

Schriftzug

Mut zum Aussergewöhnlichen 4
Wettlauf mit Frau Holle 10
Traverso braucht Platz 21

Inhalt

Einleitendes

Mut lohnt sich **3**

Neues

Mut zum Aussergewöhnlichen **4**

Erklärendes

Wettlauf mit Frau Holle **10**

Berufsporträt

Hier wird Ihnen geholfen! **12**

Kulinarisches

Zero Waste **16**

Bauliches

Traverso braucht Platz **21**

Kniffliges

Wettbewerb **25**

Erlebtes

Gedanken gleiten lassen **26**

Die SOB

Die SOB in Zahlen **29**

Unterwegs für Sie **30**

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: Appenzeller Druckerei AG, Herisau
Fotos: Schweizerische Südostbahn AG, Markus Schälli, Daniel Ammann, Kanton Glarus – Samuel Trümpy
Auflage: 2 900 Ex. | Papier: Olin Rough



Einleitendes

Mut lohnt sich

Mut ist ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens. Er setzt die Fähigkeit voraus, Entscheidungen zu treffen. Er bestimmt mit, welche Wege wir gehen und welche Abzweigungen wir nehmen. Und dank ihm wachsen wir über uns hinaus.

Für mich, geschätzte Leserinnen und Leser, heisst Mut keineswegs, furchtlos zu sein. Für mich gibt es eine Abhängigkeit zwischen Mut und Angst. Habe ich keine Angst, muss ich auch nicht mutig sein. Aber habe ich zu viel Angst, kann ich gar nicht mutig sein. Mutig handeln kann, wer sich des Risikos bewusst ist und dadurch die Angst so in Grenzen hält, dass er sie überwinden kann. Wer die Risiken nicht kennt, handelt wohl eher tollkühn oder leichtsinnig – was von aussen betrachtet schnell mit Mut verwechselt wird.

Mut ist die Wurzel, aus der viele weitere positive Eigenschaften wachsen: Ehrlichkeit setzt Mut voraus. Offenheit braucht Mut, sich selbst verletzlich zu zeigen. Wer kritikfähig ist, braucht Mut, sich mit unangenehmen Wahrheiten auseinanderzusetzen.

Jeder Neubeginn und jede Veränderung setzt Mut voraus. Und bei der SOB verändert sich viel: Sie ersetzt die gesamte Voralpen-Express-Flotte mit modernem Rollmaterial. Sie fährt ab Dezember 2020 über die Gotthardbergstrecke ins Tessin. Sie bringt Reisende ab Dezember 2021 von Bern nach Chur. Und dafür beschafft sie Fahrzeuge im Wert von 480 Millionen Franken. Die Entscheidungen auf diesem Weg waren nicht immer einfach. Thomas Küchler, Vorsitzender der Geschäftsleitung, erzählt im Interview, wo auch er mutige Entscheidungen treffen musste. Und verdeutlicht, weshalb sich diese mehr als gelohnt haben.

Was ist nun Mut? Vielleicht die Fähigkeit, Grenzen sinnvoll zu überschreiten. Aber diese Frage muss wohl jede und jeder für sich selbst beantworten.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Ramona Tiefenthal
Redaktionsleiterin





«Vielleicht sind wir manchmal etwas unbequem. Aber nur indem wir immer wieder kämpfen und uns beweisen, bleiben wir fit.»

Thomas Küchler

Neues

Mut zum Aussergewöhnlichen

Die SOB beschafft neues Rollmaterial – 34 Züge im Wert von rund 480 Millionen Franken.

Thomas Küchler, Vorsitzender der Geschäftsleitung, im Interview zu Mut, Bauchgefühl und Engagement.

Interview: Ramona Tiefenthal

Für die neue Voralpen-Express-Flotte und den Einstieg in den Fernverkehr beschafft die SOB neue Fahrzeuge. Thomas Küchler gibt einen Einblick in die Hintergründe und Schwierigkeiten der Rollmaterialbeschaffung, erklärt, weshalb es wichtig ist, Raum für Kreativität zu lassen, und verrät, welche Rolle sowohl Kopf als auch Bauch in diesem Projekt spielte.

Thomas, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ist der Voralpen-Express mit einer komplett neuen Flotte unterwegs. Wann startete die SOB mit den Vorbereitungen für dieses Projekt?

Als ich 2010 CEO der SOB wurde, war der Ersatz der Voralpen-Express-Flotte bereits ein Thema. Aufgrund des Zustands der aktuellen Flotte entschieden wir, dass wir das Rollmaterial spätestens 2020 ablösen müssen. Uns war bewusst, dass rund vier bis fünf Jahre Arbeit nötig sind, bis das Fahrzeug wirklich auf der Schiene steht. 2016 haben wir ausgeschrieben – und für diese detaillierte Ausarbeitung gut ein Jahr gearbeitet. «Richtig» gestartet haben wir also 2015.

Was waren die ersten Schritte für diese Ausschreibung?

Als Erstes haben wir ganz konkret analysiert, was unsere Kundinnen und Kunden wollen. Dazu haben wir unter anderem «Sitzplatzversuche» mit verschiedenen Sitzen im Voralpen-Express durchgeführt, die die Reisenden testen konnten, um nur ein Beispiel zu nennen. Weiter mussten wir entscheiden, wie das Betriebskonzept aussehen sollte, und dieses mit den Bestellern vereinbaren. Also die Frage, ob es den Voralpen-Express, wie man ihn bisher kannte, auch weiterhin in dieser Form geben soll, beantworten.

Welche Punkte waren entscheidend für die Ausschreibung?

Ganz grundsätzlich haben sich fünf Punkte gezeigt, die für uns entscheidend waren:

1. Wir wollten wieder die «Wohnzimmer-Qualität» für unsere Kunden.
2. Wir wollten markante Fortschritte im Bereich der Laufruhe und beim Verschleiss Rad-Schiene.

3. Wir wollten eine höhere Energieeffizienz der Fahrzeuge.
4. Die neuen Fahrzeuge mussten mit der ersten und der zweiten Flirt-Generation kompatibel sein, also beliebig gekoppelt werden können.
5. Wir wollten in den ganzen eingebauten Anlagesystemen keine proprietären Technologien mehr, sondern Standardkomponenten, die man problemlos ersetzen kann.

All diese Anforderungen haben wir in die Ausschreibung einfließen lassen, sie bildeten die Grundlage.

Inwieweit konnten sich auch die Mitarbeitenden der SOB einbringen?

Wir haben natürlich versucht, Anregungen von verschiedenen Parteien zu berücksichtigen. Zum Beispiel haben wir auf den Hinweis unserer Reinigungsmitarbeitenden hin viele Ecken, besonders an schlecht zugänglichen Stellen, abgerundet, sodass Staub und Schmutz restlos entfernt werden können. Und wir haben den Zug so konzipiert, dass im Innenraum so wenig wie möglich direkt am Boden steht, damit die Reinigung einfacher wird.

Ein zweites Beispiel ist der Führerstand: Die neuen Fahrzeuge haben, im Gegensatz zu den Flirt 1 und 2, wieder einen Seiteneinstieg. Das bedeutete zwar einen erheblichen finanziellen Mehraufwand, aber die Argumente unserer Lokführerinnen und Lokführer waren gut nachvollziehbar, weswegen wir auch das möglich gemacht haben.

Das klingt nach sehr spezifischen Vorstellungen. Geht man also schon sehr detailliert in eine solche Ausschreibung?

Die fünf grundsätzlichen Anforderungen, über die wir vorhin gesprochen haben, mussten wir in technische Grundlagen umsetzen. Aufgrund der verschiedenen Themen waren es rund 1 500 Anforderungen, die wir formuliert haben.

Die Kunst ist, dass man nicht zu viele Details vorgibt. Wir wollten den Anbietern Spielraum lassen, um kreativ zu arbeiten, aber dennoch so viele Vorgaben machen, dass wir am Schluss das bekommen, was wir gerne hätten. Ich glaube, hier haben die Mitarbeitenden, und speziell unser Projektleiter Peter Bruderer, einen extrem guten Job gemacht.



Die innovative Fahrwerkstechnik sorgt auf dem kurvenreichen Streckennetz der SOB für einen verschleissarmen Betrieb.

Und warum bestellt man einen Zug, der so lang ist, dass er für die Wartung nicht ins Service-Zentrum in Herisau passt?

Anmerkung: Siehe Artikel Seite 21, «Traverso braucht Platz». Für unsere Anforderungen an den Zug ergab sich eine optimale Länge von 150 Metern. Wir hätten durchaus einfach zwei 75-Meter-Züge aneinanderkoppeln können. Aber da dann wieder zwei Führerstände aneinanderliegen würden, wäre die Durchgängigkeit für die Reisenden nicht mehr gegeben. Und uns war wichtig, den Reisenden einen durchgängigen Zug zu bieten. Zudem hätten wir dann mehr Bistros und zwei Familienwagen bauen müssen, und bei jeder Fahrt wären zwei vollständig ausgerüstete Führerstände «vorig». Das kostet alles Geld. Unter Berücksichtigung aller Umstände war die Anpassung des Service-Zentrums die ideale Lösung.

Du sprichst das Thema Geld an. Wie kann die SOB die Beschaffung von 24 Traverso und zehn Flirt 3 überhaupt finanzieren – wir sprechen immerhin von rund einer halben Milliarde Franken?

Das ist richtig, die gesamte Rollmaterialbeschaffung kostet etwa 480 Millionen Franken. Die sechs Traverso und die fünf Flirt 3 für den Voralpen-Express machen dabei etwa 170 Millionen Franken aus. Für diese Flotte haben wir eine sogenannte Bundesbürgschaft. Das heisst, der Bund erbringt gegenüber dem Schuldner eine Garantieleistung, und damit

bekommen wir auf dem Kapitalmarkt das Geld zu gleichen Konditionen wie eine Eidgenossenschaft – also sehr günstig. Für die 18 Traverso und die fünf Flirt 3 für den Fernverkehr kommen nochmal etwa 310 Millionen Franken dazu. Mit dem heutigen Modell – also den Fernverkehr in Kooperation mit der SBB zu fahren – bleiben die Risiken für uns absolut überschaubar. Daher sehen wir keine grossen Probleme, auch im aktuellen Zinsumfeld, dass wir das Geld zu guten Konditionen erhalten. Hier müssen wir als Unternehmen mit dem eigenen Rating hinstehen. Und wir haben einen grossen

Vorteil: Wir haben ein Produkt, das nachhaltig ist und für die Investoren attraktiv ist.

Wäre die SOB auch so vorgegangen, wenn «nur» die Voralpen-Express-Flotte erneuert worden wäre? Oder ist es auch der zusätzlichen Beschaffung für den Fernverkehr zu verdanken, dass so viel in diesen Zug investiert wurde?

Ich kann mit gutem Gewissen sagen: Als reiner Voralpen-Express hätte der Zug genau gleich ausgesehen. Der Traverso ist aktuell einer der modernsten Züge auf Schweizer Schienen und auf dem neuesten Stand der Technik. Und auch im Design stecken unglaublich viele Details. Als wir mit der Konzeption der Ausschreibung gestartet haben, war erst die Beschaffung des Voralpen-Express definitiv. Aber wir ahnten langsam, dass der Fernverkehr zum Thema werden könnte. Deshalb haben wir in die Bestellung sogenannte

«Ein Entscheid ist immer dann gut, wenn er im Kopf, im Herzen und im Bauch stimmt. Und jetzt, da wir das fertige Produkt sehen, kann ich sagen: Es stimmt überall.»

Thomas Küchler

Optionen einfliessen lassen, damit wir bei Bedarf noch mehr solche Züge bestellen können. Aber die Ausgestaltung vom Fahrzeug selbst ist wirklich auf der Basis der Anforderungen für den Voralpen-Express entstanden. Wir haben dann schnell gemerkt, dass das Fahrzeug, rein von der Konzeption her, eigentlich auf untergeordneten Fernverkehrslinien einen absolut idealen Einsatz finden würde.



Wie siehst du die Kooperation mit der SBB – ist die SOB für sie eine gleichwertige Partnerin?

Ja, der Vertrag positioniert uns absolut auf Augenhöhe. Ich muss zugeben, im operativen Alltag ist es ein dauernder Kampf – wir sind einfach viel kleiner als die SBB und müssen uns permanent behaupten. Das wird auch eine Daueraufgabe bleiben, da müssen wir uns nichts vormachen. Aber das ist gut so, denn nur so bleiben wir fit und können uns auch in Zukunft immer wieder beweisen. Ich bin überzeugt, wenn wir nicht immer wieder kämpfen und beweisen müssen, dass wir gegenhalten können, dann verlieren wir diese Fähigkeit. Wir sind vielleicht manchmal schon etwas «unbequem» – aber wir konnten uns ohne Druck von aussen mit der SBB einigen, und genau deshalb hat diese Kooperation auch eine gute Ausgangslage für den Erfolg.

Ein Thema, an dem man kaum vorbeikommt, wenn man über die neuen SOB-Züge spricht, ist die Farbe. Wie kamst du auf die Idee, einen kupferfarbenen Zug zu bestellen?

(lacht) Ja, die Farbe polarisiert, das ist so. Wir haben unzählige Farbvarianten und Kombinationen mit verschiedenen Farbkonzepten ausprobiert. Nachdem wir eines Tages bei Stadler in Bussnang an einem Lenkungsausschuss gewesen waren und wiederholt erfolglos mit den Designern diskutiert hatten, meinte der Chef des Designteams, er hätte da noch einen Vorschlag – aber er sei wirklich unsicher, ob er diesen überhaupt zeigen solle oder nicht. Und dann nahm er das Designbuch hervor. Mit dem kompletten Zug drauf. Mit dem kupfrigen Zug. Ich schaute das Bild an und sagte nur: «That's it!». Nicht, dass jetzt der Eindruck entsteht, damit wäre das entschieden gewesen: Wir hatten da durchaus noch Diskussionen. Und ich habe mich mehr als einmal gefragt: Meine Güte, was hast du da bloss gemacht?



Oben: Viel Liebe zum Detail: Die Berge entlang der Strecke zieren die Wände im neuen Traverso.

Unten: Die stufenlosen Eingänge ermöglichen ein einfaches Ein- und Aussteigen mit Kinderwagen, Rollstühlen und Fahrrädern.

Es brauchte also auch Mut zu einer solchen Entscheidung?

Ja, absolut! Aber je länger wir uns damit beschäftigt haben, desto mehr wuchs die Überzeugung: Doch, das war die richtige Wahl. Obwohl das sonst nicht meine Art ist, war das im ersten Moment wirklich ein reiner Bauchentscheid. Im Nachhinein musste ich eine logische Begründung für diese Wahl finden.

Ich sagte mir: Ja, der Zug fällt auf! Wir werden unverwechselbar sein, überall, wo wir auftauchen. Sei es in Basel, sei es in Zürich, sei es in St.Gallen, Luzern, Bellinzona – überall! Den Zug wird man kennen! Und jeder wird wissen, wer das ist! Eine bessere Markenwirkung mit diesem Produkt und in dieser Qualität kann es kaum geben. Und da kam plötzlich der zweite Aspekt: die Qualität. Ich entwickelte diesen Gedanken weiter: Qualität, Hochwertigkeit, Kupfer – so fand ich heraus, dass das Halbedelmetall Kupfer ein Synonym ist für Innovation, Qualität, für die industrielle Gesellschaft und den menschlichen Fortschritt. Da war für mich klar, weshalb es von Anfang an gepasst hat. Ich konnte den Bauchentscheid jetzt auch «logisch» begründen.

Du bereust diese Entscheidung nicht?

Nein. Ich habe generell noch nichts gefunden, wo ich sagen müsste: «Das ist falsch.» Es reiht sich alles nahtlos aneinander. Ein Entscheid ist immer dann gut, wenn er im Kopf, im Herzen und im Bauch stimmt. Und jetzt, da wir das fertige Produkt sehen, kann ich sagen: «Es stimmt überall.»

Weshalb hat der Zug eigentlich einen Namen: Traverso?

Auch hier mussten wir nochmals Mut beweisen. Innerhalb der SOB kam der Begriff «Fernverkehrs-Flirt» auf. Aber ich sagte meinen Kolleginnen und Kollegen klar: «Wenn ihr dem Zug <Flirt> sagt, wertet ihr ihn ab. Der Zug braucht einen Namen!» Ausserdem wird das Fahrzeug nicht nur für den Fernverkehr eingesetzt werden, sondern verkehrt auch als Voralpen-Express.

Die Namensfindung war nicht ganz einfach. Entstanden ist Traverso aufgrund der Tatsache, dass wir die Schweiz «traversieren»: traversieren, queren, überqueren, durchqueren, die SOB als Querdenkerin – es passte einfach, einmal mehr. Und heute redet doch niemand mehr von einem Flirt – es ist der Traverso. Punkt! (lacht)

Das Stichwort Mut scheint sich durch diesen ganzen Prozess zu ziehen.

Ja, das ist wirklich so – und ich glaube, das war ganz entscheidend. Die Leute an der Seite zu haben, die überhaupt den Mut haben, solche Ideen vorzuschlagen. Und die Geschäftsleitung, die den Mut hat, hinzustehen und zu sagen: «Ja, wir machens.» Es brauchte auf allen Ebenen Mut und Bereitschaft, etwas Aussergewöhnliches zu schaffen. Ich wüsste nicht, was man korrigieren müsste.

Gab es für dich einen Moment, in dem du dich in deinen Entscheidungen bestärkt gefühlt hast?

Mein persönlicher «Prüfstein» ist immer mein Vorvorgänger, Walter Dietz, der unter anderem Urheber des Voralpen-Express war. Und Walter ist begeistert von den neuen Fahrzeugen. Das war für mich die Bestätigung, dass wir höchste

«Am Ende des Tages habe ich meine Arbeit getan, und ohne die vielen Leute, die mitgeholfen und mitgezogen haben, wäre das alles nicht möglich gewesen.»

Thomas Küchler



Thomas Küchler,
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Qualität erreicht haben – und zwar nicht, indem wir Unmengen an Geld in die Hand nahmen, sondern mit viel Kreativität, Ideenreichtum und Mut aller Beteiligten. Walter Dietz sagte zu mir: «Ihr habt jetzt das erreicht, was unsere Gründer (Anm. der Redaktion: Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT), Gründung 1910) immer wollten. Ihr seid jetzt diejenigen, die die Realität geschaffen haben: Ihr fahrt jetzt über den Gotthard.» Und wenn er sagt, dass wir eine würdige Lösung gefunden haben, dann weiss ich: «Es ist gut.»

Was löst das in dir aus?

Ich kann keinen Job ohne Begeisterung und Elan machen. Wenn du so etwas umsetzen und realisieren kannst ... Ganz persönlich: Das ist das Highlight des Lebens.

Als ich 2010 zur SOB kam, sagte ich klar: «Ich glaube an diese Firma. Diese Firma hat Potenzial, und mein Ziel ist es, sie zu einem Motor im öffentlichen Verkehr zu machen.» Und ich glaube, heute darf ich mit gutem Recht behaupten, dass ich dieses Ziel erreicht habe.

Aber am Ende des Tages habe ich meine Arbeit getan, und ohne die vielen Leute, die mitgeholfen und mitgezogen haben, wäre das alles nicht möglich gewesen. ■

Wettlauf mit Frau Holle

Wenn draussen Millionen von Schneeflocken tanzend auf den Boden fallen, kann es für Bahnreisende und den Zugverkehr schon mal ungemütlich werden. Wird es bei der Südostbahn aber nur ganz selten, dank dem gut organisierten Winterdienst.

Text: Brigitte Baur

Es ist für die Männer vom Winterdienst bei der SOB jedes Jahr dasselbe: plötzlicher Wintereinbruch mit anhaltendem Schneefall und Glatteis. Wenn dann Schnee die Perrons, Gleise, Weichen, Parkplätze oder Fussgängerwege an den Haltestellen und Bahnhöfen der SOB unter sich begräbt, stehen 34 Personen bei einem vollen Winterdienstaufgebot im Einsatz. Sie arbeiten unermüdlich zwischen November und April mit Schneefräsen oder leistungsstarken Schneepflügen für die Sicherheit unserer Fahrgäste und Züge. Will Frau Holle nicht aufhören, ihre Betten auszuschütteln, dann können die Räumungsarbeiten schon mal von frühmorgens bis in den späten Abend andauern. Denn der Wettkampf gegen die weisse Pracht hat nur ein Ziel: Unsere Reisenden sollen auch bei winterlichen Verhältnissen pünktlich und sicher ankommen. Dann heisst es für den SOB-Winterdienst: schaufeln, pflügen und wischen.

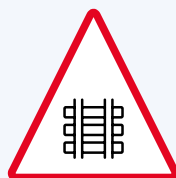
Frau Holle schüttelt auch an Weihnachten aus

In Zahlen bedeutet das für die 34 «Schneemänner» der SOB, 123 Gleiskilometer und 34 grössere und kleinere SOB-Haltestellen von Schnee und Eis zu befreien, und dies zwischen dem höchst gelegenen Ort Biberegg (933 m ü. M.) und Romanshorn, dem tiefst gelegenen Ort an der SOB-Strecke auf 399 m ü. M. Diese Daten lassen erahnen, welche Mammutaufgabe die Mitarbeiter im Winterdienst vor allem bei widrigen Umständen zu bewältigen haben. Schlägt das Wetter um, müssen die Männer los – mitten in der Nacht, egal, ob an Weihnachten oder Silvester. Eine verantwortungsvolle Aufgabe. Fragt sich nun: Wie erfahren die Verantwortlichen, ob es den leistungsstarken Schneepflug oder nur die Schneeschaufel und eine Handvoll Splitt braucht? Wer weiss zuverlässig, ob es in Einsiedeln schneit und in Wittenbach nur regnet?

Erfahrene «Schneeschröcker»

Die Bahnstrecke der SOB ist in ein Ost- und ein Südnetz unterteilt und wird rund um die Uhr von der Betriebszentrale überwacht. Das Ostnetz verläuft von Romanshorn über Herisau bis Nesslau-Neu St. Johann, das Südnetz beginnt nach Rapperswil und endet in Arth-Goldau, inklusive der Bahnstrecke Einsiedeln bis Wädenswil.

Schneit es auch in der Nacht grosse Mengen Schnee über Gleise und Perron, meldet sich in erster Instanz die SOB-Betriebszentrale beim zuständigen Winterdienstleiter. Sie stützt sich dabei auf zuverlässige Quellen: Scheppern die ersten Schneeräumfahrzeuge der Gemeinden nachts über das Kopfsteinpflaster, informieren diese die Betriebszentrale der SOB, die umgehend den Einsatzleiter aufbietet. Überraschend kommen diese Aufrufe nicht, da die Mit-



Priorität 1

Gleise und Weichen



Priorität 2

Bahnhöfe und Haltestellen ohne Bedachung



Priorität 3

Bedachte Bahnhöfe

arbeitenden im Winterdienst und in der Betriebszentrale stets den Wetterbericht im Auge behalten.

Wichtige Informationen zum aktuellen Schneebericht erfahren die Verantwortlichen untertags auch vom Lok- und Zugpersonal. Dieses meldet bei der Durchfahrt, ob Bahnhöfe und Haltestellen bereits geräumt wurden, und informieren die Betriebszentrale, ob weitere Einsätze nötig sind. In gewissen Regionen hilft auch moderne Technik weiter: Webcams, die im Internet abrufbar sind, zeigen in Echtzeit, an welchen Orten bereits Schnee liegt und wo es zur gleichen Zeit nur leicht regnet.

So verschieden die Informanten auch sind, bei akutem Schneefall gilt: Klingelt das Telefon, heisst das für die Einsatzleiter und ihr aufgebotenes Team: sofort warm anziehen. Arbeitsbeginn ist spätestens um vier Uhr früh. Denn: Gleise und vereiste Weichen müssen in der Nachtbetriebspause der Bahn von den Schneemassen befreit werden, ansonsten drohen bereits am Morgen die ersten Zugsverspätungen.

Schneeschaufeln nach Priorität

Bei starkem Schneefall oder Schneeglätte ist es unmöglich, alle Bahnhöfe und Haltestellen auf dem Streckennetz gleichzeitig zu sichern. Deshalb wird die Priorität der Schneeräumung

in deren Dringlichkeit festgelegt: Erste Priorität haben die Gleise und die Weichen, damit die Züge sicher und pünktlich fahren. Zweite Priorität haben Bahnhöfe und kleinere Haltestellen, deren Perrons ohne Bedachung ausgestattet sind. Dritte Priorität haben die bedachten Bahnhöfe.

Für die Schneeräumung hat jedes Gerät eine eigene Funktion. Die wendigen Schneefräsen schleudern die Schneemassen von Perrons und Fussgängerwegen, die traditionelle Schneeschaufel wird bei Treppen und kleinen Flächen eingesetzt. Auf Gleisen und Weichen kommt der «Robel» zum Einsatz: Dazu wird die universelle Gleisbaulokomotive mit einem Schneepflug und einer grossen Bürste ausgestattet.

Doch nicht nur Neuschnee bei Tag und Nacht verursacht Arbeit. Auch Eisbrocken, die sich während der Fahrt durch gefrorenen Flugschnee unter den Zügen bilden, müssen entfernt werden. Fährt der Zug über eine Weiche, können sich diese Eisbrocken lösen und sich zwischen Weiche und Gleis verklemmen. Dagegen hilft kein Pflug und keine Weichenheizung – nur noch Manneskraft und Schaufeln, Wischen und Hacken.

Splitten statt salzen

Auftaumittel wie Streusalz setzt die SOB auf ihren Bahnhöfen und Haltestellen nur auf kleinen Flächen wie Treppen oder Zugängen ein. Eine gute Alternative ist der Einsatz von Streusplitt. Die kleinen spitzigen Steinchen minimieren die Rutschgefahr, müssen aber – im Gegensatz zu Streusalz – bei Tauwetter wieder weggewischt werden. Ein grosser Vorteil von Streusplitt liegt darin, dass dieser auch auf Perrons angewendet werden kann. Streusalz zerfrisst auf Dauer die Abschlüsse der porösen Betonkanten.

Der nächste Winter kommt bestimmt

Was uns der Winter 2020 auch bringen mag: Wer trotz Schnee und Eis sicher und pünktlich mit der SOB ans Ziel kommt, verdankt dies auch den Leuten vom Winterdienst. Sie stehen mitten in der Nacht auf und befreien Gleise, Perrons, Treppen oder Gehwege an Bahnhöfen und Haltestellen von Schnee und Eis, während sich viele Menschen unter der warmen Decke nochmals umdrehen. ■

Hier wird Ihnen geholfen!

Ihre letzten Ferien sind vergessen? Urlaub wäre jetzt eine willkommene Abwechslung? Sie bräuchten dafür eine Fremdwährung oder müssen Geld ins Ausland transferieren? Zudem möchten Sie das Konzert von Ed Sheeran erleben? Kein Ding! Unsere Bahnreisezentren helfen Ihnen dabei.

Text: Nicole Wolf

Unsere Mitarbeitenden in den Bahnreisezentren können Ihnen fast jeden Wunsch erfüllen. Sie verkaufen nicht nur Billette und geben Fahrplanauskünfte. Neben diesen für den Beruf üblichen Tätigkeiten haben die Mitarbeitenden zahlreiche andere vielfältige Aufgaben. Für das eine oder andere Kundenanliegen bedarf es besonderen Fingerspitzengefühls – und manchmal etwas detektivischen Gespürs.

Alltag im Bahnreisezentrum

Ein älterer Herr betritt das Bahnreisezentrum. Per Western Union möchte er Geld verschicken. An und für sich keine grosse Sache für unsere Mitarbeitenden; Geldtransfer ins Ausland gehört zum Alltagsgeschäft. Der Kunde hat allerdings einen speziellen Wunsch: Er hat von einem unbekannten Absender per E-Mail die Info erhalten, dass ein kranker Hund in Ägypten Hilfe benötigt. 200 Franken hat er bereits überwiesen, aber der Hund ist immer noch nicht gesund. Er braucht abermals denselben Betrag für die Behandlung beim Tierarzt. Der Kunde verstrickt sich in der Folge in eine äusserst kuriose, unglaubliche Geschichte. Unser Mitarbeiter wird stutzig. Schon ab und an hat er gutgläubigen Kunden die Augen geöffnet und gedacht: «Jetzt hatten Sie aber mehr Glöggli als Verstand.»

Was man alles im Bahnreisezentrum erlebt, ist manchmal nicht zu glauben. Eine Frau wurde ebenfalls per E-Mail über einen millionenhohen Lottogewinn informiert. Für die «administrativen Aufwände» der Auszahlung sollte sie vorab 5 000 Franken nach Portugal schicken. Diese konnten durch unsere aufmerksamen Mitarbeitenden in letzter Sekunde zurückgehalten werden. Was auch immer wieder vorkommt, ist, dass einsame Damen Jünglinge aus Entwicklungsländern im Internet kennenlernen und diesen teilweise Unsummen an Geldbeträgen überweisen. Die jungen Männer versichern schliesslich, die Damen wären die Liebe ihres Lebens. Dank einem offenen Ohr und einer umsichtigen Beratung unserer Mitarbeitenden im Bahnreisezentrum wurde schon so mancher Kunde davor verschont, durch wiederholten Geldtransfer Unmengen an Geld zu verlieren.

Wir machen jede Destination möglich

Wahrscheinlich hätten Sie, liebe Leserinnen und liebe Leser, nicht damit gerechnet, dass das freundliche Gesicht am Schalter unseres Bahnreisezentrums in seinem Arbeitsalltag solche teilweise heiklen Probleme zu lösen hat, oder? Hinter dem Beruf der Mitarbeitenden im Bahnreisezentrum steckt viel mehr als vermutet. Im Prinzip könnten wir unsere Kunden direkt nach Ägypten bringen, damit diese vor Ort bar für die Behandlung eines kranken Tiers zahlen könnten. Auch die Reise nach Portugal organisieren wir, damit die Kundin einen Lottogewinn feiern und bei den administrativen Gebühren sparen kann. Die SOB bringt Sie an viele Destinationen, auch ausserhalb der Schweiz. Unsere Mitarbeitenden sind ausgebildete Fachkräfte, was das Wahrwerden von Urlaubsträumen betrifft. Sie kennen vie-

le Destinationen selbst und haben immer einen Reisetipp für Sie parat. Neben den üblichen Bahnangelegenheiten sind sie auch Ihr Partner in Reisefragen.

Gerne beraten unsere Mitarbeitenden bei nationalen und internationalen Reisen: Ihre nächste Städtereise mit Flug und Hotel innerhalb Europas, Wanderferien in der Schweiz, Fahrten mit den Panoramazügen Voralpen-Express, Glacier und Bernina Express oder exotische Zugarrangements, wie Fahrten mit der Transsibirischen Eisenbahn oder dem australischen «The Ghan», machen sie möglich. Sie erhalten überdies Tickets für Ihren nächsten Konzertbesuch (Ticketcorner, Starticket, Tipo und Ticketino) im Bahnreisezentrum, können dort Fremdwährungen wechseln und eben auch einen Geldtransfer via Western Union vornehmen.



**[www.sob.ch/
geheimtipps](http://www.sob.ch/geheimtipps)**

**«Eine Schifffahrt
auf dem Chiemsee»**

Markus Beeler,
SOB-Reiseberater im Bahnreisezentrum Wattwil



SOB-Bahnreisezentrum in Wattwil

Mit Herz und Seele für die Kunden

«Sehr vielfältig ist die Arbeit im Bahnreisezentrum. Jeder Tag ist anders. Es erwarten einen immer wieder neue Aufgaben», betont Monika Löhner, Mitarbeiterin im Bahnreisezentrum Wattwil. Die gelernte Bahnbetriebsdisponentin arbeitet schon ihr Berufsleben lang bei der Bahn. Früher war sie für das Stellwerk, Stückgutsendungen, Wagenladungen, den Fahrdienst, das Sekretariat und den Billettschalter an einem mittelgrossen Bahnhof zuständig. Nach einer siebenjährigen Familienpause arbeitet sie wieder im Bahnreisezentrum in Wattwil. Ihre Arbeit schätzt sie auch nach Jahren noch sehr, aufgrund der Abwechslung, der Bandbreite der Aufgaben und des Kundenkontakts. Es ist eine abwechslungsreiche Arbeit, man verkauft nicht jeden Tag das Gleiche. Schichtarbeiten und unregelmässige Arbeitszeiten können schliesslich auch von Vorteil sein. Besonders gerne ist sie als Praxisbildnerin für die Lernenden zuständig.

«Ich weiss zum Start meines Dienstes
nie, was mich erwartet. Das macht meinen
Beruf spannend.»

Monika Löhner

Das Bahnreisezentrum der Zukunft

Die Digitalisierung ist auch im Bahnreisezentrum angekommen. Vermehrt übernehmen das Internet oder die Billettautomaten Tätigkeiten der Mitarbeitenden. «Vielleicht ändert sich das Berufsbild, aber Beratung wird es immer brauchen», sagt Monika. Viele Fahrgäste sind nach wie vor froh, an einen Schalter kommen zu können, vor allem die älteren Kunden. Egal, ob einfach zum Reden, für eine Fahrplaninfo, fürs Beschwerdemanagement, wenn ein Reisender seinen Anschluss verpasst hat oder Ähnliches. «Das Schöne an der Arbeit bei der SOB ist unser Fokus auf die Dienstleistung. Wir verweisen unsere

Kunden nicht an den Automaten, wenn sie schon am Schalter stehen, sondern bedienen sie gerne persönlich. Das schätzen sie sehr. Viele Kunden sagen, dass sie genau aufgrund dieses Dienstleistungsbewusstseins zur SOB kämen.»

Also, sollten Sie urlaubsreif sein und Wert auf eine gute Beratung legen: ab ins Bahnreisezentrum. Sollten Sie Geld für die vermeintliche Behandlung eines Vierbeiners nach Ägypten versenden wollen, dann vertrauen Sie auch in diesem Fall der SOB. ■

Monika Löhner,
SOB-Reiseberaterin im Bahnreisezentrum Wattwil



Zero Waste

Früher war es Not, heute ist es Tugend. Das Kochen mit Resten und saisonalen Produkten aus der Region ist wieder «in (fast) aller Munde». Einige der überlieferten Gerichte kommen neu und modern interpretiert gar als Spezialität in der Gourmetküche zu Ehren, andere bleiben Raritäten. Auf Spurensuche im Glarnerland.

Text: Claudia Krucker

Im Internet sind sie nur ein paar Mausklicks entfernt, die typischen Schweizer Spezialitäten. Foodblogger/innen, Tourismusorganisationen und natürlich auch die fiktiven Köchinnen Anna und Betty der «orangen» Grossverteiler wissen etwas zum Thema. Selbst Wikipedia liefert einen Beitrag zur Schweizer Küche. Auf diesen Listen ganz oben stehen oft weit über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus bekannte Spezialitäten wie Fondue, Raclette, Rösti, Cholera, Älplermagronen, Chäschnöpfli oder Pizokels.

Typisch schweizerisch

Diesen Spezialitäten ist manches gemein. Es sind einfache, nährhafte Gerichte, die aus Produkten hergestellt werden, die der eigene Hof und Garten je nach Jahreszeit hergibt. Sie wurden aus der Not heraus «erfunden», als die Zeiten hart und (die Leute) mager, die Vorräte aufgebraucht und die Mägen leer waren. Meist lassen sie sich ziemlich eindeutig einer Region zuordnen. Auch wenn jede Region ihr eigenes «Süppchen» kocht, wie das für die föderalistische Schweiz typisch ist, sind sich die Gerichte oft recht ähnlich, da sie vorwiegend aus Eiern, Milch(produkten), Wasser, Mehl und/oder Kartoffeln bestehen.

Glarner Spezialität

Auf den unzähligen Internetseiten zum Thema findet sich auch ein urtypisches Gericht aus dem «Zigerschlitz», wie das Glarnerland liebevoll genannt wird: die «Glarner Zogglä». Neugierig geworden gehts auf die Suche. Doch im realen Leben ist diese weit komplizierter als im Netz. SOB-Arbeitskollegen, waschechte Glarner, haben von diesem Gericht noch nie etwas gehört. «Chalberwürste» und «Glarner Pastete» (eine Süssgebäckspezialität mit Zwetschgenmus und Mandelmasse) kommen ihnen sofort über die Lippen. Weitere Recherchen verlaufen im



Im Gegensatz zu Chnöpfli, die durch ein Sieb in Wasser gestrichen werden, werden «Glarner Zogglä» wie auch Spätzli vom Brett geschabt oder mit dem Teelöffel ins Salzwasser gegeben.

Sand, bis der Zufall ins Spiel kommt: Gabi Krieg und Monika Dürst vom Vorstand der Glarner Bäuerinnen- und Landfrauenvereinigung (BVGL) betreuen wie weitere Ostschweizer Bäuerinnen und Bauern einen Stand zum Thema Zwetschgen – und das direkt auf dem Platz vor dem SOB-Verwaltungsgebäude in St.Gallen.

Generation und Tradition

Auf die Glarner Zogglä angesprochen, ist Gabi sofort klar, wovon die Rede ist. Die 30-jährige Monika hingegen weiss zwar, was es ist, hat sie aber noch nie gegessen oder selbst zubereitet. Eine Generationenfrage? Nicht nur; die Tatsache, dass der eine Glarner Arbeitskollege etwa in Gabis Alter ist, widerlegt die Theorie. Vielmehr scheint es eine Frage der (Familien-)Tradition zu sein.

In Gabis Familie sind Zogglä ein beliebtes Gericht. Die 57-jährige Bäuerin kocht es so, wie sie es von ihrer Mutter gelernt hat und diese wiederum von ihrer Mutter. Wer niemanden hat, der dieses Gericht ab und zu kocht, kennt es gar nicht mehr.

Kulinarische Kultur festhalten

Rezepte gehen über die Jahre verloren, wenn sie nicht schriftlich festgehalten werden. Genau aus diesem Grund haben die Glarner Bäuerinnen und Landfrauen bewährte Rezepte aus dem Glarnerland aufgeschrieben und in einem kleinen Kochbuch veröffentlicht. Diese Frauen geben damit bewusst eine lokale kulinarische Kultur weiter, die Gemeinsamkeiten über Generationen schafft. Einige der Überlieferungen gehen teils auf Jahrzehnte, teils auf Jahrhunderte zurück.

Vielseitige Rezepturen

Als Laie würde man Zogglä wohl als eine Art Spätzli beschreiben, die, wie viele Glarner Spezialitäten, statt mit «normalem» Käse mit Schabziger gemacht werden. Folgt man dem Rezept im BVGL-Büchlein, kämen auch Kartoffeln hinzu. Doch Gabi, die Präsidentin des Verbandes, kocht die Zogglä ohne Kartoffeln. Das mit den Kartoffeln kommt wohl aus jener Zeit, als sämtliche Resten verwertet wurden. Und wenn also Kartoffeln vom Vortag übrig waren, wurden sie mitgekocht. Zogglä sind ein ideales Restengericht, und so gibt es denn auch Zogglä-Rezepte mit allerlei anderen Zutaten wie Spinat oder Rüeblì – eben mit dem, was der Vorrat hergibt. Und ob nun «Bölleschweizi» (in Butter gedünstete Zwiebeln) beigelegt oder die Zogglä mit Apfelmus oder Salat serviert werden, ist sowohl eine Frage der Überlieferung wie auch eine des persönlichen Geschmacks.

Schabziger wird nicht wie die meisten anderen Käsesorten «am Stück» gegessen, sondern hauptsächlich gerieben zum Würzen, Verfeinern und Garnieren von Speisen verwendet.



Foto: Markus Dlouhy; Aus dem Buch «Schabziger: Geschichte und Rezepte» von Erika Lüscher und Beat Frei, FONA-Verlag

Wem nun, ob so viel Gluschtigem, das Wasser im Mund zusammenläuft, dem sei eine Reise ins schöne Glarnerland empfohlen, das auch mit landschaftlichen und kulturellen Höhepunkten lockt. Die SOB hält mit dem Ringzug S4 in Mühlehorn, mit der S27 in Bilten und fährt ab Fahrplanwechsel 2020 mit der S6 von Rapperswil nach Schwanden (abends bis Linthal) mit Halt in allen Glarner Bahnhöfen. Und wer es gar nicht erwarten kann, der stellt sich am besten gleich selbst hinter den Herd – mithilfe des Rezeptes auf S. 20 gelingen die Zogglä bestimmt. En Guete! ■

Nachhaltiger und erst noch gesünder

Tipps, um Lebensmittelverschwendung, Abfallberge und lange Anfahrtswege zu reduzieren und zu vermeiden:

- Mengen kalkulieren, Wochenplan erstellen und nicht zu viel einkaufen, damit nichts verdirbt.
- Digitaler Einkaufszettel: Einkaufsapps, die laufend aktualisiert werden, können dabei helfen, dass nichts vergessen geht, aber auch nicht zu viel eingekauft wird.
- Kühlschrankinhalt fotografieren – so sieht man auch unterwegs, was noch vorhanden ist.
- Eigene (Stoff-)Tasche immer dabeihaben.
- Unverpacktes einkaufen, z. B. auf dem Wochenmarkt oder im Hofladen.
- Nachhaltig Verpacktes bevorzugen: Papier statt Plastik, Mehrweg statt Einweg.
- Umweltschonend transportieren: zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öV – das vermeidet unnötige Abgase und verhindert Spontankäufe schon aus Transportgründen.
- Regionales und Saisonales konsumieren (keine Importprodukte mit langen Transportwegen).
- Selbst kochen statt (verpackte) Convenience-Produkte zubereiten.
- Lebensmittel verwerten, bevor sie ablaufen.

SOB-Bildkalender zweitausendzwanzig

Jetzt bestellen unter
www.sob.ch/kalender



Rezept: Zogglä mit Ziger

Zutaten:

350 g Mehl
1 TL Salz
Etwas gemahlene Muskatnuss
200 g Schalenkartoffeln
4 Eier
1,5 – 2 dl Milchwasser
Salzwasser
150 – 200 g Schabziger gerieben
1 EL Paniermehl
80 – 100 g Butter

So wird es gemacht:

Mehl in eine Schüssel geben, Salz und Muskatnuss beifügen. Die geschälten Kartoffeln auf der Bircherraffel zum Mehl reiben. Eier und Milchwasser unter Rühren begeben und den Teig mit einer Holzkelle kräftig schlagen, bis er Blasen wirft. Bei Bedarf noch etwas Mehl nachgeben, bis die Konsistenz stimmt. Zugedeckt ca. eine Stunde ruhen lassen.

Reichlich Salzwasser in einer grossen Pfanne zum Kochen bringen. Den Teig auf ein Holzbrett geben. Mit einem Messer in kleine Stücke schneiden, portionenweise ins kochende Salzwasser gleiten lassen. Leicht kochen, bis die Zogglä an die Oberfläche kommen. Ein bis zwei Minuten ziehen lassen, mit einer Schaumkelle heraus nehmen. Gut abtropfen lassen und auf einer heissen Platte anrichten.

Den geriebenen Ziger lagenweise über die Zogglä streuen und im Backofen warmhalten, bis alle Zogglä gemacht sind. Mit dem Paniermehl bestreuen und die nussbraun erhitzte Butter darüber verteilen.

Gekochte Apfelstückli oder gemischten Salat dazu servieren. Nach Belieben Kartoffeln weglassen oder Gemüse begeben.

Das Kochbuch «Chochchellä und Fänzlöffel» der Glarner Bäuerinnen und Landfrauen ist für 15 Franken plus Porto erhältlich bei gabrielakrieg@bluewin.ch.

Rechts: Gabi Krieb (unten) und Monika Dürst (oben) vom Vorstand der Glarner Bäuerinnen und Landfrauenvereinigung (BVGL)

Talalpsee am Kerenzerberg

Bauliches

Traverso braucht Platz

Damit der neue 150 Meter lange Traverso im Service-Zentrum in Herisau Platz hat, hat die Südostbahn die Halle umgebaut und punktuell vergrössert. Für die Umbauarbeiten investierte sie rund sechs Millionen Franken.

Text: Christopher Hug

Die Südostbahn betreibt je ein Service-Zentrum in Herisau und Samstagern. An beiden Standorten reinigt sie die Züge und führt Unterhaltsarbeiten durch. In Samstagern führt sie zudem die schwere Instandhaltung der Züge aus (Revision der Drehgestelle).

Der neue Traverso ist mit 150 Metern Länge für die bestehenden Arbeitsgruben in der Halle des Service-Zentrums in Herisau zu lang bzw. die Arbeitsgruben um ein paar Meter zu kurz. Bei den alten, rund 200 Meter langen Voralpen-Express-Kompositionen konnten einzelne Bahnwagen ins Service-Zentrum gefahren und gewartet werden.

Dies war Auslöser, die Halle teilweise zu erneuern und punktuell zu vergrössern. Bei dieser Gelegenheit wurden die vier Gleise in der Halle angepasst und weitere Erneuerungen, wie der Einbau einer neuen Hebebühne beim Gleis 3, umgesetzt. Die Planung für das Projekt «TAPA» – was für «Teilanpassung» steht – dauerte drei Jahre.



Der 150 Meter lange, achteilige Traverso kann an der Schnelltrennstelle zwischen den Wagen vier und fünf auf 75 Meter «halbiert» werden.



Umbau unter laufendem Betrieb

Vorgängig führte die Firma TBF + Partner AG, Zürich, eine Studie dazu durch, ob ein Abriss und Neubau zielführender wäre als eine Anpassung der bestehenden Halle. Diese Variante wurde aber aufgrund zu hoher Investitionskosten und nicht nachweisbarer Wirtschaftlichkeit verworfen. So starteten die Bauarbeiten für eine Teilanpassung des Service-Zentrums am 18. März 2019. Seit diesem Datum arbeiteten die Angestellten des Service-Zentrums in Herisau unter erschwerten Bedingungen, da die Umbauarbeiten unter laufendem Betrieb stattfinden. Zu Beginn der Bauarbeiten waren die Mitarbeitenden des Service-Zentrums durch eine Staubwand von der Baustelle getrennt. Aufgrund von übergreifenden Bauarbeiten in der ganzen Halle, wie dem Einbau neuer Gleise oder dem Legen von Wasser- und Abwasserleitungen, arbeiten sie seit Oktober 2019 im sogenannten Mischbetrieb. Das heisst ohne Staubwand und ohne strikte Trennung.

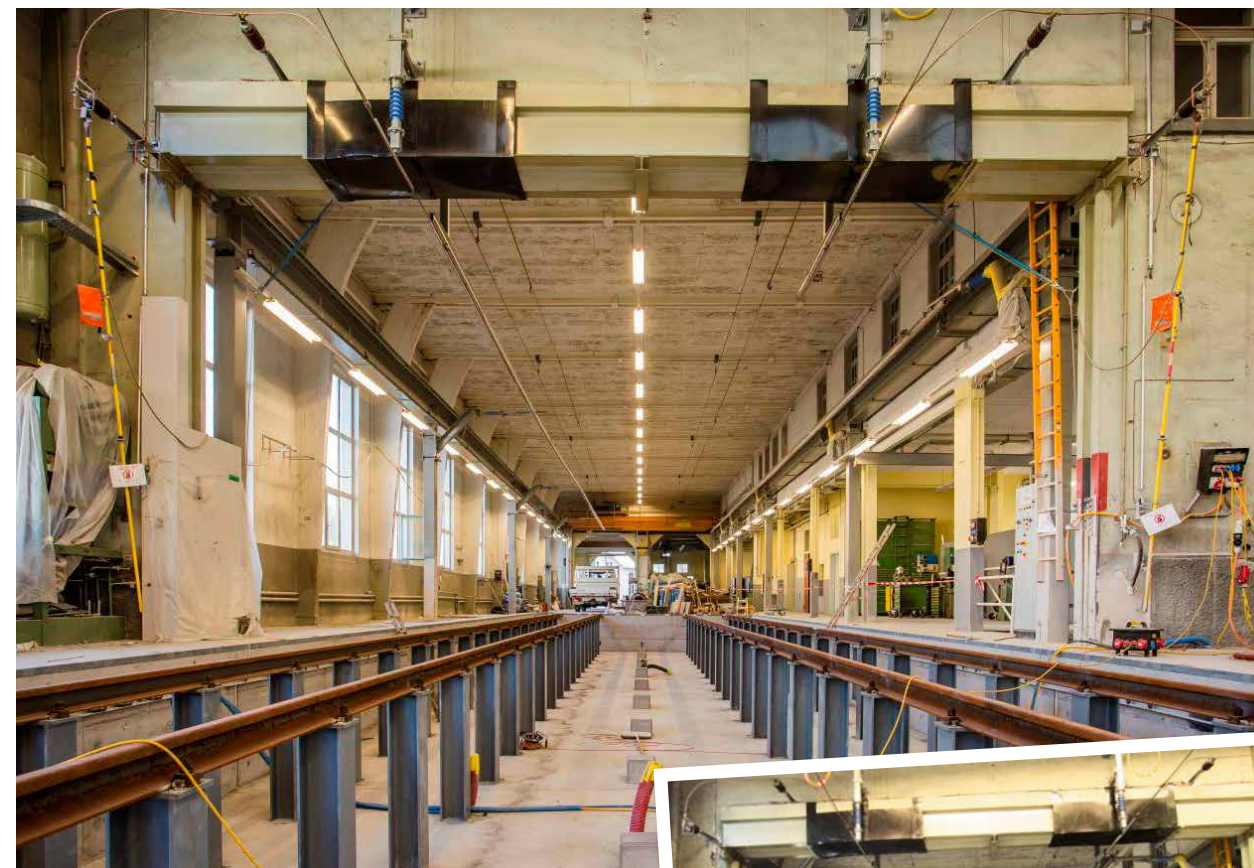
«Für die Mitarbeitenden im Service-Zentrum war 2019 ein herausforderndes Jahr, vor allem die letzten drei Monate. Sie mussten flexibel und zusätzlich mit Lärm- und Staubbelastungen arbeiten», erklärt TAPA-Gesamtprojektleiter Thomas Albrecht.

Das Nadelöhr der Baustelle war die Anlieferung auf einer schmalen Strasse mit enger Kurve und einem Bahnüber-

«Für die Mitarbeitenden im Service-Zentrum war 2019 ein herausforderndes Jahr, vor allem die letzten drei Monate. Sie mussten flexibel und zusätzlich mit Lärm- und Staubbelastungen arbeiten.»

Thomas Albrecht

Thomas Albrecht, SOB-Gesamtprojektleiter:
«Die Eingriffe in die Statik des alten Gebäudes gehörten zu den grössten Herausforderungen.»



gang. Da sind eine gute Planung und die vorgängige Abfrage des Fahrplans bei Zu- und Abfahrten ein Muss. Apropos Planung: Dank durchdachter Bauplanung und geschickten Verhandlungen konnten im vorgegebenen Budget von sechs Millionen Franken zwölf zusätzliche Optionen realisiert werden. So zum Beispiel die Erneuerung von Gleis 4, die Kürzung von Gleis 1 und 2 mit Bodensanierung und der Rückbau des nicht mehr benötigten Portalkrans vor der Halle Richtung St. Gallen. Die Bauarbeiten wurden in drei Teilprojekte aufgeteilt:

Teilprojekt 1: Grubenverlängerung für die Gleise 1 und 2

In den Gruben arbeiten die Mitarbeitenden des Service-Zentrums stehend unter den Zügen. Die Gruben für die Gleise 1 und 2 verlängerte die SOB um je 50 Meter. Die Bauarbeiter sanierten den Bodenbelag und füllten zwei alte, nicht mehr benötigte Gruben auf. Zudem pfählichten sie einen Abschnitt von 20 Metern mit acht Meter langen Elementen bis auf den Felsgrund. Der Aufenthaltsraum wurde verlegt und ein zusätzliches Büro für die Logistik eingebaut.

Teilprojekt 1

Unten: Die Arbeitsverhältnisse waren durch die Unterteilung der Gruben sehr beengt.

Oben: Neu ermöglichen die offenen Gruben den Mitarbeitenden mehr Bewegungsfreiheit und erleichtern dadurch die tägliche Arbeit.



Teilprojekt 2: Einbau Hebebühne und Einkürzung Gleis 3

Das Gleis 3 wurde gekürzt, sodass dort neu eine Hebebühne als Liftersatz das Untergeschoss mit dem Erdgeschoss verbindet. Zur Absicherung dieser Hebebühne musste zusätzlich ein neuer Prellbock eingebaut werden. Der alte Warenlift beim Gleis 1 war aus Platzgründen nicht mehr nutzbar und wurde rückgebaut. Die Grube mit einer Länge von 75 Metern bleibt bestehen und bietet so Platz für einen vierteiligen Flirt.

Teilprojekt 3

Oben: Durch die Mauer des alten Gebäudes war die Länge des Gleises 4 auf rund 70 Meter beschränkt.

Unten: Das Gleis 4 wurde während des Umbaus um vier Meter verlängert und mit einem betonierten Prellbock gesichert.

Teilprojekt 3: Verlängerung Gleis 4

Als drittes Teilprojekt ersetzte die SOB das Gleis 4 im hinteren Bereich auf einer Länge von 40 Metern und verlängerte es um rund vier Meter. Diese Verlängerung wird benötigt, damit ein «halber» Traverso (75 Meter) mit allen Achsen auf die Unterflurdrehbank passt. Dort werden unter anderem komplette Züge, einzelne Drehgestelle oder Radsätze bearbeitet oder der Hohllauf von Bremsseiben korrigiert. «Das Teilprojekt 3 war das anspruchvollste Teilprojekt», so Thomas Albrecht. Damit die Schienen verlängert werden konnten, musste vom ältesten Teil des Gebäudes (Baujahr 1918) eine Fassaden-ecke entfernt und neu abgefangen werden. Dies war ein grosser Eingriff in die Statik des alten Gebäudes, das in Mischbauweise (massives Mauerwerk mit Holzträgern) erbaut worden war. Die Bauarbeiten werden im Dezember 2019 abgeschlossen sein. «Wir sind auf Kurs und schliessen zeitlich wie auch finanziell gemäss Planung ab», so Thomas Albrecht. ■

Arbeiten im Service-Zentrum Herisau

- präventive und kurative Instandhaltung (Reparaturen)
- Fahrzeugreinigung innen und aussen
- Arbeiten auf der Unterflurdrehbank, wie Räder bearbeiten oder Hohllauf von Bremsseiben korrigieren
- Reparatur und Revision von WC-Einheiten
- Wechseln einzelner Drehgestelle oder Radsätze

Kniffliges

Wettbewerb

Die SOB formulierte verschiedene Anforderungen, die die neuen Fahrzeuge erfüllen sollten. Wie viele Anforderungen flossen 2016 in die Ausschreibung?

- A) Rund 80 Anforderungen
- B) Rund 670 Anforderungen
- C) Rund 1 500 Anforderungen

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 30. April 2020 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: Tasche «Voralpen-Express», aus Originalstoff der Sitze und Kopflehnen
2. Preis: SOB-Reiseadapter
3. Preis: Schirm «Magic Windfighter»

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 diese Wettbewerbsbedingungen.

Gedanken gleiten lassen

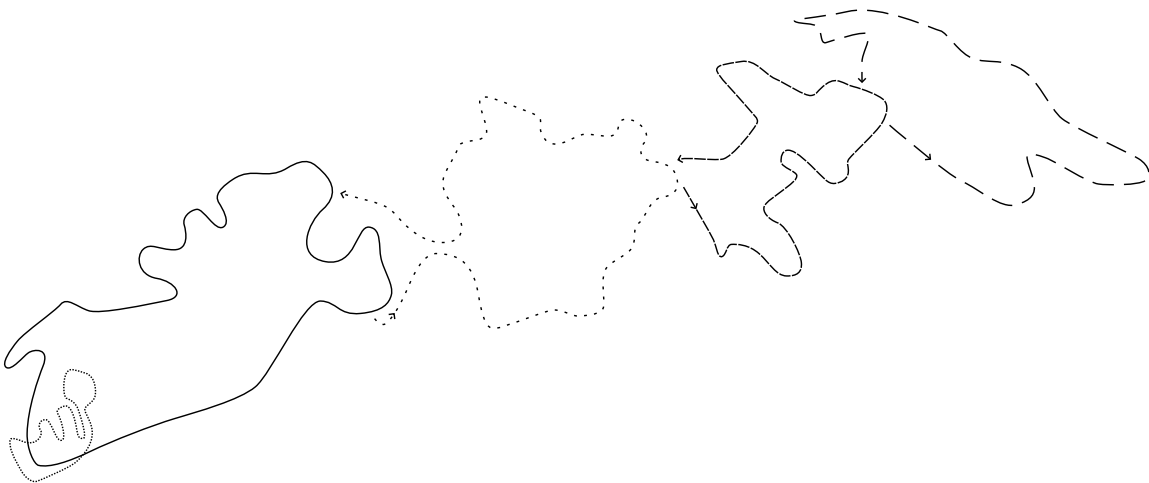
Die Strecke des Voralpen-Express führt vorbei am Hochtal von Rothenthurm – der grössten zusammenhängenden Hochmoorfläche der Schweiz. Ein Erholungsgebiet in allen Jahreszeiten. Im Winter entpuppt sich die Moorlandschaft als Paradies für Langläufer und Wanderer. Eine lohnenswerte Reise.

Text: Ramona Schwarzmann



Moorlandschaft in Rothenthurm

Zwischen Biberbrugg und Rothenthurm haben sich über Jahrtausende Hoch- und Flachmoore entwickelt. Moorlandschaften sind ein natürlicher Hochwasserschutz. Bei Regen saugen sie sich voll. In der Trockenheit geben sie das Wasser wieder langsam an die Umgebung ab. Wer die Natur mag, findet in dieser Moorlandschaft Ruhe und Erholung im Sommer wie im Winter. Auf 923 Meter über Meer liegt der Schnee hier länger als in den umliegenden Orten, was ideal für Wintersportler ist.



Langlaufgenuss Rothenthurm

- Wassermatt, Nachtloipe, 3 km
- Rundloipe Bubrug, 7 km
- - - - - Rundloipe Bibersteg, 11 km
- Rundloipe Schlänggli, 15 km
- — — Rundloipe Schwyzerbrugg, 20 km

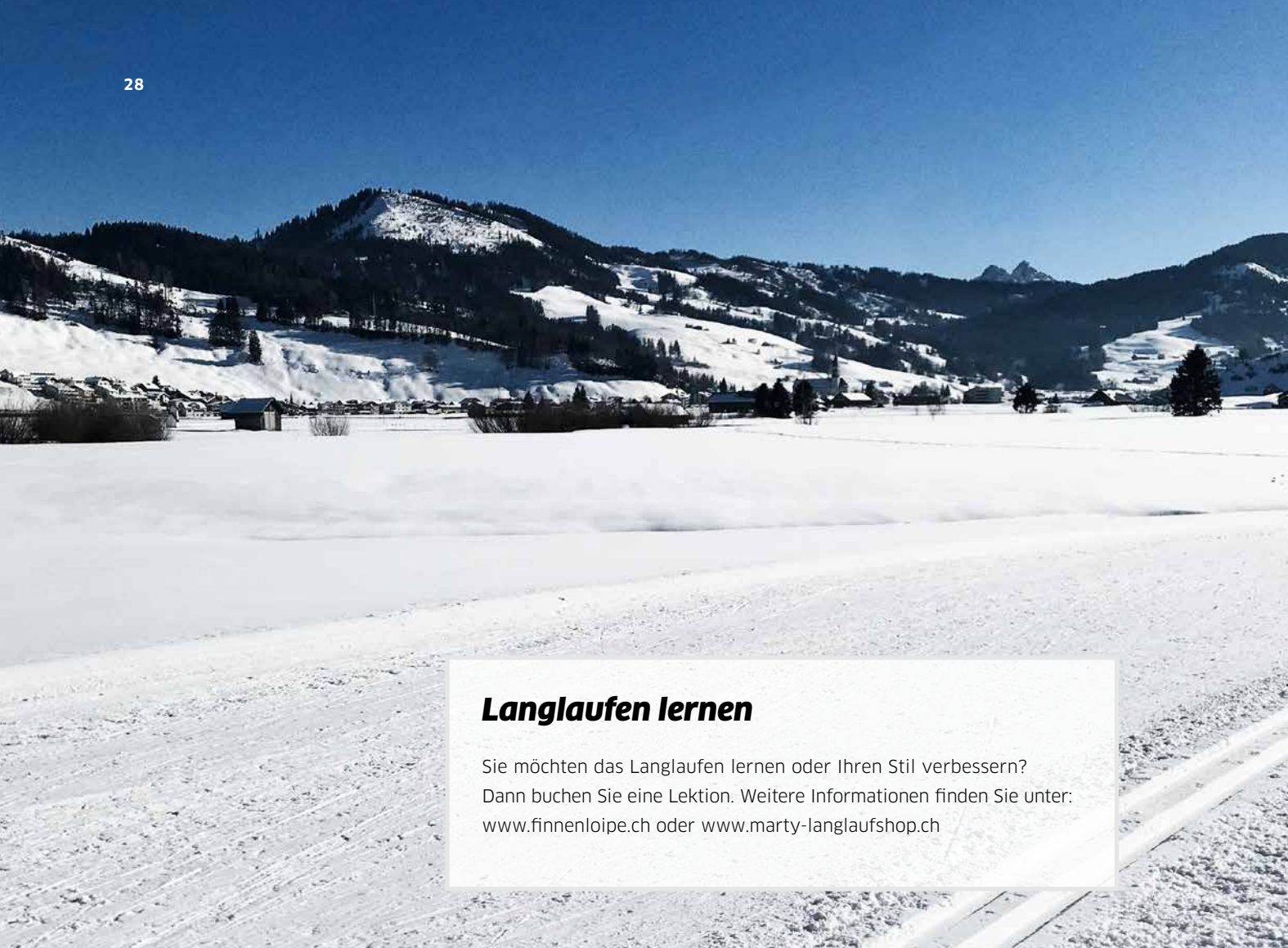
Ich freue mich auf einen sonnigen, bewegungsreichen, aber auch gemütlichen «Genuss-Tag». Mit dabei: meine Langlaufski. Es ist ein kühler Morgen. Meine Nasenspitze ist mit Sicherheit schon leicht rot, denke ich mir. Noch wenige Minuten, bis der Zug in Herisau einfährt. Bald lehne ich mich im Voralpen-Express zurück, wärme meine Hände am Kaffee aus dem Bistro und geniesse die Fahrt.

Infrastruktur beim Loipenstart

Nächster Halt Rothenthurm. Die Wegweiser am Bahnhof führen mich zur nahe gelegenen Garderobe unweit der Loipenhütte und zum Ausgangs- und Endpunkt der Rundloipe. Wer die Ausrüstung mieten möchte – sei es Klassisch oder Skating –, probiert die Schuhe in der Garderobe. Die Ski kann man direkt in der Loipenhütte beziehen – ganz praktisch also. Auch die Loipenpässe gibt es in der Loipenhütte beim Start. Eine Tageskarte kostet acht Franken. Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre laufen in Rothenthurm gratis. Die Garderobe ist einfach gehalten und mit allem ausgestattet, was ein Wintersportler braucht. Für eine kleine Zwischenverpflegung stehen Snacks bereit. Was mich schmunzeln lässt, ist der «offene Geldkorb». Hier hat man Vertrauen in die Menschen. In mir erweckt das eine gelassene Stimmung, und ich fühle mich gut aufgehoben in der Moorlandschaft von Rothenthurm.

Die Loipen in Rothenthurm

Vom Startpunkt direkt am Bahnhof führen fünf Loipen von 3 km, 7 km, 11 km, 15 km und 20 km durch das Hochmoor. Ich habe mir vorgenommen, die 15-km-Runde zu laufen. Am Scheidepunkt angelangt, entscheide ich mich doch für die 20-km-Runde. Für die Loipe gilt generell: Je länger die Strecke, desto anspruchsvoller das Streckenprofil. Aber das ist auch für weniger geübte Läufer kein Problem. Es bestehen mehrere Möglichkeiten, die Strecke an gut markierten Stellen abzukürzen.



Langlaufen lernen

Sie möchten das Langlaufen lernen oder Ihren Stil verbessern? Dann buchen Sie eine Lektion. Weitere Informationen finden Sie unter: www.finnenloipe.ch oder www.marty-langlaufshop.ch

Geduld ist eine Tugend

Wie in manchen Sportarten ist auch im Langlauf Geduld gefragt, bis die Technik sitzt und sich die Ausdauer aufbaut. Fakt ist: Ein guter Stil benötigt weniger Kraftaufwand. Als ein Mann mit englischem Akzent einen Ortsansässigen fragt, ob das Langlaufen mit der Zeit einfacher gehe, antwortet jener nur: «Übung macht den Meister.» Auf diesen flachen Loipen konzentriere ich mich auf einen guten Stil mit langer Gleitphase.

Bewusst geniessen

Unterwegs gibt es eine nette Verpflegungsmöglichkeit im Steinstoss-Stübli. Ich betrachte die Aussicht auf die Ebene, während ich auf der Terrasse

des Restaurants sitze, bestaune den wolkenfreien Himmel und geniesse die wärmenden Sonnenstrahlen. Nebenbei vertilge ich genussvoll einen Käsekuchen mit Salat. Mit gestilltem Hunger gleite ich weiter durch den Schnee. Die Monotonie der Bewegung erzeugt in mir eine Zufriedenheit. Gedanken kommen und gehen, aber ich halte an keinem fest. Ich geniesse, was ich gerade tue. Ich denke mir, dass ich mir dessen öfters bewusst sein sollte: dem, was ich tue, oder der Person, mit der ich gerade zusammen bin, die 100-prozentige Aufmerksamkeit zu schenken. Zurück in Rothenthurm, setze ich mich kurz auf die Bank und warte, bis der letzte Sonnenstrahl verschwindet.

Danach begeben sich mich wieder zum Perron. Pünktlich rollt der Voralpen-Express ein. Das neue Rollmaterial ermöglicht ein einfaches Einsteigen und bietet Platz für die Ski.

Nachtschwärmer

Die drei Kilometer lange Nachtloipe ist von Montag bis Freitag von 17 bis 21 Uhr beleuchtet. Als ich mich auf den Weg nach Hause mache, kommen noch einige Langläufer und drehen nach Feierabend ihre Runden. Ich fahre mit dem Voralpen-Express zurück in Richtung Herisau. Durch die grossen Panoramafenster blicke ich auf die weite Ebene und lasse das kleine Winterparadies in Rothenthurm hinter mir. ■

Die SOB

Die SOB in Zahlen

Wem gehört die SOB?

Bund und Kantone:

Bund: 35,83 %
Kanton St. Gallen: 19,17 %
Kanton Schwyz: 5,79 %
Kanton Zürich: 3,81 %
Kanton Thurgau: 1,80 %
Kanton Appenzell Ausserrhoden: 0,87 %

Gemeinden und Bezirke:

Politische Gemeinde St. Gallen: 5,69 %
Ortsbürgergemeinde St. Gallen: 0,48 %
Gemeinde Herisau: 2,34 %
Bezirk Einsiedeln: 0,95 %
Stadt Rapperswil-Jona: 0,56 %
Stadt Wädenswil: 0,73 %
Politische Gemeinde Romanshorn: 0,73 %
Übrige Gemeinden/Bezirke: 5,98 %

Private:

Privataktionäre: 15,27 %

Menschen

Mitarbeitende (Vollzeitstellen) 2018: 592
Transportierte Fahrgäste 2018: 13 366 715

Kunstabauten

Tunnel: 19
Gesamtlänge aller Tunnel: 7 054 m
Längster Tunnel (Wasserfluh): 3 557 m
Brücken, Viadukte, Unter- und Überführungen: 192
Längste Brücke (Sitterviadukt): 365 m
Höchste Brücke (Sitterviadukt): 99 m

Strecke

Eigene Infrastruktur: 123 km
Maximale Achslast: 22,5 t
Maximale Steigung/Gefälle: 50 %
Höchster Ort (Biberegg): 933 m ü. M.
Tiefster Ort (Romanshorn): 399 m ü. M.

Fahrzeuge Personenverkehr

FLIRT 1: 11
FLIRT 2: 12
FLIRT 3: 5
Traverso (Typ FLIRT 3): 6
NPZ 2-teilig: 4
BDe 058: 1



Die SOB

Unterwegs für Sie

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein selbstständiges, nach privatwirtschaftlichen Kriterien geführtes, integriertes Eisenbahnunternehmen, zu dem alle Bereiche gehören, die ein Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs braucht. Unsere Besteller, Bund und 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 Weiterbildungs-massnahmen 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

Stand: Dezember 2019

