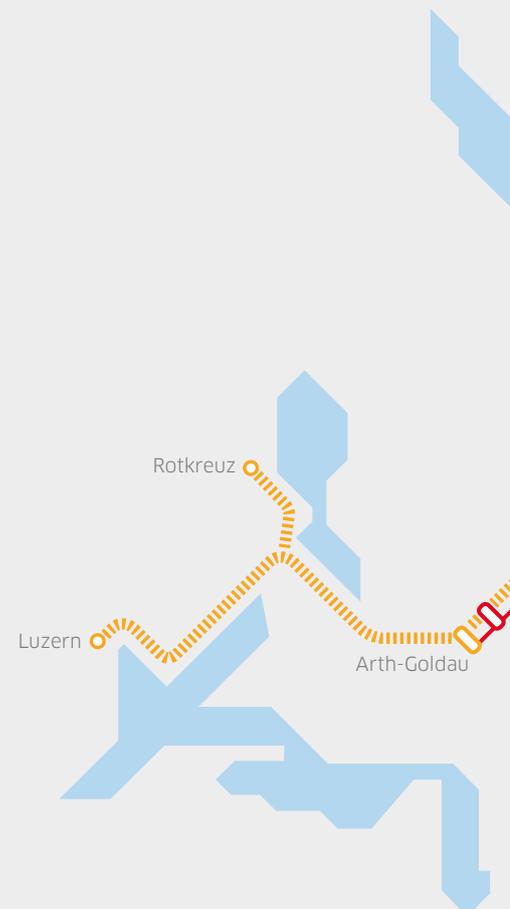
Wir haben die Zukunft der SOB fest im Blick, sind uns aber auch unserer Geschichte bewusst. Wir schätzen das Vermächtnis der Gründerväter der ehemaligen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn – allem voran die zahlreichen Kunstbauten entlang unserer Strecke, die wir regelmässig warten und erneuern. Die gleiche Aufmerksamkeit schenken wir unseren Fahrzeugen, die wir in den Service-Zentren in Herisau und Samstagern reinigen und reparieren.

Unsere Kundinnen und Kunden sollen Freude am Zugfahren haben und den bestmöglichen Kundenservice erleben. Das erreichen wir durch eine persönliche Betreuung direkt im Zug oder in unseren Bahnreisezentren.

Als attraktive und zuverlässige Arbeitgeberin fördern wir unsere rund 600 Mitarbeitenden durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen und binden sie aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens ein.

www.sob.ch

-  SOB-Streckennetz (eigene Infrastruktur)
-  SOB-Liniennetz (Bahn & Bus)
-  SOB-Bahnreisezentren
-  SOB-Haltestellen
-  SBB-Haltestellen





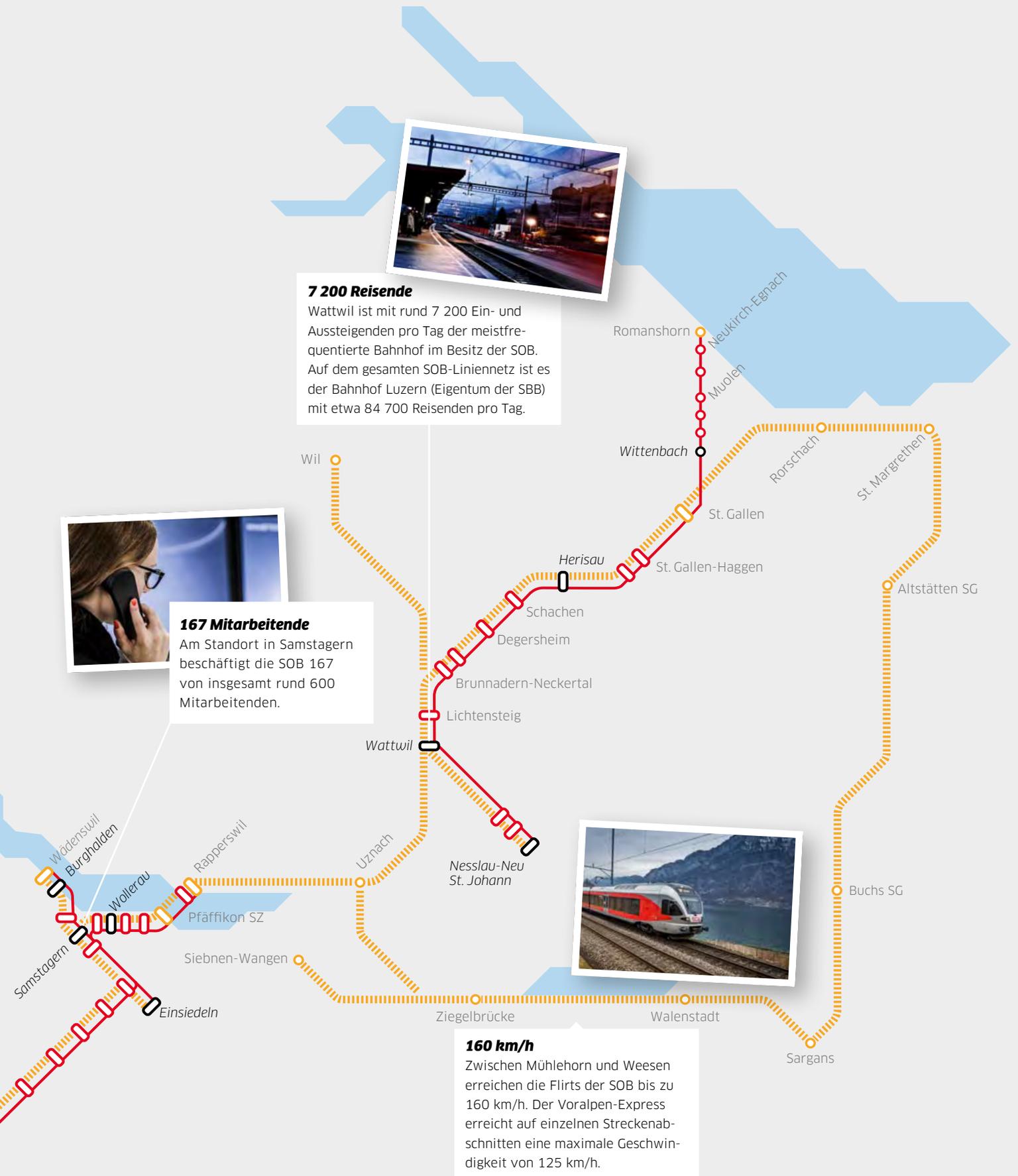
7 200 Reisende

Wattwil ist mit rund 7 200 Ein- und Aussteigenden pro Tag der meistfrequentierte Bahnhof im Besitz der SOB. Auf dem gesamten SOB-Liniennetz ist es der Bahnhof Luzern (Eigentum der SBB) mit etwa 84 700 Reisenden pro Tag.



167 Mitarbeitende

Am Standort in Samstagern beschäftigt die SOB 167 von insgesamt rund 600 Mitarbeitenden.



160 km/h

Zwischen Mühlehorn und Weesen erreichen die Flirts der SOB bis zu 160 km/h. Der Voralpen-Express erreicht auf einzelnen Streckenabschnitten eine maximale Geschwindigkeit von 125 km/h.



A7 11.17 | Foto: Marco Stollé

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
+41 58 580 70 70 | www.sob.ch

