

Schriftzug



Grosser kleiner Star	8
Arbeiten in luftiger Höhe	15
Ade Klischee	26

Einleitendes

Frühlingsgefühle

Der Frühling hat definitiv Einzug gehalten, liebe Leserinnen und Leser, und der Sommer steht vor der Tür. Bestimmt sind viele von Ihnen mit Anlauf in die Gartenstiefel gehüpft, kaum haben die ersten Sonnenstrahlen Sie ein wenig im Gesicht gekitzelt, nicht wahr?

Ich kenne diese Situation nur zu gut, wenn auch nicht am eigenen Leib. Denn kaum verschont der Frost den Boden und die ersten Krokusse ragen zwischen dem schmelzenden Schnee hervor, gibt es für meine Mutter kein Halten mehr. Bis zu den Zähnen mit Schaufel, Schere, Hacke und Setzlingen bewaffnet (und was das Baumarktsortiment sonst noch alles hergibt), stürmt sie den Garten und erobert das triste, braungrüne Feld zurück, um es in eine wunderbar farbenprächtige Oase zu verwandeln.

Das gelingt ihr jedes Jahr aufs Neue, und ich bin, ebenfalls jedes Jahr aufs Neue, tief beeindruckt. Da sich bei mir kaum eine andere Pflanze als ein Kaktus über ein längeres Leben freuen darf, würde ich mein Verhältnis zur Gartenarbeit als gemässigt beschreiben. Dass aber der Frühling in uns den Wunsch hervorruft, uns zu engagieren, zu bewegen und etwas zu schaffen, das ist unbestreitbar – und wunderbar.

Auch die SOB ist aktiv in den Frühling gestartet und hat mit den Vorarbeiten für zwei Bauprojekte begonnen, die zu den grössten in ihrer Geschichte zählen. So saniert sie zum einen ihr über 100 Jahre altes Wahrzeichen: den Sitterviadukt. In luftigen 99 Metern Höhe erneuern unerschrockene Arbeiterinnen und Arbeiter die Fahrbahn und den Korrosionsschutz am «Fischbauch».

Genauso beeindruckend ist die Grossbaustelle im Obertoggenburg: 22 Teilprojekte, 35 Millionen Franken, über 200 beteiligte Mitarbeitende – und 1 Projektleiter. Armin Zöggeler hat die Fäden in der Hand, gibt Einblick in seine Arbeit und verrät, was es braucht, um ein solches Mammutprojekt zu koordinieren.

Der SOB sind aber auch die Projekte wichtig, die etwas kleiner sind. Um nicht zu sagen «mini». Wussten Sie, dass der beliebte Freizeitpark «Swissminiatuur» diesen Sommer sein 60-jähriges Bestehen feiert? Passend zur Jubiläumsfeier weiht der Park diesen Sommer seine neueste Attraktion ein: den kupferfarbenen Traverso der SOB, der ab Dezember 2020 in Originalgrösse ins Tessin fahren wird. Sein «kleiner Bruder» entstand in unzähligen Arbeitsstunden durch liebevolle Handarbeit und dreht bald seine Runden durch den Park – den übrigens rund 1 500 Pflanzen und über 15 000 Blumen zieren.

Basteln, bauen und Blumen pflanzen inspiriert. Vielleicht gebe ich dem Gärtnern nächsten Sommer doch noch eine Chance.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.



Ramona Tiefenthal
Redaktionsleiterin

Inhalt

Einleitendes

Frühlingsgefühle **3**

Berufliches

Kein Tag wie der andere **4**

Festliches

Grosser kleiner Star **8**

Erlebtes

Die Facetten der Schweiz in 135 Minuten **11**

Bauliches

Gemeinsam gut unterwegs **13**

Ambitiöses

Arbeiten in luftiger Höhe **15**

Kulinarisches

Lang lebe das Bier **20**

Sauberes

Nicht nur sauber, sondern rein! **23**

Kniffliges

Wettbewerb **25**

Gesichtszug

Ade Klischee **26**

Die SOB

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. | Auflage: 4 500 Ex. | Papier: Olin Rough

Kein Tag wie der andere

Wie sieht ein Arbeitstag einer Kundenbegleiterin aus? Der «Schriftzug» wollte das genau wissen und begleitete Rita Manser einen Tag lang auf dem Voralpen-Express (VAE) zwischen St. Gallen und Luzern. Schnell wurde klar: Für diesen Beruf ist Freundlichkeit Voraussetzung – und hohe Flexibilität, auch bei der Arbeitszeit.

Text: Christopher Hug, Fotos: Christopher Hug, Daniel Ammann



3.00 Uhr Tagwache

Tagwache bei der SOB-Kundenbegleiterin Rita Manser. Ein neuer Arbeitstag beginnt. Mitten in der Nacht, wenn viele noch tief und fest schlafen.

4.00 Uhr

Fahrt mit dem Auto an den Dienstort am Hauptbahnhof St. Gallen. Start in den Arbeitstag.

4.49 Uhr

Information im SOB-Web-Portal über die aktuelle Betriebs-situation. Fahrt mit dem Dienstaxi nach Herisau. Vor der Abfahrt des VAE werden die technischen Funktionen wie Bremswirkung und Türschliessung in Zusammenarbeit mit dem Lokpersonal überprüft. Heute: Zuglänge von rund 200 Metern, maximal 125 km/h.



5.47 Uhr

Los gehts! Fahrplanmässige Fahrt nach St. Gallen in nur acht Minuten.

6.03 Uhr

Zugbetriebsaufnahme und Kontrolle des Voralpen-Express (VAE) auf Sauberkeit und Ordnung. Pünktlich um drei nach sechs Abfahrt nach Luzern. In Rapperswil umsteigen auf einen anderen Zug.

9.57 Uhr

Ankunft in Rapperswil. Fundgegenstand, eine grosse Sporttasche, am SBB-Billettschalter abgeben. Anschliessend Mittagspause mit einer grossen Portion Spaghetti.



10.59 Uhr

Weiter gehts mit dem VAE Richtung Arth-Goldau. Übernahme des Zugs in Arth-Goldau vom Kollegen. Jetzt folgt der Lieblingsabschnitt von Rita Manser: «In Rothenthurm gefällt es mir vor allem im Herbst sehr gut. Die farbigen Blätter und die weissen Birkenstämme – einfach ein Traum.»

9.03 Uhr

Rita Manser erteilt wertvolle Reisetipps, auch in Englisch. Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen am Gleis 4 in St. Gallen. Kontrolle des Zugs auf Sauberkeit wie im eigenen Wohnzimmer: Zeitungen wegräumen, Vorhänge gerade ziehen, wiederholt Toiletten kontrollieren.



8.03 Uhr

Fahrt mit dem VAE durch den Rickentunnel über Wattwil in die Gollusstadt. Billette kontrollieren, Fragen beantworten und mit den Passagieren einen freundlichen Austausch pflegen. Eine Störung an einer Übergangstüre zwischen zwei Wagen tritt auf. Das Überprüfen der Steuerungsebene der Türe bleibt erfolglos, Störung via Handy dem Support melden. Übergangstüre arretieren, denn diese bleibt bis zum Besuch in der Werkstatt offen. «Defekt»-Kleber anbringen – die Reisenden sollen bestens informiert sein.

13.56 Uhr Feierabend

Ankunft in St. Gallen. Feierabend!

12.14 Uhr

Ein letzter Zugwechsel in Arth-Goldau. Fahrt zurück nach St. Gallen. Regler Austausch mit den Gästen – man kennt sich, teilweise sogar mit Namen, und die Stimmung ist ausgelassen.



Billettkontrolle mit Charme –

Rita Manser geniesst den

Austausch mit den Fahrgästen.

Nachgefragt bei Rita Manser



Bei Rita Manser ist alles aufgeräumt – auch die Vorhänge müssen am richtigen Platz sein.

Rita, wieso übst du den Beruf «Kundenbegleiterin» aus und was fasziniert dich an deiner Aufgabe?

«Ich bin gerne unterwegs und schätze den persönlichen Kontakt mit den Menschen. Als Kundenbegleiterin kann ich beides vereinen – das passt wunderbar zusammen. Den Kontakt zu den Menschen schätze ich besonders. Ich kenne auf der Strecke des Voralpen-Express viele Gäste persönlich und einige gar mit Namen. Zudem liebe ich die Strecke Luzern–St.Gallen über alles. Ich finde sie faszinierend und total ab-

wechslungsreich. An meinem Beruf geniesse ich auch die Freiheiten, die ich habe: zum Beispiel, dass ich in gewissen Situationen gleich im Zug und somit vor Ort selber Entscheidungen treffen und umsetzen kann. Bei der Arbeit als Kundenbegleiterin bin ich immer in Bewegung. Das Wetter bringt zusätzliche Abwechslung in den Berufsalltag – und manchmal auch Herausforderungen.»

Der Beruf «Zugbegleiterin» ist im Wandel und heisst neu «Kundenbegleiterin». Ist diese Änderung auch bei deiner täglichen Arbeit zu spüren?

«Ja, die Reisenden rücken noch mehr in den Mittelpunkt. Ich werde gezielter auf ihre Bedürfnisse eingehen, zum Beispiel: den Reisekomfort im Zug (Klima, Sauberkeit, Platzangebot) sicherstellen oder den Ausflüglern und Touristen die Sehenswürdigkeiten an der Strecke erklären. Ich habe übrigens immer einen guten Tipp parat und tausche mich gerne mit unseren Passagieren aus.»

Ab Sommer 2019 sind die neuen «Traverso»-Triebzüge im Einsatz. Was ändert sich da für dich?

«Ich freue mich auf den neuen Zug. Beim «Traverso» werde ich keine Bremsproben und Türkontrollen mehr durchführen, das kann der Lokführer zukünftig auf den Monitoren im Führerstand ablesen. Vieles wird komplexer, zum Beispiel das ganze Lüftungssystem und das Betriebssystem des Zuges. Neu werde ich den Innenraum des Zuges intensiver kontrollieren und bei Bedarf den First-Level-Support sicherstellen, das heisst: kleine Mängel gleich vor Ort beheben.»

Das sagen die Kollegen



«Bei mir fahren schon viele Prominente mit. Bundes-, National- und Ständeräte, Olympiasieger und Popstars, und alle zeigen ihr Billett – wie du und ich.»

Andreas Lutz



«Ich bin gerne Kundenbegleiter. Ich schätze den täglichen Kundenkontakt und den persönlichen Austausch mit den Reisenden. Ich nehme mir auch mal Zeit für einen Schwatz!»

Lukas Dobrowolski



«Ich fühle mich wohl als Gastgeber im Voralpen-Express und gebe den Zuggästen gerne Tipps für ihre Reise. Ich bin quasi auch ein Reiseleiter!»

Bruno Gamper

Gibt es dafür eine spezielle interne Weiterbildung?

«Ja, diese habe ich bereits besucht. Es ändert sich einiges mit dem neuen «Traverso». Der ganze Bistrobereich wird neu, das Kundeninformationssystem mit den Durchsagen ändert sich und die Anzeigen auf den Monitoren im Zug sind komplett neu. Im alten Voralpen-Express gab es ja gar keine Monitore ... (lacht).»

Was sind allgemein die grössten Herausforderungen, denen du im Beruf begegnest?

«Jeder Tag sieht anders aus. Wichtig ist, dass man für die Herausforderungen sofort eine Lösung findet. Da muss man manchmal etwas Neues annehmen und improvisieren können.»

Was war dein schönstes Erlebnis?

«In Luzern hatte ich ein ganz schönes Erlebnis. Ich half zwei älteren Damen, ihre Billette am Automaten zu lösen. Als Dank überraschten mich die beiden Frauen, Wochen später, mit einer Pralinenschachtel. Das war wunderschön und machte mich für einen Moment wirklich sprachlos.»

Was ist für dich der touristische Höhepunkt auf der Reise zwischen St.Gallen und Luzern?

«Es gibt auf der VAE-Strecke viele Höhepunkte. Nebst dem Hochmoor von Rothenthurm hat es mir der Abschnitt vor Arth-Goldau mit dem faszinierenden Blick über den Lauerzensee angetan – besonders im Herbst mit den etwas «grusligen» Nebelschwaden. Ganz speziell finde ich auch die Fahrt auf dem Seedamm zwischen Rapperswil und Pfäffikon. Der Ausblick Richtung Zürich ist einfach grossartig und die Sonnenuntergänge sind einzigartig.»

Was war deine schönste Zugreise? Hast du einen Tipp für unsere Leserinnen und Leser?

«Mein Tipp: Eine Fahrt mit der Centovalli-Bahn von Locarno nach Domodossola ist einfach unvergesslich schön. Ab Dezember 2020 fahren wir mit dem «Traverso» von Zürich bzw. Basel direkt nach Locarno ... (schmunzelt).» ■



Informationsanlässe

Bald steigt die SOB in den Fernverkehr ein: Ab Dezember 2020 fährt sie von Basel und Zürich über die Gotthardbergstrecke nach Locarno, und ab Dezember 2021 von Bern nach Chur.

Für diese neuen Linien sucht sie engagierte Kundenbegleiterinnen und -begleiter, die für ihre Fahrgäste das Reisen zum Erlebnis machen.

An den Informationsveranstaltungen informiert die SOB über das Berufsbild, den Ausbildungsablauf sowie den Bewerbungsprozess. Kundenbegleiterinnen und -begleiter der SOB sind vor Ort, geben einen spannenden Einblick in ihren Berufsalltag und stehen für die individuellen Fragen der Teilnehmenden zur Verfügung.

Durchführungstermine

16. September 2019, Goldau
21. Oktober 2019, Rapperswil

Weitere Informationen:

www.sob.ch/kundenbegleitung

SOB SÜDOSTBAHN
gerade unterwegs



Der Voralpen-Express passiert auf seiner Reise Rapperswil mit seinem imposanten Schloss.

Festliches

Grosser kleiner Star

Der Voralpen-Express der Südostbahn ist der neue Star in Melide. Am 6. Juni 2019 feiert der bei jung und alt beliebte Freizeitpark Swissminiatur sein 60-jähriges Bestehen. Anlässlich dieses Jubiläums wird das Modell des kupferfarbenen Traverso feierlich eingeweiht. Es entstand in liebevoller über 1200-stündiger Kleinarbeit.

Text: Claudia Krucker, Fotos: Claudia Krucker, Sandro Mahler, Swissminiatur

Ein Hauch von Metall und Öl liegt in der Luft. Der Geruch erinnert an die SOB-Service-Zentren, in denen bis zu 200 Meter lange Züge instandgehalten und gereinigt werden. Geschätzte 30 Quadratmeter misst der Raum, in den Joël Vuigner, Direktor von Swissminiatur, führt. Der durch eine Hecke kaschierte Eingang liegt im 14 000 Quadratmeter grossen Park in Melide am romantischen Ufer des Luganersees und umrahmt von Monte Generoso, Monte San Salvatore und Monte San Giorgio, der zum UNESCO-Weltnaturerbe gehört.

Der «kleine» Unterschied

Auf den ersten Blick sind es die Dimensionen, die den Unterschied zu den SOB-Werkstätten ausmachen. Doch dieser Raum ist vielmehr Atelier als Werkstatt. Hier repariert Renato Bernasconi nicht nur sämtliche Modelle, die im Freizeitpark dem Zahn der Zeit ausgesetzt sind. Er entwickelt und baut sie sogar selbst. Und dies von Grund auf, in feinsten Handarbeit. Als Orientierungshilfe dienen ihm Fotos und vor allem Pläne.

Ob Bundeshaus, Matterhorn, das Schloss Rapperswil, die Piazza Grande mit dem Locarno Film Festival ... etwa 130 Modelle präsentieren sich im Massstab 1:25 mit unwahrscheinlicher Detailtreue. Autos, Seilbahnen, Boote, alles



In 1 200 Arbeitsstunden nimmt der Zug Form und Farbe an.

bewegt sich. Selbst aus den Brunnen sprudelt Wasser aus millimetergrossen Rohren – wahrscheinlich wäre es angebrachter, sie als millimeterklein zu beschreiben. Ausserdem durchquert eine 3 560 Meter lange Modelleisenbahn mit 18 Zügen den Park mit seinen 1 500 Pflanzen und mehr als 15 000 Blumen. Einzig die Flugzeuge fliegen nicht, wie es ihre ursprüngliche Bestimmung vorsieht, sondern stehen zur Freude der Gäste vor den Fingerdocks am Flughafen Zürich-Kloten.

Wahre Kindheitsträume

Die Faszination von Swissminiatur ist bei jung und alt ungebrochen. Die Besucherzahlen sprechen für sich: Die Schweiz im Kleinformat entzückt jährlich bis zu 200 000 Menschen aus aller Welt und lässt nicht nur Kinderherzen höher schlagen.

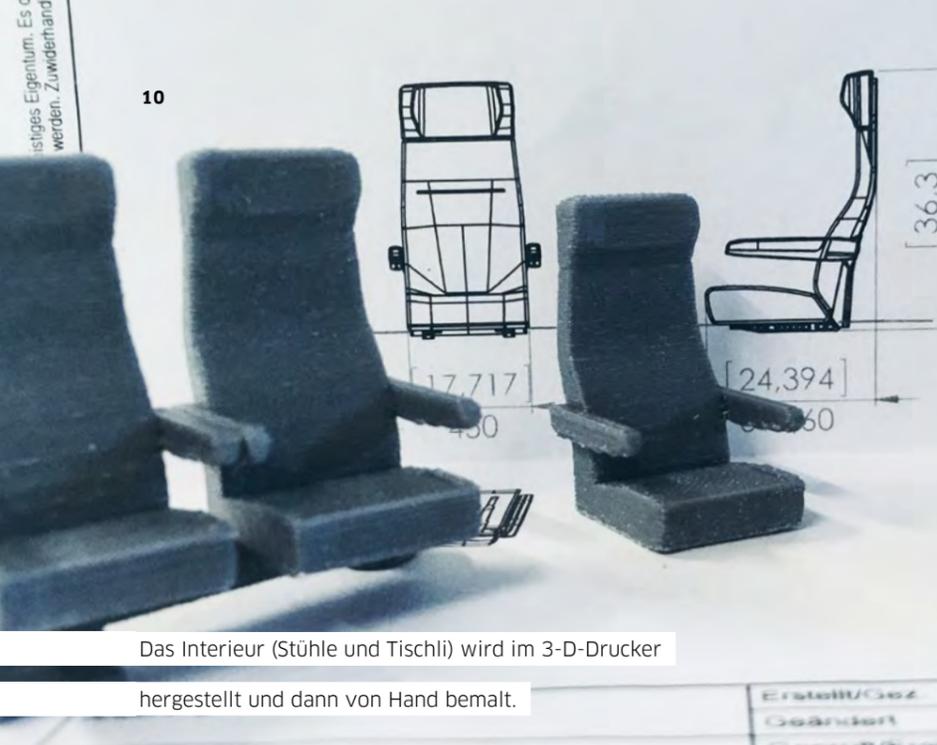
Renato lebt seinen Kindheitstraum. Den lieben langen Tag darf er an Modellen «basteln», und das seit 42 Jahren. Während der Park von Anfang November bis Ende März geschlossen ist, hat er Zeit, ein neues Modell zu bauen. In diesem Jahr ist es der neue Voralpen-Express der Südostbahn, der kupferfarbene Niederflurtriebzug vom Typ Traverso, der (im Original) ab Juni 2019 im fahrplanmässigen Verkehr auf der Strecke St.Gallen-Luzern eingesetzt wird. Sechs neue Fahrzeuge lösen Zug um Zug das über 40 Jahre alte Rollmaterial ab.

Kleiner Star gross gefeiert

Auch als Modell hat der neue Voralpen-Express – mit stattlichen 6,10 Metern übrigens der längste Zug im Park – im Juni seinen grossen Auftritt: Er wird anlässlich des 60-Jahre-Jubiläums von Swissminiatur am 6. Juni 2019 feierlich eingeweiht – genau ein Jahr, nachdem der erste Traverso aus dem Hause des Schienenfahrzeugherstellers Stadler vom Stapel rollte und sich seither zahlreichen Typentests mit Bravour gestellt hat. «Auf dieses Modell freuen wir uns ganz besonders», so Joël Vuigner. Mit der Jubiläumsfeier übernimmt er offiziell die Führung von seinem Vater Dominique und leitet Swissminiatur mit den 26 Mitarbeitenden somit in dritter Generation. «Der beliebte Ausflugszug Voralpen-Express hat für uns eine besondere Bedeutung,

«Auf dieses Modell freuen wir uns ganz besonders.»

Joël Vuigner, Direktor Swissminiatur



Das Interieur (Stühle und Tischli) wird im 3-D-Drucker hergestellt und dann von Hand bemalt.

weil er den Anschluss der Ostschweiz zur NEAT – und somit zum Tessin – sicherstellt.» Sein Grinsen wird noch breiter, als er erfährt, dass der komfortable SOB-Fernverkehrszug Traverso in gut anderthalb Jahren auch über die Gotthardbergstrecke ins Tessin fahren wird.

Feinste Handarbeit

Ob Wagenkasten, Radsatz, Pantograf: Sämtliche Teile stellt Renato in minutiöser Feinarbeit her. Er schneidet Metall, fräst, drehselt, schraubt. Sogar die Federn für die Drehgestelle fertigt er selbst an, mit einem vor vielen Jahren eigens dafür angeschafften Werkzeug. Nur die Schrauben kauft er ein. Und das Interieur des Zuges – 359 Sitzplätze und Tische – sowie die Zugspitzen stellt sein Kollege Sacha Caimi aus der Hightechabteilung im 3-D-Drucker her. Ganze 13 Stunden dauert der Druckprozess allein für eine Zugfront. Für den sechs Meter langen Zug benötigen sie beide rund 1 000 Stunden.



Um den Platz im Park optimal auszunutzen, ist das Farbatelier im Innern des Bergs mit der Schilthornbahn untergebracht.

Spezielle Farbe – spezielle Lackiertechnik

Nun kommen Luis Cruz und sein Team zum Zug. In ihrem nicht wirklich grösseren Atelier einen Steinwurf entfernt ist er verantwortlich für Farben und Glanz. Alle Sitze und Passagiere bemalen sie von Hand. Sie scheinen dem Zug Leben einzuhauchen. Die grösste Herausforderung ist das Lackieren des Messingzuges, der mit einem Zweikomponenten-Epoxidharz grundiert wird, um das Messing zu schützen. Bei der Traverso-Kupferfarbe handelt es sich um einen Spezialfarbton. Die Firma Stadler, die für den Bau des Zugmodells ihre Pläne zur Verfügung gestellt hat, bietet erneut Hand und stellt Swissminiatur sämtliche Originalfarben zur Verfügung, Tipps zur Anwendung von Gaetano Caruso, Leiter Oberflächentechnik, inklusive. 170 Gramm pro Quadratmeter werden benötigt; für den ganzen Zug zirka 10 Kilo. Nach gut 200 Arbeitsstunden ist auch dieses Werk vollbracht. Noch die Anschriften und Piktogramme ankleben, die Luis extern hat produzieren lassen, und fertig ist der neue Star der Swissminiatur.

Die Schweiz traversieren

Nun heisst es ab auf die Schienen, die natürlich ebenfalls alle selbst gefertigt wurden, und ab auf grosse Fahrt. Quer – wie es dem Namen Traverso gebührt – durch die Schweiz. So wie das Original, das als «Voralpen-Express» von St.Gallen nach Luzern verkehren, als «Treno Gottardo» ab Dezember 2020 die Gotthardbergstrecke ins Tessin befahren und als «Aare Linth» ab Dezember 2021 von Bern nach Zürich und Chur unterwegs sein wird. Dann können mit dem grossen Star der SOB noch mehr Sehenswürdigkeiten der Schweiz entdeckt werden, im Massstab 1:1. ■

Erlebtes

Die Facetten der Schweiz in 135 Minuten

Der Voralpen-Express verkehrt stündlich zwischen St.Gallen und Luzern. Für viele dient er als Zubringer von A nach B, und ein Grossteil der Fahrgäste legt nur Teilstrecken zurück. Es geht aber auch anders: Für Touristen und Freizeitreisende ist der Voralpen-Express der ideale Ausflugszug. Text und Fotos: Carla Ullmann

Er durchquert verschiedene Regionen und Landschaften und zeigt die unterschiedlichsten Facetten der Schweiz. Als St.Gallerin kenne ich den Voralpen-Express auch nur als Mittel zum Zweck und nicht als attraktive Erlebnisfahrt. Heute soll sich dies ändern, denn ich gönne mir die gesamten 125 Kilometer bis nach Luzern.

Startpunkt St.Gallen

Ich steige um 8.03 Uhr in St.Gallen auf Gleis vier in den Bistrowagen des Voralpen-Express ein. Mich empfangen die klassischen grün-blauen Sitze und eine wohlige Atmosphäre im über 25-jährigen Interieur des Fahrzeugs. Ich lasse mich in einem Viererabteil mit breiten Sitzen und dem praktischen Tisch neben einem Geschäftsmann nieder. Nur wenige Minuten nach der Abfahrt überqueren wir den Sitterviadukt, die mit 99 Metern höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz. Einige Fahrgäste blicken nach

draussen, um den atemberaubenden Viadukt und die schwindelerregende Höhe zu bewundern. Mir fällt auf: Es sind bereits am Morgen viele «Ausflügler» unterwegs und nicht wie angenommen nur Pendlerinnen und Pendler. Ich nutze die Gelegenheit und frage zwei Damen mit Rucksäcken, wohin die Reise geht. «Wir fahren ins Tessin. Gerade in den Frühlingsmonaten, wo es noch ziemlich kalt in der Ostschweiz ist, geniessen wir gerne zwei Tage in der Sonnenstube der Schweiz.» Der Voralpen-Express bietet mit Umstieg in Arth-Goldau auf den Intercity durch den Gotthard-Basistunnel die ideale Verbindung. Die Reise in die italienischsprachige Schweiz dauert nämlich nur 162 Minuten.

Vorbei an Hügeln bis zum Zürichsee

Schon bald erreichen wir das hügelige Toggenburg. Hier liegt sogar noch etwas Tau auf den Wiesen, und die urchi-



Wieso nicht einmal einen Teil der Reise zu Fuss zurücklegen?

Der schöne Spaziergang von Rapperswil über den Seedamm

nach Pfäffikon SZ dauert knapp eine Stunde.



Bei Steinerberg bietet sich ein einzigartiges Panorama mit den Mythen im Hintergrund.

Voralpen-Express auf dem Seedamm bei Rapperswil.

gen Häuschen zeigen ein typisches Bild der Schweiz. Nach der Fahrt durch den Rickentunnel raubt es mir vor Schmerikon den Atem. Die kleine Stadt liegt direkt am Zürichsee, der hier wunderschön von der Sonne beschienen wird. Bei diesem Anblick bin ich auch ohne Kaffee sofort hellwach. Nun führt die Strecke mehrere Minuten entlang des Sees. In Rapperswil angekommen, beschliesse ich, auszusteigen und den Weg zur nächsten Voralpen-Express-Haltestelle zu Fuss zu gehen. Dieser Weg führt über den Seedamm nach Pfäffikon SZ. Wenn ich einigermassen zügig laufe, erreiche ich Pfäffikon in einer Stunde und kann meine Fahrt im nächsten Voralpen-Express weiterführen.

Idylle und Panorama zugleich

Mein Entscheid, einen Teil der Strecke zu Fuss zu gehen, zahlt sich sofort aus: Die Ruhe auf dem Steg und die Gemütlichkeit auf dem Holzboden über dem Wasser sind einmalig. Ich bin nicht als Einzige auf dem Hurdensteg unterwegs: Einige Senioren, zwei Jogger und auch eine Mutter mit dem Kinderwagen geniessen die Idylle an der Kantonsgrenze zwischen St.Gallen und Schwyz. Während des Fussmarschs beobachte ich eine Vielzahl an Enten, Tauben und Vögeln. Sogar ein paar kleine Fische kann ich vom Steg aus erkennen. Mitten im See entdecke ich die Inseln Ufenau und Lützelau, die nordwestlich des Damms liegen – ein Ausflugsziel, das ich mir für die nächste Reise vormerke. Um den Weg zum Bahnhof zu finden, orientiere ich mich an den Gleisen und erreiche fünf Minuten vor der Einfahrt des Voralpen-Express Pfäffikon. Die Weiterfahrt im Voralpen-Express führt vorbei an Reben

und Wiesen und bietet eine wunderbare Aussicht. Nach dem Aufstieg bis Biberbrugg, mit einer Steigung von bis zu 50 Promille, durchqueren wir die einzigartige Hochmoorlandschaft bei Rothenthurm. Die flache Gegend auf fast 1 000 Metern über Meer lädt im Winter zum Langlaufen und Schneeschuhwandern und im Frühling auf dem Moorweg zum Spazieren ein. Die spärlich besiedelte Gegend ist ebenso für Touristen ein Highlight. Nun ist es bereits 10.30 Uhr, und es sind vor allem Freizeitreisende und Touristen unterwegs. Die Stimmung im Zug ist aufgeheitert, und man unterhält sich rege über die eindrucksvollen Landschaften.

Zentralschweizer Highlights

Kurz vor Arth-Goldau erblicke ich ein weiteres Panorama. Der Zugersee, der durch die Spiegelung in silberner Farbe erscheint, sowie die Mythen im Hintergrund, die die Postkartenansicht perfekt abrunden. Die Route führt nun entlang von Berglandschaften wie der Rigi und vorbei am einzigartigen Vierwaldstättersee. Bereits im nächsten Kanton, in Luzern, hat sich die Vielfalt an Fahrgästen erhöht. So erspähe ich eine Vielzahl asiatischer Touristen. Kurz vor der Kantonshauptstadt erkenne ich die Kapellbrücke und den Pilatus – meine Vorfreude auf das Entdecken dieser Gegend steigt. Der Zug hält an der Endhaltestelle, und ich verlasse den Erlebniszug bereits mit vielen positiven Eindrücken. Beim Ausstieg schnappe ich mir noch eine Postkarte aus einem der Hängekartons. In der Überschrift steht geschrieben: «When I was on the Voralpen-Express ...» – wie soll man all die speziellen Eindrücke auf einer Postkarte zusammenfassen? Ich schreibe Grüsse an meine Verwandten, werfe die Postkarte in Luzern ein und mache mich auf den Weg, um die vielseitige Stadt zu erkunden. ■

Bauliches

Gemeinsam gut unterwegs

35 Millionen Franken Baukosten, 15 Wochen Totalsperre, 22 Teilprojekte, 7 Kilometer Baustelle, 1 Gesamtprojektleiter. Armin Zöggeler, verantwortlich für die aktuell grösste Baustelle der SOB, beantwortet Fragen zum Cluster Obertoggenburg 2019.

Text: Brigitte Baur, Foto: Daniel Ammann

Die SOB erneuert die Bahnstrecke zwischen Wattwil und Krummenau. Neben der Modernisierung der Fahrbahn und der Bahntechnik steht auch die Sanierung von Brücken, Viadukten und Bachdurchlässen im Bauprogramm. Im gleichen Zeitraum wird die in die Jahre gekommene Thurbrücke bei Ullsbach ersetzt. Kurz: Auf diesem Streckenabschnitt verbaut die SOB bis Herbst 2019 rund 35 Millionen Franken. Wie die Grossbaustelle «Cluster Obertoggenburg 2019» erfolgreich umgesetzt wird, weiss Armin Zöggeler, Senior Gesamtprojektleiter bei der SOB.

An der Bahnstrecke zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann wird im Jahr 2019 intensiv gebaut. Die SOB spricht dabei vom «Cluster Obertoggenburg 2019». Was bedeutet die Bezeichnung «Cluster»?

«Die SOB verwendet den Begriff «Cluster» als Synonym für die Bündelung von mehreren Einzelprojekten, die einen zeitlichen und räumlichen Bezug zueinander haben. Der Vorteil dieser Bündelung besteht darin, alle anstehenden Bauarbeiten in einem möglichst kurzen Zeitraum durchzuführen.»

Und was sind die Vor- oder Nachteile eines Clusters?

«Im Cluster Obertoggenburg 2019 sperren wir zur effizienten Umsetzung der Bauarbeiten die Bahnstrecke zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann für 15 Wochen. Dadurch können wir einen Grossteil der Arbeiten tagsüber erledigen. Das bietet wiederum den Vorteil, dass die Qualität der Arbeiten steigt, die Kosten durch Synergieeffekte sinken und die Anwohnerinnen und Anwohner nur kurze Zeit durch den Baulärm gestört werden. Auch



Armin Zöggeler zählt bei der erfolgreichen Umsetzung im Obertoggenburg auf sein Projektteam.

das Reisen mit dem Bahnersatz wird so für die Bahnkunden möglichst kurzgehalten. Nachteil dieser Bündelung der anstehenden Projekte ist die zeitlich begrenzte Streckensperre. Diese oft sehr intensive Phase fordert alle involvierten Personen und erlaubt wenig bis keine Fehler für eine erfolgreiche Umsetzung.»

Nach den Bauarbeiten ist die gesamte Bahnstrecke zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann rundum erneuert und auf dem neuesten Stand. Was verbessern beziehungsweise verändern die Baumassnahmen im Bahnbetrieb?

«In Zukunft wird die Fahrt zwischen Wattwil und Ebnat-Kappel deutlich rasanter. Die Geschwindigkeit kann auf dieser Strecke infrastrukturseitig von 85 auf 140 Stundenkilometer erhöht werden. Dadurch kommt die SOB vonseiten Infrastruktur einem Fahrplan im Halbstundentakt im Obertoggenburg einen grossen Schritt näher. Weiter passen wir die Haltestelle in Krummenau modern und kundenfreundlich an.»

Eine 15-wöchige Totalsperre ist für alle Beteiligten betreffend Zeitmanagement eine grosse Herausforderung. Schliesslich müssen die geplanten Bauarbeiten auf den Tag genau fertig sein, um den Bahnbetrieb pünktlich wieder in Betrieb zu nehmen. Was könnte ein pünktliches Bauende verzögern?

«Wir können sehr viele Dinge planen und einer Risikoanalyse unterziehen. Dazu gehört auch, dass Reserven für Unvorhergesehenes und etwaige Überraschungen eingeplant werden. Davon abgesehen ist die grösste Unsicherheit immer das Wetter. Das kann nicht geplant und schon gar nicht beeinflusst werden. Aber wir sind optimistisch und hoffen auf einen sonnigen Sommer. Und falls der nicht eintrifft, haben wir einen Plan B in der Schublade.»

Auch in der Bahninfrastruktur entwickeln sich aus Innovationen neue Möglichkeiten. Gibt es Beispiele zu neuen Materialien oder Technologien, die vor ein paar Jahren noch nicht auf dem Markt waren?

«Wo immer möglich, verbauen wir Komponenten auf dem neuesten Stand der Technik. Das sind im Obertoggenburg zum Beispiel Achszähler und Balisen der neuesten Generation. Weiter versuchen wir, neue Bahnübergangssysteme für die Schnittstelle Strasse/Schiene zu implementieren. Viele Komponenten werden sukzessive und in kleinen Schritten weiterentwickelt. Die Bahninfrastruktur ist ein recht komplexes Gesamtsystem, das durch Sicherheit, hohe Lebensdauer und Verlässlichkeit geprägt wird. Dementsprechend gibt es selten grosse Innovationen.»

Als Gesamtprojektleiter in diesem aussergewöhnlich grossen Bauprojekt hast du alle Fäden in deiner Hand. Rund 35 Millionen Franken werden verbaut. 22 Teilprojekte müssen koordiniert werden. Das Zeitfenster dazu ist relativ kurz. Darüber hinaus arbeiten weit über 200 Personen aus verschiedenen Unternehmen auf der Grossbaustelle. Was ist das A und O bei deinem Projektmanagement, um den Cluster Obertoggenburg im Herbst 2019 erfolgreich abzuschliessen?

«Zu einem erfolgreichen Projektmanagement gehört, dass man die einschlägigen Werkzeuge beherrscht und weiss, wie man ein Projekt steuern und lenken muss. Das Wichtigste jedoch für den Gesamterfolg ist das Projektteam. Kurz gesagt: gegenseitiges Vertrauen und zuverlässiges Arbeiten. Jeder muss seine Aufgaben und Kompetenzen im Projekt kennen und diese wahrnehmen. Ich bin in dieser Hinsicht für den Cluster sehr guter Dinge. Die meisten Personen arbeiten schon seit Jahren zusammen. Wir sind gemeinsam gut unterwegs.» ■



Erleben Sie im Video interessante Momente während der Bauarbeiten. Scannen Sie den QR-Code und kommen Sie mit auf unsere Grossbaustelle im Obertoggenburg.

Projektdetails

- Projektstart: Herbst 2018
- Projektende: Oktober 2019
- Teilprojekte: 22
- Totalsperre Bahnstrecke: 3.6.2019-16.9.2019
- Gesamtkosten: 37 Mio. Franken
- Neubau Fahrbahn: 6,945 Kilometer
- Stahlschwellen: 11 575 Schwellen
- Langschienen à 120 m: 126 Schienen
- Gleisschotter: 27 000 Tonnen
- Fahrleitungsmasten: 92 Masten
- Grösstes Bauwerk: Thurbrücke Ulisbach
- Gewicht Brückenplatte Thurbrücke: 850 Tonnen

Ambitiöses

Arbeiten in luftiger Höhe

Die Südostbahn saniert den 110 Jahre alten Sitterviadukt. Dieser ist mit 99 Metern die höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz. Für Beat Burgherr, SOB-Gesamtprojektleiter der Bauarbeiten am Sitterviadukt, zählen die Sicherheit und die Zugänglichkeit zur Baustelle zu den grössten Herausforderungen.

Text: Christopher Hug, Fotos: Christopher Hug, SOB

Der Sitterviadukt zwischen St.Gallen Haggen und Herisau wurde in den Jahren 1907 bis 1910 erbaut und letztmals vor rund 40 Jahren saniert. Die Brücke ist 365 Meter lang und mit 99 Metern die höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz. Sie besteht aus verschiedenen Materialien wie Mauerwerk, Beton und Stahl. Das Herzstück des Sitterviadukts ist die Stahlkonstruktion, der sogenannte Fischbauch. Die SOB investiert rund 14 Millionen Franken in die Erneuerung dieses Kunstbaus; sie ersetzt die Gleisanlagen sowie die Fahrleitungen und erneuert den Korrosionsschutz an der Stahlkonstruktion.

Grosse Herausforderungen

Für Beat Burgherr hat die Sicherheit im Baustellenbereich absolute Priorität, sowohl für die Baustellenmitarbeitenden wie auch für den Bahnbetrieb. «Wir arbeiten in einer Höhe von rund 100 Metern. Da darf es in Bezug auf die Sicherheit keine Kompromisse geben», erklärt Beat Burgherr. Zudem hat er zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Viadukt Sittertobel ein separates Sicherheitskonzept erarbeitet. Die Mitarbeitenden auf der Baustelle müssen ihre Arbeiten gemäss diesem Konzept umsetzen. Nebst der Sicherheit ist für ihn die Zugänglichkeit der Baustelle eine grosse Herausforderung. Zeitgleich mit dem Sitterviadukt wird nämlich der in Richtung Herisau liegende Sturzenegg Tunnel erneuert. Somit kann die Baustelle zeitweise nur von der Seite St.Gallen Haggen erreicht werden – oder über einen Warenlift, der am höchsten Pfeiler der Brücke installiert wird. Für bestimmte Arbeiten erfolgt der Zugang zur Baustelle sogar über den Luftweg mit dem Helikopter. «Seit Sommer 2017 plane ich die Bauetappen, denn es muss alles aufeinander abgestimmt sein, auch mit der Baustelle im Sturzenegg Tunnel», so Beat Burgherr. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) eröff-



SOB-Gesamtprojektleiter Beat Burgherr



«Die Farbe des Korrosionsschutzes am Fischbauch wähle ich in Absprache mit der Denkmalpflege der Stadt St.Gallen aus», erklärt Beat Burgherr.

nete den Sturzeneggtunnel zusammen mit dem Sitterviadukt im Oktober 1910. Der Tunnel hat eine Länge von 246 Metern. 1989 sanierte die BT den Tunnel letztmals. Die SOB erneuert im Sturzeneggtunnel das Tunnelgewölbe und die Fahrbahn sowie die Fahrleitung. Das Tunnelprofil passt sie so an, dass zukünftig Doppelstockzüge den Tunnel passieren könnten.

Bauplan mit Totalsperre

Mit dem Einrichten des Installationsplatzes in St.Gallen Haggen und dem Erstellen der Fundamente für die Fahrleitungsmasten starteten im Februar 2019 die ersten Vorarbeiten, Ende April die Bauarbeiten in den verlängerten Nachtbetriebspausen. Vom 6. Juli bis 9. August 2019 ist die Strecke Herisau-St.Gallen Haggen – und somit auch der Sitterviadukt – für den Zugverkehr gesperrt. Während dieser fünfwöchigen Totalsperre in den Schulsommerferien erneuert die SOB die Fahrbahn, führt die Hauptarbeiten am Fischbauch und an den beiden Vorlandbrücken, im Sturzeneggtunnel sowie auf der offenen Strecke zwischen dem Tunnel und dem Viadukt aus. In den verlängerten Nachtbetriebspausen vom 15. bis 27. September 2019 finden Nacharbeiten statt und wird das Gerüst am Viadukt umgebaut. Ab Ende September 2019 bis Frühling 2021 erneuert die SOB unter laufendem Bahnbetrieb schliesslich den Korrosionsschutz an der Stahlkonstruktion.

St. Galler Brückenweg

Der 8,2 Kilometer lange Wanderweg führt vom Bahnhof St. Gallen Haggen nach Spiseegg, vorbei an 18 Brücken. An jeder Brücke bieten Informationstafeln interessante Details über Bau, Baujahr und Konstruktion der Bauwerke.

Dabei wandern Sie auch am Sitterviadukt vorbei und können die Baufortschritte bestaunen.

Weitere Informationen finden Sie hier:
www.stadt.sg.ch



Ein Teil des Materialtransports erfolgt über den höchsten Pfeiler – und teilweise sogar per Helikopter.



Das Gerüst am Pfeiler 4 ist im Aufbau.



Während dem Aufbau des Gerüsts ist die Seilsicherung Pflicht.

Totalsperre während der Sommerferien

Während der fünfwöchigen Totalsperre in den Schulsommerferien von Samstag, 6. Juli 2019 bis Freitag, 9. August 2019 ist die Strecke Herisau-St.Gallen Haggen für den Zugverkehr unterbrochen. Es verkehren Bahnersatzbusse zwischen St.Gallen und Herisau beziehungsweise St.Gallen Haggen und Herisau gemäss Spezialfahrplan. Zwischen St.Gallen Haggen und St.Gallen fahren die Züge nach Fahrplan.

Verlängerte Nachtbetriebspausen

Während der Vorarbeiten von Ende April 2019 bis Freitag, 5. Juli 2019, und der Nacharbeiten von Sonntag, 15. September 2019 bis Freitag, 27. September 2019, ist die Strecke zwischen Herisau und St.Gallen Haggen jeweils in den Nächten von So/Mo bis Do/Fr von 22.15 Uhr bis 5.15 Uhr unterbrochen. Es verkehren Bahnersatzbusse. Der Onlinefahrplan ist angepasst.

Vor über 100 Jahren gebaut

Die Planungsarbeiten für den Bau des Sitterviadukts begannen 1905 und die Bauarbeiten im Sommer 1908. Gut zwei Jahre später, am 3. Oktober 1910, feierte die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) die Eröffnung des Sitterviadukts. Dieses Bauwerk galt als eines der wichtigsten Bestandteile der Verbindung Bodensee-Toggenburg-Zürichsee. Die Baukosten betragen rund 1,5 Millionen Franken.

Der Sitterviadukt weist eine lange und eindruckliche Geschichte auf. 1905 entschied sich die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) aus Kostengründen gegen den ersten Vorschlag einer Eisenkonstruktionsbrücke über dem Sittertobel auf zwei Pfeilern. Ein Jahr später folgte ein interessanter Vorschlag mit einem 121 Meter weit gespannten Betonbogen. Aber auch dieses Projekt fand bei der BT keine Zustimmung. Der Grund: Das Risiko war zu gross, weil man mit einem so grossen Betonbogen zu wenig Erfahrung hatte. Schliesslich entschied sich die Direktion der BT im Jahr 1907 für die dritte Variante: eine 120 Meter lange Stahlkonstruktion in der Mitte der Brücke und links und rechts die Vorlandbrücken mit vier Pfeilern Richtung St.Gallen und acht Richtung Herisau.

Bauliche Meisterleistung

Die direkteste Linienführung über den Talgrund musste infolge Einsprache des Elektrizitätswerks Kubel geändert werden. Dies hatte zur Folge, dass die Steinbrücken ausserhalb der Stahlkonstruktion in Kurven zu liegen kamen und der Bau des 246 Meter langen Sturzeneggtunnels notwendig wurde. Die Steinbögen links und rechts der Stahlkonstruktion wurden, wie damals üblich, mit Bruchsteinen erstellt. Für die 920 Tonnen schwere Stahlkonstruktion in der Mitte der Brücke – den sogenannten Fischbauch – wendeten die Ingenieure einen neuartigen und genialen Bauvorgang an: Von der Talsohle aus errichteten sie einen imposanten Holzgerüstturm. Dessen Plattform diente als Montageplatz für den Freivorbau der Stahlkonstruktion. Nach deren Fertigstellung wurde sie auf die vorbereiteten Widerlager abgesenkt. Dies war ein sehr anspruchsvoller Montagevorgang. Der Gerüstturm zeigte sehr hohe Widerstandskraft, auch gegen ausserordentliche Wetterverhältnisse, so zum Beispiel bei den starken Novemberstürmen 1909 oder beim Hochwasser 1910.

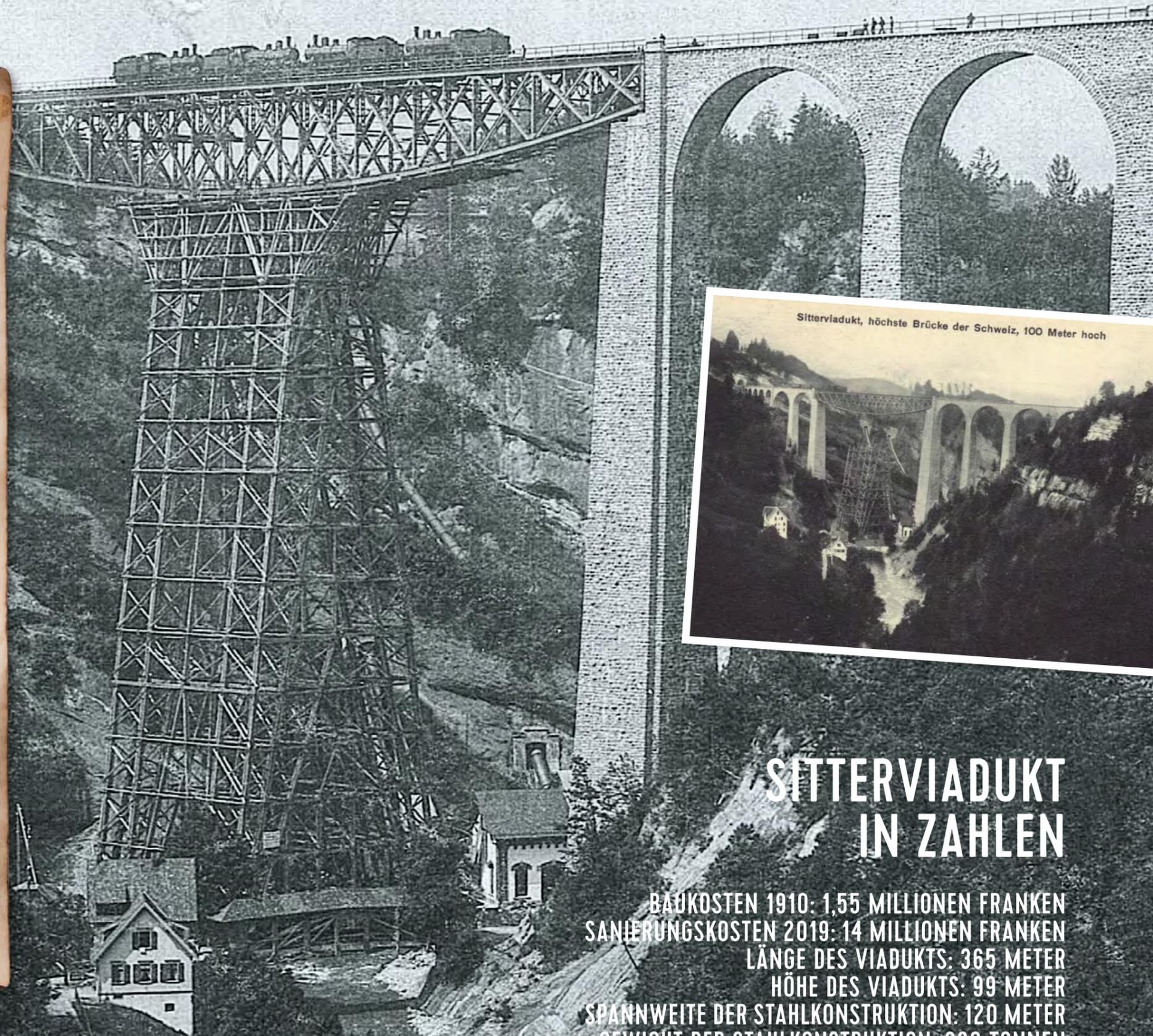
Die Geschichte

Nach der dreijährigen Planungsphase begannen die Bauarbeiten für den Sitterviadukt im Sommer 1908. Bereits im August 1909 war der Gerüstturm aus Holz fertiggestellt. Die Montage der Eisenkonstruktion dauerte von August 1909 bis März 1910, und im selben Monat fand die Absenkung der Konstruktion auf Widerlager statt. Die entscheidende Belastungsprobe sorgte am 15. Juli 1910 für Freude bei allen Beteiligten: Statt der erwarteten Durchbiegung von 43 Millimetern bog sich die Brücke nur 36 Millimeter, und das unter dem stolzen Gewicht von vier Dampflokomotiven. Am 3. Oktober 1910 feierte die BT schliesslich die Eröffnung des Sitterviadukts, an dem seither immer wieder kleinere und grössere Arbeiten zur Instandhaltung durchgeführt wurden.

Die SOB erneuert aktuell den Sitterviadukt. Sie rechnet mit einer Bauzeit bis Februar 2021 und Kosten von rund 14 Millionen Franken. ■

Erfolgreiche Belastungsprobe mit vier

Dampflokomotiven am 15. Juli 1910.



SITTERVIADUKT IN ZAHLEN

BAUKOSTEN 1910: 1,55 MILLIONEN FRANKEN
 SANIERUNGSKOSTEN 2019: 14 MILLIONEN FRANKEN
 LÄNGE DES VIADUKTS: 365 METER
 HÖHE DES VIADUKTS: 99 METER
 SPANNWEITE DER STAHLKONSTRUKTION: 120 METER
 GEWICHT DER STAHLKONSTRUKTION: 920 TONNEN
 MAUERWERK: 27 200 KUBIKMETER

Lang lebe das Bier

Stetig sind wir auf der Suche nach den Köstlichkeiten entlang unserer Strecke. Für diese Ausgabe geht die Reise nicht weit. Nahe dem Standort der SOB-Verwaltung braut die Brauerei Schützengarten – und das seit genau 240 Jahren.

Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Brauerei Schützengarten



Im Stiftsarchiv des Klosters St.Gallen liegt das aus dem Jahr 754 stammende älteste deutschsprachige Dokument, in dem Bier erwähnt wird. Die Geschichte des Biers geht aber viel weiter zurück. Die Sumerer in Mesopotamien, dem heutigen Irak, brauten schon im vierten Jahrtausend v. Chr. Bier. Sie weichten Brot aus Gerste und anderen Getreidesorten im Wasser ein. Durch die Gärung entstand so eine Art Bier.

Die Brautradition von St.Gallen

Der berühmte Klosterplan von St.Gallen aus dem Jahr 820 ist eine der herausragendsten Kostbarkeiten der Stiftsbibliothek. Dieser zeigt drei Brauereien: eine für die Mönche, die für die grössere, tägliche Bierproduktion vorgesehen war. Für die Armen und Pilger war eine zweite Bierbrauerei geplant, die für eine kleinere Abnehmergruppe Bier produzieren sollte. Die dritte Brauerei für die vornehmen Gäste des Klosters sollte nur sporadisch in Betrieb und durch einen kleinen und rasch aktivierbaren Brauofen flexibler sein.

Es ist anzunehmen, dass Bier in verschiedenen Stärkekategorien und Qualitäten hergestellt wurde, wie beispielsweise Starkbier, Festbier und ein leichteres Bier – letzteres eher für den Alltagstrunk. Der Hopfen müsste bekannt gewesen sein, der als zusätzliche Würze und zur besseren Haltbarkeit diente. Urkunden des Stiftsarchivs St.Gallen sind authentischere Zeugnisse als der Klosterplan und Chroniken, denn diese widerspiegeln den Alltag: So kommt Bier oftmals als Abgabe an das Kloster in Form von Jahreszinsen vor, die die grösseren, abhängigen Bauern bezahlten. Wein und Most waren in der Stadt St.Gallen stark verbreitet. Sie waren die Getränke des Hoch- und Spätmittelalters sowie der Neuzeit und verdrängten das Bier vorübergehend. Erst im 18. Jahrhundert kam das Biertrinken wieder stärker auf.

Das Bierhaus vor dem Platztor – der Schützengarten

Die «Löblichen Schützengesellen vor dem Platztor» mieteten am jetzigen Standort der Brauerei Schützengarten ein eigenes Schützenhaus mit Schützensaal und Scheibenstand. Seit 1779 war Johann Ulrich Tobler Besitzer des «Bierhauses vor dem Platztor» und bediente die «Löblichen Schützengesellen» – mit Bier. Mit seinem Bruder richtete er eine Brauerei ein, und der Grundstein für die Brauerei Schützengarten war gelegt.

David Billwiler kaufte die Brauerei 50 Jahre nach ihrer Gründung und übergab sie später seinem Sohn Arnold. Letzterem ist die Entwicklung zur Grossbrauerei zu verdanken. Seine innovative Denkweise hat dazu beigetragen, dass sich der Bierausstoss stetig steigerte. Arnold Billwiler modernisierte die Brauereianlagen und baute im Jahr 1894 ein eigenes Elektrizitätswerk an der Sitter. Dieses war eines der ersten im Kanton, und so wurden die ersten elektrischen Strasslampen in der Stadt St.Gallen mit Schützengarten-Strom betrieben.

Die Tochter im Tessin

Vor einigen Jahren kam die älteste Brauerei der Schweiz, der Schützengarten, in den Besitz der Mikrobrauerei San Martino. San Martino ist eine Vorreiterin im Segment der Craft-Biere im Tessin und in der ganzen Schweiz. Aus der Birrificio San Martino stammen beispielsweise die Biere La Nostra, La Helles und La Rossa.

Der Konkurrenzkampf zwischen den einzelnen Brauereien verschärfte sich im 20. Jahrhundert. Durch Wirtschaftskrisen und die Weltkriege ging der Bierabsatz massiv zurück. Verschiedenste Firmen in der Schweiz gaben den Betrieb auf, weil sie dem Übernahmekampf nicht standhalten konnten. Allein die Brauerei Schützengarten hat damals eigenständig überlebt.

Bierbrauereien waren Orte der Geselligkeit und für das Quartierleben wichtig. Von grosser Bedeutung war der «Schützengarten-Saal» bis Ende des 20. Jahrhunderts.

Die Brauerei Schützengarten heute

Die Schützengartenbrauerei darf auf ein langes Bestehen zurückblicken. Die aussergewöhnliche Geschichte der Brauerei stellt eine grosse Verantwortung dar. Denn diese Geschichte gilt es erfolgreich weiterzuschreiben. Stetige Modernisierungen der Produktionsanlagen und der wertvolle Einsatz aller Mitarbeitenden sind Voraussetzungen für die Qualitätsbiere der Brauerei Schützengarten. Sie trägt als einziger Schweizer Braubetrieb das internationale Gütesiegel «Slow Brewing». Diese Auszeichnung bescheinigt Nachhaltigkeit und Sorgfalt. Aus der bescheidenen Biersiederei ist im Verlaufe von 240 Jahren eine erfolgreiche Brauerei entstanden. Dass sich das Familienunternehmen den ständig wechselnden Bedürfnissen des Markts angepasst hat, zeigt sich am Sortiment: Dieses Jahr hat das Traditionsunternehmen die altbekannten guten Neujahrsvorsätze zum Anlass genommen und präsentierte einen schlanken Trinkgenuss – ein Low Carb Beer. Die Braumeister entwickelten ein kohlenhydratarmes Bier, das rund 65 Prozent weniger Kohlenhydrate enthält als ein Standardlagerbier und diesem geschmacklich ebenbürtig ist. Alle Rezepturen der Brauerei Schützengarten sind Eigenentwicklungen.

Die Ideen kommen von den Mitarbeitenden oder direkt von ihrer Kundschaft. Das Unternehmen ist stolz auf seine kreativen Bierbrauer, die an den Rezepturen feilen, bis sie perfekt sind. Natürlich darf im Jubiläumsjahr das dazugehörige Bier nicht fehlen: Mit dem «Sud 1779» huldigt die Brauerei Schützengarten dem Gründungsjahr. Die besondere Note verleihen dem Bier die Hefesporen aus der Gründerzeit, die ein sogenannter Hefejäger – also ein Mikrobiologe – im alten Gärkeller entdeckte.

Malz wird aus ausgewählten Braugersten

hergestellt. Der Braumeister

entscheidet für jede Biersorte über die

richtige Komposition.



Genuss ohne Reue

Warum Bier – in Massen genossen – gesund ist? Die Rohstoffe von Bier enthalten wichtige Vitamine, Mineralien und Antioxidantien. Letztere stammen aus den Rohstoffen Gerstenmalz und Hopfen, die eine entzündungshemmende Wirkung aufweisen. Ausserdem enthält Bier verschiedene B-Vitamine und ist zum Beispiel eine natürliche Quelle für das Vitamin B12 – das besonders wichtig ist für Vegetarier.

Weiter verfügt das Bier über eine günstige Zusammensetzung von essenziellen Mineralstoffen wie Kalium. Dieses ist unter anderem an der Muskeltätigkeit beteiligt und reguliert den Blutdruck. Zudem ist Bier ein wichtiger Siliziumlieferant. Silizium sorgt für gesunde Knochen und verleiht dem Bindegewebe eine elastische Stabilität.

Nicht zu vergessen: Bier ist nicht nur ein guter Durstlöscher, sondern durch seinen isotonischen Charakter alkoholfrei genossen ein geeignetes Sportgetränk. Es gibt also viele gute Gründe, Bier zu trinken. Aber was ist mit den «dicken Freunden» des Biers – den Kalorien? Grösstenteils stammen sie vom Alkohol. Im Bier ist nämlich kaum Fett oder Cholesterin enthalten. Der berühmte Bierbauch formt sich eher aufgrund der schlechten Essgewohnheiten, die oftmals mit dem Bierkonsum einhergehen. Im Gegensatz zu anderen Getränken hat Bier zwar weniger Kalorien, wird aber häufig in grösseren Mengen getrunken.

Die Geselligkeit und der Biergenuss

Wenn die Tage länger sind und die Temperaturen steigen, locken einladende Lokale die Durstigen, Platz zu nehmen. Und wie schön nur schon die Vorstellung davon ist: ein Griff zum kühlen, perlenden Glas, das die Fingerspitzen erkalten lässt. Dann tauchen die Lippen in den luftigen Schaum des Biers, kurz die Augen schliessen, und der erste Schluck erfrischt die ganze Brust. Bierbrauereien waren und sind Orte der Geselligkeit. Das lässt die Brauerei Schützengarten erneut aufleben: Im April eröffneten sie das «Brauwerk» – eine Gasthausbrauerei direkt am Hauptbahnhof St.Gallen. Ein kleines Sudwerk ermöglicht es, besondere Bierkreationen zu testen und zu brauen. Ein kreativer Ort für die Bierbrauer, und für die Gäste ein Ort, um die Bierkultur und -vielfalt zu erleben. ■



Das Bierflaschenmuseum der Brauerei Schützengarten zeigt eine eindruckliche Sammlung mit über 3 000 Bierflaschen.



Hopfen verleiht dem Bier den angenehm bitteren Geschmack und fördert die Schaumbildung.

Kalorien pro 100 ml:

Bier (5,0% vol.) | 43
 Bier (alkoholfrei) | 18
 Spirituosen | 250
 Vollmilch | 62
 Apfelsaft | 50
 Energydrinks | 64

Saubereres

Nicht nur sauber, sondern rein!

Füsse auf den Sitzen. Essensreste auf den Tischchen. Husten, niesen oder ungewaschene Hände, die Halteknöpfe drücken oder Armlehnen berühren. Das Innere der SOB-Züge muss so einiges aushalten. Und manchmal kommt beim Reisenden die Frage auf, wie sauber sind die Züge der Südostbahn? Ein Blick auf eine Hygieneanalyse, die überrascht.

Text und Fotos: Brigitte Baur

Viele Pendlerinnen und Pendler gönnen sich auf dem Weg zur Arbeit einen Latte macchiato, einen Energydrink oder ein Gipfeli. Den Pappbecher und den Papierbeutel entsorgen sie im Abfalleimer im Zug. Sitzen vier Menschen in einem Abteil, die alle einen Kaffee und ein Gipfeli dabei haben, ist der Abfalleimer unter dem Tischchen bereits am Morgen voll. Insbesondere grosser, sperriger Abfall wie Take-away-Behälter verstopfen die Abfalleimer. Restflüssigkeit aus PET-Flaschen, Aludosen oder Kaffeebechern läuft aus und verklebt die Abfalleimer und den Boden.

In der Regel leert das Reinigungspersonal die Abfalleimer in den Zügen zweimal pro Tag: einmal morgens und einmal abends – «chüblä» heisst das bei der SOB. Und jede Nacht, wenn das Lokpersonal die Züge nach der letzten Fahrt in den vorgesehenen Bahnhöfen oder Servicezentren abstellt, reinigen sie zusätzlich zu den Abfalleimern auch die Tische, den Boden und die Toiletten. Ergänzend findet in den Servicezentren Samstagen und Herisau eine aufwendige und gründliche Intensivreinigung jeder Zugkomposition statt.

Definition von Sauberkeit

Bei einer Zugfahrt lässt sich der Kontakt mit Oberflächen oder Gegenständen so gut wie nie vermeiden. Aber: Ist, was auf den ersten Blick sauber scheint, auch genügend? Reicht ein feuchtes Bodenwischen oder Kübelleeren, um den Reisenden eine angenehme Fahrt zu bieten? Obwohl es keine allgemein verbindliche Definition von Sauberkeit gibt, hat doch jeder eine eigene Vorstellung. Auch der Begriff «hygienisch sauber» wird differenziert interpretiert und nicht von jedem mit «gründlicher Sauberkeit» gleichgesetzt. Was aber feststeht, ist, dass sich viele Krankheiten über die Hände verbreiten. Also von Mensch zu Mensch. Entweder direkt oder durch eine Keimverschleppung auf Handkontaktflächen wie in unserem Fall an Türgriffen, Halteknöpfen oder Armlehnen. Die gute Nachricht: Viele dieser ansteckenden Mikroorganismen können mit den richtigen Massnahmen und Mitteln so weit entfernt werden, dass keine Ansteckungs- oder Übertragungsgefahr (mehr) besteht.

Stichprobenprüfung der Oberflächen

Ein auf Industriereinigung spezialisiertes Unternehmen aus Münchwilen mit eigenem Labor führt in zeitlichen Abständen stichprobenartige Hygieneanalysen in den Zügen der SOB durch: unter anderem in den Toiletten, an den Haltegriffen, den Abfallkübeln und den Sitzplätzen in der 1. und 2. Klasse. An diesen exponierten Stellen tummeln sich besonders viele Bakterien, die über

Die mit einem Hygieneprogramm

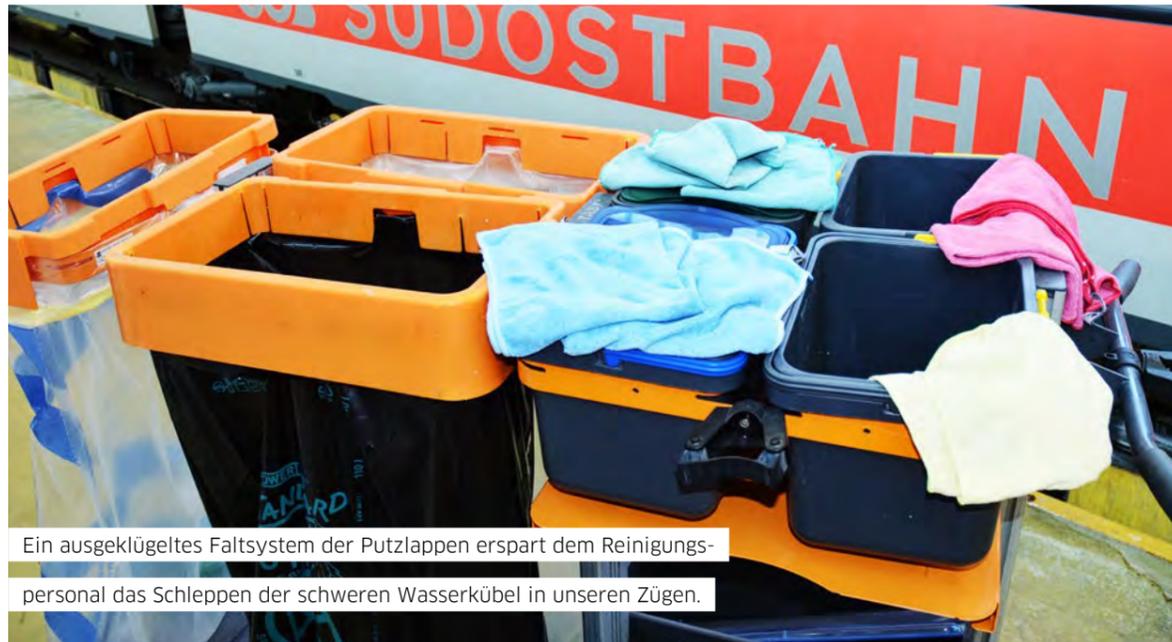
ausgestattete Industrierwasch-

maschine entfernt Schmutzrück-

stände, Keime und Bakterien

umweltschonend und gründlich.





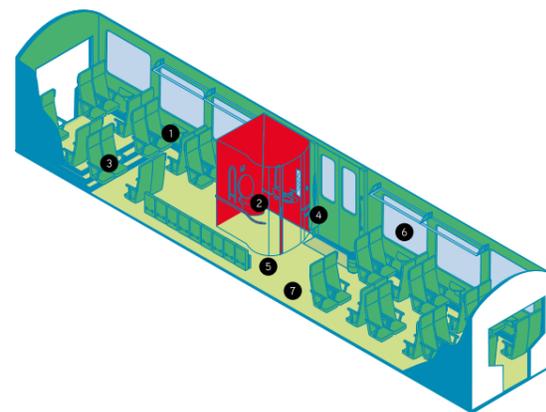
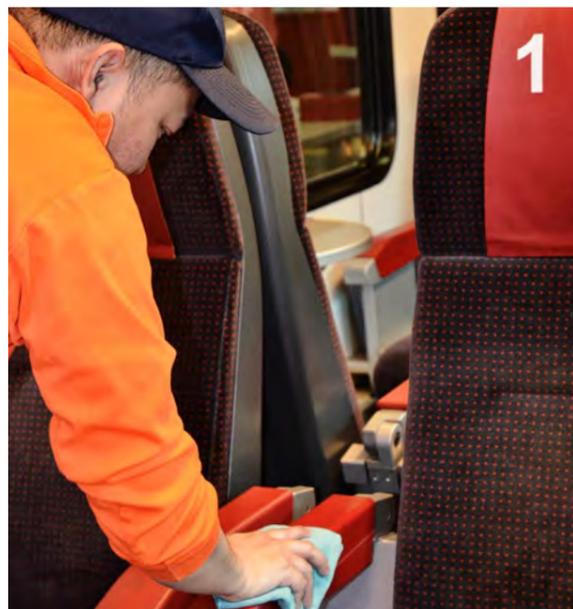
Ein ausgeklügeltes Faltsystem der Putzlappen erspart dem Reinigungspersonal das Schleppen der schweren Wasserkübel in unseren Zügen.

die Hände an die Schleimhäute gelangen und so zu Ansteckungen führen können. Die Bewertung der Analysen erfolgt aufgrund anerkannter Richtwerte der Abklatschproben. Erfreulich: Die Resultate des Hygieneaudits können sich sehen lassen. Die Sauberkeit und Hygiene bei den Stichproben in den SOB-Flirts und im Voralpen-Express liegen bei einem Erfüllungsgrad von 83 Prozent im Bereich «gute Hygiene» und entsprechen somit den allgemeinen Hygieneanforderungen im öffentlichen Bereich. Mit diesem Wert können sich die Reisenden betreffend Hygiene im Zug erleichtert in ihren Sitzen zurücklehnen. Die SOB geht aber noch einen Schritt weiter, damit ihre Kundinnen und Kunden beruhigt ihren Apfel auf das

Fenstertischchen legen können. Das Resultat der ersten Analyse nahm die SOB zum Anlass, die Reinigung der Züge zu überdenken, mit dem Ziel, mit den richtigen Mitteln und Abläufen nicht nur Krümel, Flecken oder liegen gelassene Kaffeebecher, sondern auch Mikroorganismen bestmöglich zu beseitigen. Mit einfachen, aber effektiven Massnahmen optimierte sie anschliessend auch die Reinigungsabläufe.

Putzen nach Farben

Dass ein Putzlappen für die Toiletten nicht auch für die Fenstertische verwendet wird, versteht sich von selbst. Dennoch haben wir ein effizientes Farbkonzept bei den Putztüchern entwickelt.



Die Grafik zeigt dem Reinigungspersonal, mit welcher Putzlappenfarbe in welchem Bereich geputzt wird.

Die Heinzelmännchen bei der SOB

Sie sind 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr für die Reinigung unserer 33 Züge und 33 Bahnhöfe und Haltestellen im Einsatz: Die fleissigen Mitarbeitenden aus den Servicezentren Herisau und Samstagern schleppen im Laufe eines Jahrs so einiges an Abfall aus unseren Zügen.

Abfallmenge pro Jahr

- Glas: 1,5 Tonnen
- Alu: 6,5 Tonnen
- PET: 10 Tonnen
- Papier und Karton: 21 Tonnen
- Restmüll: 26 Tonnen

Verbrauch Reinigungsmaterial pro Jahr

- 500 000 Putzlappen
- 80 000 Wischmopp
- 17 600 Rollen WC-Papier
- 8 000 Paar Gummihandschuhe
- 6 944 Liter Reinigungsmittel
- 3 000 Abfallsäcke

Wasch- und Trockengänge pro Jahr

- 2 590 Waschgänge
- 2 500 Trockengänge

In der Praxis bedeutet das: Für jeden Bereich im Zug, wie Tische, Böden, Toiletten, Türöffner und Haltegriffe usw., benutzt das Reinigungspersonal farblich definierte Tücher, die mit den auf die verschiedenen Oberflächen abgestimmten und exakt dosierten Reinigungsmitteln getränkt sind. Zudem sind die Putztücher nach einem ausgeklügelten System so gefaltet, dass jeder Lappen in einem Reinigungsdurchgang achtmal auf eine saubere und unbenutzte Seite gewendet werden kann. Somit weiss das Reinigungspersonal, wie viele Lappen es von welcher Farbe und mit welchem Reinigungsmittel getränkt für eine bestmögliche Innenreinigung benötigt – je nach Grösse der Zugkomposition. Ein weiterer Vorteil dieses Farbvariantensystems liegt darin, dass stehendes Putzwasser, das bis zum Ende einer Zuginnenreinigung nicht ausgetauscht werden kann, überflüssig wird.

Den Kreislauf schliessen

Nebst den professionellen Reinigungsmitteln und deren geschulter Anwendung sind keimfreie, saubere Putztücher die Basis für eine erfolgreiche Reinigung. Damit sich der Kreis des Reinigungsprozesses wieder schliesst, landen am Ende eines Reinigungsdurchlaufs die gebrauchten Putzlappen in einer mit einem Hygieneprogramm ausgestatteten Industriewaschmaschine. Hier werden Schmutzrückstände, Keime und Bakterien aus den Putztüchern mit umweltschonenden, antibakteriellen Waschsätzen porentief und gründlich ausgewaschen. Damit unsere Züge nicht nur oberflächlich sauber, sondern auch gründlich rein sind.

Kniffliges

Wettbewerb

Vier Dampflokomotiven stellten 1910 die Belastungsprobe für den Sitterviadukt dar. Wie stark bog sich die Stahlkonstruktion der Brücke unter diesem Gewicht?

A) 3,6 cm B) 7,2 cm C) 11,8 cm

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 31. Oktober 2019 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: «Magic Windfighter» schwarz
3. Preis: USB-Stick «FLIRT»

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.

Ade Klischee

Der Winnetou-Erfinder Karl May ist schuld daran, dass unser Mitarbeiter Marcel Stutz mit dem Töff 15 000 Kilometer zurückgelegt hat. Der bekannte Autor schrieb unter anderem das Buch «Durchs wilde Kurdistan». Marcel las es als Kind, und selbst bis ins Erwachsenenalter blieb es ihm in Erinnerung. Er kam nicht von der Idee los, einmal das wilde Kurdistan zu bereisen. «Und warum nicht gleich mit dem Töff?», dachte er sich.

Text: Nicole Wolf, Fotos: Marcel Stutz

Marcel ist Mitarbeiter unserer Abteilung für Qualität, Risiko, Sicherheit und Umwelt (QRSU). Der 60-Jährige arbeitet Teilzeit und ist für die Arbeitssicherheit sowie den Gesundheitsschutz verantwortlich. Letztes Jahr ermöglichte ihm die Südostbahn, sich einen Bubentraum zu erfüllen: Innerhalb eines halben Jahres konnte er ein Zeitguthaben aufbauen, indem er 100 statt 50 Prozent arbeitete, um eine ungewöhnliche achtwöchige Reise in den Iran zu unternehmen.

Mit einer Campingausrüstung, Ersatzteilen, Werkzeug und ein bisschen Kleidung im Gepäck führte ihn seine Reise mit dem Töff über den verschneiten San Bernardino nach Venedig, weiter mit der Fähre nach Griechenland und über den Bosphorus quer durch die Türkei in den Iran. Dort angelangt fuhr er vorbei am Berg Ararat durch die Provinzen Aserbaidschan Ost und West nach Kurdistan an die irakische Grenze. Überwältigt von der grandiosen Landschaft Kurdistans, ging es für ihn weiter über Kermanschah, Isfahan, Shiraz, Persepolis und Yazd in die Wüste Dasht-e Kavir, über das Elburs-Gebirge ans Kaspische Meer und entlang der Schwarzmeerküste wieder zurück in die Heimat. Die ersten elf Tage war er mit einem anderen Schweizer unterwegs, danach war Marcel auf sich alleine gestellt.

Positive Erlebnisse, die prägen

Am Beginn der Reise hatten beide vor allem vor dem iranischen Zoll grossen Respekt. Es war nicht ganz unkompliziert, da sie ihre – für das Land aussergewöhnlichen – Fahrzeuge temporär einführen mussten. Am Zoll klappte es allerdings besser als erwartet. Vom Leiter wurden sie mit Handschlag und einem «Welcome to Iran» begrüsst. Beim Interview mit mir schmunzelt Marcel und meint: «Eine so freundliche Begrüssung habe ich bei einem Schweizer Zöllner noch nie erlebt.» Seine dunklen Augen leuchten und blitzen, wenn er von diesem Abenteuer erzählt. Zu jedem Foto, das er mir die nächsten zwei Stunden zeigt, kann er eine Geschichte erzählen, so viel habe er erlebt. Es ist ihm anzumerken, dass er durch all die Erlebnisse auch menschlich gewachsen ist. Marcel wirkt im ersten Moment fast ein bisschen ernst, aber seine Mimik verrät, dass ihm

der Schalk im Nacken sitzt. Das ungewöhnliche Reiseziel, das gewählte Transportmittel und die Dauer der Reise machen mich neugierig ... und lassen mich kurz abschweifen: Wenn ich an den Iran denke, kommt mir eine Flugreise nach Bangladesch in den Sinn. Die Flugroute führte über Teheran. Vom Flugzeug aus erblickte ich die nächtlich er-



Marcel geniesst die Aussicht vom Vulkan Zendan-e Suleyman.

leuchtete Stadt, und ein bisschen melancholisch fragte ich mich: «Wie es wohl dort unten zugeht?» Aber warum nur dachte ich das? Was erweckt das flauere Gefühl in meinem Magen, wenn ich an dieses Land denke? Man kennt den Iran aus den Medien: Die Mullahs, die Strenge dieser islamischen Geistlichen, die schwarz verschleierten Frauen, die bedrohlichen Atomwaffen und Bilder von brennenden amerikanischen Fahnen. Ich habe offenbar viel über den Iran gehört, ohne mich je näher mit dem Land beschäftigen zu haben. All dies geht mir durch den Kopf, als ich mir die Reiseerzählung von Marcel anhöre.

Wir unterhalten uns intensiv über Stereotypen und Klischees, die wir Menschen über verschiedene Nationen in uns tragen. Marcells ganz klar und deutlich erklärtes Ziel

«Als Gast gehe ich nicht in ein Land, um Sachen zu kritisieren. Ich möchte verstehen, warum die Menschen ticken, wie sie ticken.»

war es, ohne solche Klischees im Kopf den Iran zu bereisen. Er ging dieses Abenteuer völlig vorurteilsfrei an.

Es war ihm wichtig, sich gut vorzubereiten. Darum besuchte er einige Trainings im BMW-Enduro-Park in Hechlingen, um technisch und für die Fahrverhältnisse gewappnet zu sein. Nicht nur auf die Strassen- und Klimaverhältnisse oder eine mögliche Panne bereitete er sich vor. Marcel wollte sowohl für das Land als auch für die Leute gerüstet sein. Deshalb beschäftigte er sich vorab mit der iranischen Kultur und ihren Eigenheiten. Ein Fazit daraus war, dass er mit einer besonderen Geste seinen Respekt zeigen wollte: Er reiste während der islamischen Fastenzeit, dem Ramadan, den er mitmachte, obwohl selbst islamische Reisende eigentlich nicht fasten müssten.

Reisen erweitert den Horizont

Marcel ist schon viel herumgekommen, kennt arabische Länder und rechnete damit, dass ein islamischer Staat wie der Iran ganz speziell tickt. Doch das Gegenteil war der Fall: Die Iraner hatten keine Berührungsängste. Mit dem Töff verhält es sich offenbar wie mit Babys und Hunden. Mit diesen im Schlepptau kommt man immer mit Fremden ins Gespräch. Mit einer BMW 800 GS Adventure in einem

Land, wo es nur 125er-Motorräder chinesischer Produktion gibt, multipliziert sich das Verhalten. Gefühlt bei jeder kleinen Pause musste er Selfies mit den Einheimischen machen, die sofort nach dem Abstellen des Motors neben ihm «aufpoppten». Der Töff machte Eindruck, und der offene Schweizer, mit dem man sich auch ohne Englischkenntnisse mit Google-Übersetzer unterhalten konnte, beeindruckte die Leute vor Ort.

Die Iraner hat Marcel als sehr zuverlässige Leute kennengelernt, die ihr Wort halten. Er wurde weder angebettelt noch respektlos behandelt. «Mir ist immer geholfen worden. Ich durfte alles anschauen, ob Moscheen, Heiligtümer, Kulturdenkmäler oder was auch immer. Ich dachte, der Iran sei viel fundamentalistischer als zum Beispiel Marok-

ko. Klar, es ist eine Männergesellschaft, aber so viel «voraus» sind wir nicht.» Wirklich stark verschleiert waren die älteren Frauen. «Bei den Jungen rückt das Kopftuch immer weiter Richtung Nacken», schmunzelt er. Die jungen Leute, vor allem die schulpflichtigen, sprachen ein hervorragendes Englisch. Marcel genoss die Gastfreundlichkeit sehr und hatte ungewöhnlich viele wertvolle Begegnungen. Oftmals wurde er einfach auf der Strasse angesprochen und vom Fleck weg eingeladen. Er musste zwar immer einige Stunden bei spontanen Einladungen einplanen, da die Leute ihn kaum gehen liessen. Genau darum wird er diese Reise aber nie vergessen.

Die Philosophie der Feuertempler, einer religiösen Gruppierung, die er besuchte, imponierte ihm besonders: «Denke Gutes, sprich Gutes, tue Gutes.» Marcel schwor sich, die erlebte Spontantät, die Hilfsbereitschaft sowie das Credo der Feuertempler für den Alltag zu konservieren ... und das gelingt ihm bis heute ganz gut. Dass er all diese Abenteuer erleben und die Reise in den Iran überhaupt unternehmen konnte, verdankt er seinem Chef und seinen Kolleginnen, betont Marcel abschliessend. Sie übernahmen während seiner Abwesenheit zusätzliche Aufgaben und «hielten den Laden am Laufen». Sein grosser Dank gilt ihnen.

Die Wüste Dasht-e Kavir im Iran.



Erste Gastgeber in Urmia. Der junge Mann ganz rechts fuhr uns zur Begrüssung entgegen.

Als wir die Grenze zum Iran passiert hatten, waren wir endlich im Iran angekommen. Unser Ziel: eine Privatunterkunft in der Metropole Urmia. Mit dem Sohn des Vermieters waren wir vorab in Kontakt, da er einen Service anbietet, um Ausländern beim Grenzübertritt zu helfen. Da alles einwandfrei klappte, mussten wir ihn nicht verständigen. Nachdem wir 80 Kilometer von der Grenze entfernt unterwegs waren, kam uns ein Auto entgegen. Ein junger Mann winkte uns freudig und aufgeregt zu, so als ob er uns kannte. Plötzlich sagte mein Reisebegleiter: «He, den kenne ich tatsächlich, von einem Bild im Internet. Das ist der, bei dem wir übernachten.» Die Buschtrummeln im Iran funktionieren offenbar gut. Kaum über der Grenze, waren die Leute informiert: «Die Schweizer» sind da.



Motorradwäsche

Es war kurz nach unserer Ankunft im Iran. Eigentlich wollten wir nur unsere Motorräder waschen lassen und haben dazu eine Grossgarage aufgesucht. Zwei Schweizer mit aussergewöhnlichen Töffs sorgten für Aufsehen. So wurden wir von den Angestellten zum Tee in ihren Aufenthaltsraum eingeladen. Um die Motorräder wollten sie sich morgen früh kümmern. Als der Garagenbesitzer auftauchte und uns interessiert ausfragte, war die Sache besiegelt: Wir verbrachten den ganzen Abend am Boden sitzend mit der gesamten Belegschaft und assen zusammen zu Abend. Der Chef sang uns traditionelle Lieder vor, und wir unterhielten uns mit Händen und Füßen. Es war irgendwie schräg, aber unterhaltsam. Am nächsten Tag liessen wir unsere Motorräder reinigen, tranken mit der Belegschaft noch einen Tee und wollten danach in die Stadt, um uns ein bisschen umzuschauen. Zurück im Hotel, erwartete uns ein unbekannter Herr mit Auto. Dieser gab uns zu verstehen, dass er uns für eine Stadtbesichtigung abhole. Wir hatten keine Führung gebucht und sahen uns verdutzt an. Wie sich herausstellte, hatte ihn der Garagenbesitzer beauftragt, uns die Stadt zu zeigen. Nach einem interessanten Tag und überwältigt von der Gastfreundschaft, gingen wir in der Garage vorbei. Wir wollten für die Aufwände aufkommen und die Motorradwäsche bezahlen. Der Besitzer der Garage entgegnete uns: «Wir haben zusammen zu Abend gegessen, wir sind jetzt Brüder.» Er umarmte uns wie alte Bekannte, und die Stadtbesichtigung inklusive Verpflegung und Eintritte sowie die Töffwäsche gingen aufs Haus. Unvorstellbar!

Der Garagenbesitzer (links) und seine Kollegen beim gemeinsamen Abendessen



Mein Plan war, die meiste Zeit zu campen. Rasch stellte ich fest, dass im Iran Camping anders funktioniert als bei uns. Am Meer entdeckte ich nach Langem endlich einen Campingplatz am Strand. Die aufgestellten Zelte dienten allerdings den Frauen, um sich umzuziehen oder um zu picknicken. So konnte ich wieder nicht mein Zelt aufschlagen. Anstatt wie gewöhnlich in einem Hotel oder einer privaten Unterkunft zu übernachten, fragte ich den Kioskbesitzer am Strand, ob ich in einer seiner Strand-Cabanas schlafen dürfe. Er stimmte zu und freute sich, dass ich ihm dafür zwei Limonaden abkaufte. Ich richtete mir meine improvisierte Schlafstätte ein, als ein alter Mann auf mich zukam. Er sprach kein Wort Englisch, aber gab mir zu verstehen, dass ich hier nicht alleine zu Abend essen brauche. Ich soll runter zum Grillplatz kommen, wo seine Familie gerade isst. Dankend lehnte ich ab, weil ich nicht stören wollte. Wenige Minuten später kam er mit seiner Englisch sprechenden Enkelin zurück. Sie brachten mir ein ganzes Nachtessen und meinten: «Wenn du nicht mit uns isst, dann bringen wir halt das Essen zu dir».



«Strandvilla» in Babolsar am Kaspischen Meer

Im Nirgendwo der Wüste Dasht-e Kavir kam mir kurzzeitig das Motorrad abhanden.



Einen Vorfall gab es, bei dem es brenzlig wurde. Da dachte ich: «So, jetzt ist die Reise vorbei!» Unweit der Wüste Dasht-e Kavir wurde ich an einer Strassensperre von jungen Polizisten aufgehalten. Mir war nicht klar, was da vor sich ging. Der Kommandant liess mich das Gepäck abladen und nahm mir den Pass ab. Er lotste mich weg von meinem Töff. Plötzlich drückte er mir den Pass wieder in die Hand. Einen Augenblick später schwang er sich auf mein Motorrad und schoss wie eine gezündete Rakete davon. Ich verstand die Welt nicht mehr. 20 Minuten fuhr er kreuz und quer über Stock und Stein. Ich begann zu schwitzen, denn die Riemen für die Gepäckstücke hingen lose herunter. Wenn die ins ABS (Antiblockiersystem) gekommen wären! Dafür würde ich keine Ersatzteile bekommen! Nach einer gefühlten Ewigkeit kam der Polizist zurück. Er hatte offenbar mit dem exotischen Fahrzeug nur eine Spritztour machen wollen. Am liebsten hätte ich ihm ordentlich die Meinung gesagt, aber ich war erleichtert, dass der Töff heil retour kam und ich weiterziehen konnte. Das war mir eine Lehre. Es wäre mir fast nochmals passiert, aber ich habe gelernt, immer den Zündschlüssel zu ziehen, bevor ich absteige.



Erntehelfer bei der Arbeit auf der Aprikosenfarm

Ich machte gerade einen kurzen Stopp an einer Tankstelle und kaufte Wasser. Rund drei Stunden Fahrt lagen nach Plan noch vor mir. Wie so oft «poppte» ein junger Mann an meiner Seite auf. Natürlich interessierte er sich für meinen Töff. Spontan lud er mich in seinen Garten ein. Eigentlich hatte ich keine Zeit und mässig Interesse, einen Hinterhofgarten zu besuchen, aber ich konnte den Herrn nicht abwimmeln. So fuhr ich mehrere Kilometer über eine Schotterpiste hinter seinem Pick-up her. Plötzlich befand ich mich inmitten eines Aprikosenhains mit 4 000 Bäumen, wo 100 Erntehelfer emsig arbeiteten. Der junge Herr hatte wohl ein bisschen untertrieben, was seinen «Garten» betraf. Klar, auch hier rollten meine Gastgeber den Teppich auf dem Boden aus und offerierten mir iranische Leckereien. Ich konnte mich selbst nach vielen Stunden nur schwer von meinen Gastgebern losreissen. Als Geschenk gaben sie mir einen Sack getrockneter Aprikosen mit, die mir meinen weiteren Weg versüssten. Selbstverständlich stimmte ich zu, dass sie noch rasch für Instagram ein kleines Video drehen dürfen, um zu zeigen, welch internationalen Gast sie heute bei sich hatten. Ja, wie im Rest der Welt ist auch im Iran Instagram ein viel genutzter Werbekanal.

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 Samstagen 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: November 2018





A10 06.19 | Foto: Markus Schalli, Sittenviadukt

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

