

Schriftzug

Ein Abschied entlang der S4 4
Andiamo, piano piano 9
Sonnenenergie tanken 22

Einleitendes

Fitness beginnt im Kopf.

Bewegung bedeutet für mich Freiheit. Wenn mein Herz pocht und das Blut durch die Adern rauscht, dann fühle ich mich so richtig lebendig und frei. Ab und zu erlaube ich mir den Spass, einem anderen Velofahrer hinterherzupedalen, sobald ich ihn erspähe. Und nach dem Überholmanöver bin ich die Gejagte. Das lässt mein Herz höherschlagen – im wahrsten Sinne des Wortes –, es sind nicht immer die strammen Waden des Radkollegen oder die lieben Worte der Mitmenschen. Meine Augen leuchten nur schon beim Gedanken, auf Hügel und Berge zu stürmen und jede einzelne Zelle mit Sauerstoff vollzupumpen. Und wenn ich dann tatsächlich oben ankomme, wird mein Kopf frei und alles erscheint mir vollkommen. Unterwegssein tut mir gut. Bewegung belebt meinen Geist. Sie hilft mir, neue Perspektiven einzunehmen und auf andere Gedanken zu kommen. Und manchmal – sei es auf dem Velo, zu Fuss oder beim Schwimmen – versinke ich einfach in meinen Träumen. Denn träumen hält jung. Was bewegt Sie dazu, liebe Leserinnen und Leser, sich zu bewegen?

Der ehemalige Verwaltungsratspräsident Hans Altherr machte sich auf Wanderschaft rund um den Säntis entlang der S4. Damit hat er sich bewiesen, dass er fit ist und nahm Abschied von der Südostbahn. Auch meine SOB-Kollegin Claudia Kirchmeier zeigte viel Durchhaltewillen und wanderte von Rapperswil nach Locarno. Elf Tage war sie unterwegs. Die gesamthaft 8400 Meter Auf- und 8600 Meter Abstieg, die sie auf dem Weg ins Tessin bezwungen hat, entsprechen fast der Höhe des Mount Everest.

Wenn Sie lieber mit dem Zug reisen und unterwegs träumen, dann steigen Sie in den Treno Gottardo ein. Dieser führt Sie über die Gotthardbergstrecke in den Süden oder in den Norden: il più bel collegamento tra nord e sud. Bestaunen Sie die traumhafte Landschaft. Wer staunen kann, der weiss, dass der Geist jung geblieben ist. Übrigens halten sich unsere Kolleginnen und Kollegen geistig fit, in dem sie Italienisch lernen.

Ich wünsche mir für Sie, liebe Leserinnen und Leser, dass die Frühlingssonne Ihr Gemüt erhellt und Ihnen Energie spendet. Bleiben Sie in Bewegung, egal in welchem Tempo, mit dem Zug oder zu Fuss, von Nord nach Süd oder umgekehrt. «La vita è un movimento, quello che conta è il percorso» (Paulo Coelho).

Viel Vergnügen bei der Lektüre.

R. Schwarzmann

Ramona Schwarzmann
Fachspezialistin Unternehmenskommunikation

Inhalt

Einleitendes

***Fitness beginnt im Kopf.* | 3**

Gebührendes

***Ein Abschied entlang der S4* | 4**

Gesichtszug

***Ein Jahr im Amt als Verwaltungsratspräsident* | 6**

Lehrreiches

***Andiamo, piano piano* | 9**

Erlebnisreiches

***Auf dem Weg ins Tessin den Mount Everest erklimmen* | 12**

Kniffliges

***Wettbewerb* | 17**

Kulinarisches

***Riso ticinese* | 18**

Verbessertes

***Sonnenenergie tanken* | 22**

Bauliches

***Tschüss und auf Wiedersehen* | 26**

Verändertes

***Wo sind sie geblieben?* | 30**

Auf einen Blick

***Die SOB in Zahlen* | 33**

Die SOB

***Unterwegs für Sie* | 34**

Impressum

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG, Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, www.sob.ch, info@sob.ch
Redaktionsleitung: SOB, Ramona Schwarzmann
Gesamtverantwortung: SOB, Claudia Krucker
Layout & Realisation: SOB, Ramona Schwarzmann
Druck: Typotron, St. Gallen
Auflage: 4400 Ex. | Papier: Munken Rough
Erscheint in Deutsch und ist kostenlos

Für den Versand des Schriftzugs an unsere Abonnenten verwenden wir neu eine biologisch abbaubare Folie.

Abonnieren Sie den Schriftzug unter:
www.sob.ch/schriftzug-abo



Gebührendes

Ein Abschied entlang der S4

Ein Abschied auf eine andere Art: Von 2013 bis 2020 präsidierte Hans Altherr den SOB-Verwaltungsrat. Nach sieben Jahren im Amt sagt er Adieu auf einer Wanderung rund um den Säntis entlang der S4.

Text und Fotos: Hans Altherr

Kaum etwas habe ich in meiner beruflichen Laufbahn lieber getan, als den Verwaltungsrat der SOB zu präsidieren. Schon länger wusste ich – die Statuten schreiben einen Rücktritt im Alter von 70 Jahren vor –, dass der Abschied im Jahr 2020 unausweichlich ist. Die Vorschrift ist hart. Sie besagt ja: «Du bist zu alt für das Amt.» Was lag also näher, als zu beweisen, dass ich trotzdem noch fit bin? So habe ich noch vor der Pandemie beschlossen, meine Abschiedstournee wandernd rund um den Säntis zu absolvieren, entlang der S4.

Zu Fuss erscheint Bekanntes neu

Wandernd Abschied zu nehmen, ist gerade in der Zeit der Pandemie sinnvoll. So habe ich etwa die Hälfte der Etappen während des ersten Lockdowns hinter mich gebracht, meist allein, ein paar Mal mit meiner Ehefrau, Andrea Kind. In der Regel bin ich vom Bahnhof Salez-Sennwald – ich habe dort das ehemalige Stationsbüro gemietet und bezeichne es nun als «Bahnhof-Bureau» – mit der S4 an den Startbahnhof und anschliessend vom Zielbahnhof wieder zurück ins «Bureau» gefahren. Eine einzelne Etappe umfasste meist die Strecke von einem bis zum nächsten Halt. Insgesamt machte ich knapp 200 Kilometer und war etwa 45 Stunden unterwegs.

Die Rundreise ist sehr abwechslungsreich. Städtische und ländliche Abschnitte lösen sich ab. Alle Strecken sind gut erschlossen, fast immer führen Wanderwege von einem Bahnhof zum nächsten. Landschaftlich war mir das meiste schon bekannt. Es ist aber doch vieles neu, wenn man es zu Fuss erkundet. Wenn ich nun mit der S4 fahre und zum Fenster hinausschaue, benötige ich nur Sekunden, um mich zu orientieren und mich an einzelne Erlebnisse zu erinnern.

Hans Altherr am Walensee



Rechts:
Bahnhof Salez-Sennwald:
sein «Bahnhof-Bureau» sowie sein
Ausgangs- und Endpunkt

Unten:
Gübsensee, St. Galler Stausee



Besonders gut gefallen haben mir die Etappen zwischen Wattwil und Herisau, aber auch diejenigen entlang des Walensees und weiter bis nach Uznach oder von Staad nach Rheineck, als ich einen Umweg über Altenrhein und den Rheinspitz machte. Wer Industriegebiete liebt, wird sich an Au-Heerbrugg-Marbach-Altstätten erfreuen. Gaststätten findet man auf praktisch jeder Strecke, und zur Not gibts Getränke und Snacks in den Bahnhöfen. Kurz, die spontane Idee hat sich als sehr bereichernd erwiesen. Prädikat: zur Nachahmung empfohlen!

Den Weg weitergehen

Eine Abschiedstournee von Mensch zu Mensch ist zurzeit nicht möglich. Deshalb ist es mir ein Bedürfnis, an dieser Stelle allen zu danken, denen ich als SOB-Präsident begegnet bin, den Verwaltungsrätinnen und Verwaltungsräten, den Mitgliedern der Geschäftsleitung, dem Kader und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, namentlich auch jenen Lokomotivführerinnen und -führern, die mir an «meinem» Bahnhof freundlich zuwinken, wenn sie halten. Der SOB und ihren Mitarbeitenden wünsche ich, dass sie ihren Weg weitergehen – offen, neugierig, innovativ und immer zuverlässig, wie ich es von der SOB kenne.



Ein Jahr im Amt als Verwaltungsratspräsident

Beni Würth (53) übernahm Mitte 2020 das Amt als Verwaltungsratspräsident (VRP) der Südostbahn von Hans Altherr. Der neue VRP blickt auf ein ereignisreiches erstes Amtsjahr zurück, gewährt einen Einblick in seine Tätigkeiten und einen Ausblick in die Zukunft der SOB.

Text: Nicole Baró-Wolf, Fotos: inspirationbild.ch Zuberbühler Fotografie AG und Markus Schälli

Beni Würth, was verbindet Sie mit der Eisenbahn? Wie kamen Sie zur Position des VRP der SOB?

Der öffentliche Verkehr war mir während der Zeit als Stadtpräsident und Regierungsrat immer ein Anliegen. Als Regierungsrat lernte ich das komplexe öV-System der Schweiz gut kennen, unter anderem auch als Vizepräsident der Konferenz der öV-Direktoren der Schweiz. Ich nehme an, aufgrund dieses Rucksacks hat der Verwaltungsrat der SOB entschieden, mich für die Nachfolge von Hans Altherr anzufragen.

Was zeichnet Sie beruflich aus? Welche Fachkenntnisse bringen Sie für die SOB ein?

Ich bin als Jurist gewohnt, Probleme logisch zu analysieren und Lösungen zu entwickeln. Meine Tätigkeit im Verwaltungsrat weiterer Unternehmen mit Ostschweizer Bezug ist sehr hilfreich. Andererseits kenne ich aufgrund meiner früheren Führungsfunktionen das öV-System der Schweiz gut. Als Ständerat sind die Verbindungen zu den massgeblichen Bundesstellen etabliert. Das alles hilft, die SOB in der öV-Landschaft der Schweiz gut zu positionieren.

Was sind Ihre Aufgaben und Ziele als VRP? Was ist Ihnen bezüglich dieses Amtes wichtig?

Ein Verwaltungsrat muss sich auf die strategische Steuerung konzentrieren und dabei die sich verändernden Umweltbedingungen laufend und bestmöglich berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund ist klar: Kurz- und mittelfristig ist es wichtig, dass wir den Einstieg in den Fernverkehr gut abschliessen und den Tatbeweis erbringen, dass wir die Ziele des Business Case erfüllen. Langfristig geht es darum, dass wir uns mit unserer Innovationskraft als Anbieterin von Mobilitätsdienstleistungen verstehen und nicht nur als Eisenbahn. Dank den digitalen Möglichkeiten ergeben sich hier neue Chancen. Die Bahn wird im Rahmen der Umsetzung der Energie- und Klimastrategie 2050 eine massgebliche Rolle spielen. Hier muss sich die SOB entsprechend positionieren.

Wie ist nach einem Jahr im Amt Ihr erster Eindruck von der SOB?

Dank den Einführungstagen in den verschiedenen Geschäftsbereichen habe ich mir rasch einen guten Überblick verschafft. Vor allem die Besuche der Service-Zentren in Samstagern und Herisau gaben mir gute Einblicke vor Ort. Dieses erste Amtsjahr war in jeder Hinsicht besonders. Die SOB war mit dem Einstieg in den Fernverkehr stark gefordert, und dann kam die Coronakrise dazu. Ich bin beeindruckt: Geschäftsleitung und Mitarbeitende haben in diesem Jahr eine Parforceleistung erbracht.

Welche Momente sind für Sie rückblickend auf das erste Amtsjahr in Erinnerung geblieben?

Ein ganz besonderes Erlebnis waren der Schlusspurt um den Einstieg in den Fernverkehr und die Erstfahrt mit dem Treno Gottardo. Für mich hat sich ein Kreis geschlossen: Als kantonaler öV-Direktor diskutierte ich mit der SOB über Strategien, wie das Unternehmen wachsen kann. Die Strategie ist nun mit dem letzten Fahrplanwechsel umgesetzt. Aus diesem Grund ist es für die SOB wirklich ein historischer Meilenstein.

Sie bringen einen frischen Blick auf die SOB mit: Was sagen Sie zur Strategie der SOB?

Die Wachstumsstrategie der SOB ist nicht Selbstzweck oder gar Prestigedenken. Sie macht sich bezahlt. Wir sind als Unternehmen für Mitarbeitende und Kunden attraktiver und haben gegenüber den Bestellern eine massgebliche Entlastung im Umfang von rund acht Millionen Franken realisiert. Das müssen wir nun konsolidieren. Gleichzeitig ist ganz generell das Kooperieren in Netzwerken noch wichtiger: neue Technologien, andere Bahnen und Mobilitätsanbieter, Tourismus usw. Diesbezüglich ist es notwendig, dass wir kulturell parat und geistig beweglich sind. Nicht der Grosse gewinnt, sondern der Schnelle.

Zur Person

Der Jurist ist seit Juni 2019 Ständerat des Kantons St. Gallen. Zuvor war er Mitglied der St. Galler Regierung und Präsident der Konferenz der Kantonsregierungen. Er stand fünf Jahre dem Volkswirtschaftsdepartement und vier Jahre dem Finanzdepartement vor. Vorher war er Stadtpräsident von Rapperswil-Jona sowie bei der OBT AG in leitender Stellung.

Würth wohnt mit seiner Familie in Rapperswil-Jona und ist beruflich als Konsulent bei SwissLegal asg.advocati in St. Gallen aktiv. Neben seinem Amt als Verwaltungsratspräsident der SOB ist er in weiteren Unternehmen mit Ostschweizer Bezug als Verwaltungsrat tätig – darunter: Acrevis Bank, Centravo Holding, Aepli Metallbau, FC St. Gallen und Swisslos.

«Die Wachstumsstrategie der SOB ist nicht Selbstzweck oder gar Prestigedenken. Sie macht sich bezahlt.»

Beni Würth

Beni Würth, Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Südostbahn AG





«Ein ganz besonderes Erlebnis waren der Schlussspurt um den Einstieg in den Fernverkehr und die Erstfahrt mit dem Treno Gottardo.»

Beni Würth

Treno Gottardo in Lavorgo

Wo sehen Sie als VRP die grössten Herausforderungen für die SOB in den kommenden Jahren?

In der nächsten Phase ist es entscheidend, dass wir unser Leistungsversprechen, das wir mit der Übernahme der Fernverkehrslinien abgegeben haben, auch einlösen. Darum sind Vorhaben wie der digitale Marktplatz, der uns in den Regionen und im Tourismus besser vernetzt, wichtig. Weiter wollen wir mehr Klarheit bezüglich der strategischen Interessen von Bund und Kantonen als Eigner bekommen. Nachdem das Prinzip «SBB plus X» sowie die Eigentumsfragen im Infrastrukturbereich durch den Bund geklärt sind, ist der Zeitpunkt dafür ideal. Zudem ist es wichtig, dass wir intelligente Lösungen im Bereich Service und Unterhalt des Rollmaterials entwickeln.

Und wie steht es um das Coronavirus?

Für die ganze Branche stellt sich die grosse Frage, inwieweit Corona langfristige Effekte haben wird. Persönlich glaube ich, dass sich die Mobilität als Ganzes nicht spürbar reduziert. Hingegen wird die Auslastung des öV über den ganzen Tag ausgeglichener. Aufgrund der neuen Arbeitsformen wird sich der Berufsverkehr künftig besser verteilen und die Hauptverkehrszeiten werden nicht mehr so stark belastet sein. Das wäre ein positiver Effekt, denn die Engpassdiskussion im öV läuft immer entlang der Spitzenkapazitäten. Wenn diese etwas gebrochen werden, ist dies für die weitere Planung hilfreich. Einerseits ist dadurch das System stabiler, andererseits ist es aus finanziellen Gründen kaum möglich, ständig weiter zu wachsen. Das bestehende öV-System muss in erster Linie produktiver betrieben werden.

Ein paar persönliche Fragen: Wie schalten Sie nach einem Arbeitstag ab, wo tankt Beni Würth Energie?

Ich tanke zu Hause bei meiner Familie neue Energie, und zudem bin ich zweimal in der Woche auf dem Bike auf meiner Heimstrecke von Rapperswil nach Goldingen unterwegs. Das tut mir gut.

Ich bin ein geselliger Mensch, der gerne geniesst. Essen mit der Familie und mit Freunden, Sport- sowie Kulturanlässe – das macht mir Spass und inspiriert mich zu neuen Ideen. Insofern freue ich mich auf die Normalität nach Corona.

Wie bringen Sie die vielen Ämter sowie die politische Arbeit unter einen Hut?

Das fällt mir eigentlich nicht schwer. Ich fühle mich nicht gestresst, da meine Tätigkeiten mir eine hohe Erfüllung bringen. Die Zäsur zwischen exekutiver Regierungstätigkeit und den heutigen beruflichen Aufgaben ist wesentlich grösser, als ich gedacht habe. Man merkt erst nach dem Ausstieg, wie gross der Druck der exekutiven Verantwortung effektiv ist. Ich fühle mich heute wesentlich freier und flexibler.

Haben Sie irgendwelche Eigenheiten oder Macken, über die Sie selbst schmunzeln müssen?

Am Morgen in der Früh ist mein Zeitplan immer sehr eng getaktet. Den Bus verpasse ich zwar nie, aber ich komme meistens auf den letzten Sprung. Meine Familie sagt, ich solle mir morgens mehr Zeit nehmen. Noch früher aufzustehen, ist dann aber trotzdem keine Option. •

Lehrreiches

Andiamo, piano piano

Die Aufnahme der Fernverkehrslinie Treno Gottardo hat die Südostbahn vor verschiedene Herausforderungen gestellt: Ein Teil der Mitarbeitenden benötigt Sprachkenntnisse in Italienisch. Deshalb lernen rund zehn Prozent der Angestellten aus verschiedenen Bereichen in praxisbezogenen Kursen intensiv eine neue Sprache nach teilweise unterschiedlichen Methoden.

Text: Claudia Krucker, Fotos: Fabian Lacher, Screenshot aus Fernunterricht

Beschwingte Italoschlager schallen aus der Stereoanlage und vermitteln diesem kalten Januartag einen Hauch von Sommer. Ferienfeeling pur an unserem ersten Schultag. Gute Laune macht sich im Klassenzimmer breit. «Mi chiamo Laura Monti. Sono la vostra insegnante.» Mit dieser Begrüssung unserer Italienischlehrerin scheint die Leichtigkeit fürs Erste verflogen. Einige von uns verstehen nur Bahnhof und müssen erraten, was sie gesagt hat. Mit der Vorstellungsrunde unsererseits hebt sich die Stimmung wieder; Roland nennt sich nun Rolino, Max ist neu Massimiliano ... Der Humor wird zu unserem Begleiter und hilft uns beim Lernen und über so manchen Durchhänger hinweg.

Aller Anfang ist schwer.

Wir, das sind gut 20 Mitarbeitende aus den Abteilungen «Bahnproduktion» und «Service und Qualität» sowie mit mir zwei Personen aus der Administration. Wir absolvieren eines von verschiedenen Lehrmodellen für die rund 80 SOB-Mitarbeitenden, die Italienisch lernen. Alle zwei bis drei Wochen treffen wir uns seit Anfang 2020 zu einem täglichen Intensivkurs. Je nach Einsatzplanung in einer anderen Gruppenkonstellation und je nach Wochentag mit einer anderen Lehrerin. Wie Laura sind auch Gerarda und Flavia gebürtige Italienerinnen mit langjähriger Lehrtätigkeit in der Schweiz. Sie alle sprechen Deutsch, dennoch erfolgen die Erklärungen mehrheitlich in Italienisch. Sie umschreiben das Nichtverstandene oder sie sprechen mit den Händen – Gestik ganz nach südländischer Manier. Das hilft. Diese Lehrmethode ist ein markanter Unterschied zum Sprachunterricht, wie ich ihn noch von der Schule kenne. Einer von vielen. Den Stoff erarbeiten wir in Gruppen, mit Spielen, physischen wie digitalen, und fürs Selbststudium haben die Lehrerinnen Tipps und Lernapps parat.

Die Didaktik hat sich merklich verändert – zum Positiven. Wir lernen im Unterricht zwar auch Grammatik und büffeln Vokabeln, im Vordergrund steht aber immer der Dialog. Das Lehrmittel «Chiari!» ist so aufgebaut, dass die Sprache praktisch anwendbar ist. Und so lernen wir ganz «nebenbei» Aussprache, Artikel, Adjektive, Pronomen, Verben, das Partizip Perfekt ... und dies alltagstauglich in einem realen Kontext, der uns auch gleich die italienische Kultur näherbringt.

Ausnahmen bestätigen die Regel.

Was nach reinem Freizeitvergnügen klingen mag, ist viel Arbeit und bedeutet Fleiss und Disziplin bei den Hausaufgaben. Pauken ist angesagt. Im Italieni-

schen gibt es fast keine Regel ohne Ausnahme oder wie Laura sagt: «C'è sempre un <ma> in italiano.» Und dieses «Aber» bringt uns oft an den Rand der Verzweiflung. Doch Laura erklärt mit einer Engelsgeduld und weiss uns zu motivieren: Mit viel Lob – «molto bene», «bravo», «bravissimo», «L'insegnante è contenta.» – hält sie uns bei Laune. Eigene kleine Erfolge wie etwa das Verstehen einer Radiomeldung auf Rete Uno beflügeln zudem.

Unerwünschte Pause

Nach rund drei Monaten wird der Präsenzunterricht coronabedingt für über zwei Monate unterbrochen. Der Wiedereinstieg im Sommer fällt den meisten entsprechend schwer. Doch nach zwei «Ripasso»-Tagen haben wir den Lernstoff wiederholt und sind wieder einigermaßen auf Kurs. Im Herbst zwingt uns das Virus zum Online-Unterricht. So also fühlt sich Home-Schooling an.

Erwünschte Unterbrechung

Durch das Arbeiten in der Klasse haben wir uns persönlich näher kennengelernt. Wir wissen aus den Übungsbeispielen, wer wo wohnt, wer welche Hobbys hat oder wer was gerne isst und trinkt. Das schweisst zusammen. Auch im Beruf. Der Umgang bei der SOB wird noch kollegialer. Durch den Fernunterricht am PC vor laufender Kamera

bekommen wir nun gar Einblick in die persönliche Wohnumgebung und lernen einzelne «Mitbewohner» kennen: Lauras Kater «Rambo» macht sich ab und zu durch lautes Miauen bemerkbar, und Marcos «gatto» namens Luigi räkelt sich gemächlich auf dem Schreibtisch. Eine willkommene Ablenkung, die den Wortschatz erweitert.

Auch die Kollegen sind am Lernen.

Seine bahnspezifische Italienischausbildung hat das Lokpersonal bereits hinter sich. Alle 28 Ausbildungs-, Ober- und Lokführer sowie Prüfungsexperten haben die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Sie müssen für die Fahrten ins Tessin über die notwendigen Sprachkompetenzen verfügen und haben deshalb etwas früher als wir mit der Schulung begonnen. Da es in der Bahnbranche im Gegensatz zum Flugverkehr keine Einheitsprache gibt, werden gemäss Ausführungsbestimmungen der Fahrdienstvorschriften klare Sprachgrenzen auf dem Schweizer Schienennetz definiert. Für die Ausbildung der erforderlichen Sprachkenntnisse sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich.

Beim SOB-Lokpersonal wurde erstmals eine neue, innovative Methode für den Aufbau der Sprachkompetenz angewendet, die von der Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW in Zusammenarbeit mit dem Verein DESM (Dyna-

misches Eisenbahn System Modell) entwickelt wurde. Der Kurs umfasste Präsenzunterricht sowie Intensivtrainingstage auf dem Loksimulator mit dem Ziel, dass die Lokführer insbesondere in Störungs- und Notfallsituationen klar und sicher Italienisch sprechen können. Diese neue Art der Sprachschulung in einer realitätsnahen Lern- und Trainingsumgebung vermittelt den für den täglichen Betrieb benötigten italienischen Bahnwortschatz sowie eine fachspezifische Ausdrucksweise.

Neue Herausforderung

Auch das Kundenbegleitungsteam, das im Treno Gottardo unterwegs ist, drückt fleissig die Schulbank. Zahlreiche Mitarbeitende der Standorte Rapperswil und Arth-Goldau werden in den SOB-eigenen Räumlichkeiten in Samstagen sowie in Rapperswil unterrichtet. Einige von ihnen haben die ersten Prüfungen bereits erfolgreich bestanden, und die neuen Kundenbegleiter haben per Stellenantritt mit dem Sprachkurs begonnen; sie machen schon sehr gute Fortschritte.

Während das Team aus der Administration vor allem der guten Vernetzung wegen Italienisch lernt und das Lokpersonal aus Gründen der Sicherheit, sind die Kundenbegleiterinnen und -begleiter gleich mehrfach gefordert: Sie interagieren mit den Fahrgästen zu allen möglichen Themen

(sie beraten die Reisenden, kontrollieren und verkaufen Billette), sie informieren per Lautsprecher über Ankunft, Weiterfahrt und Anschlussverbindungen und sie müssen ausserdem die fachspezifischen Ausdrücke beherrschen, damit sie im Störfall die entsprechenden Durchsagen machen können.

Anstehende Prüfung

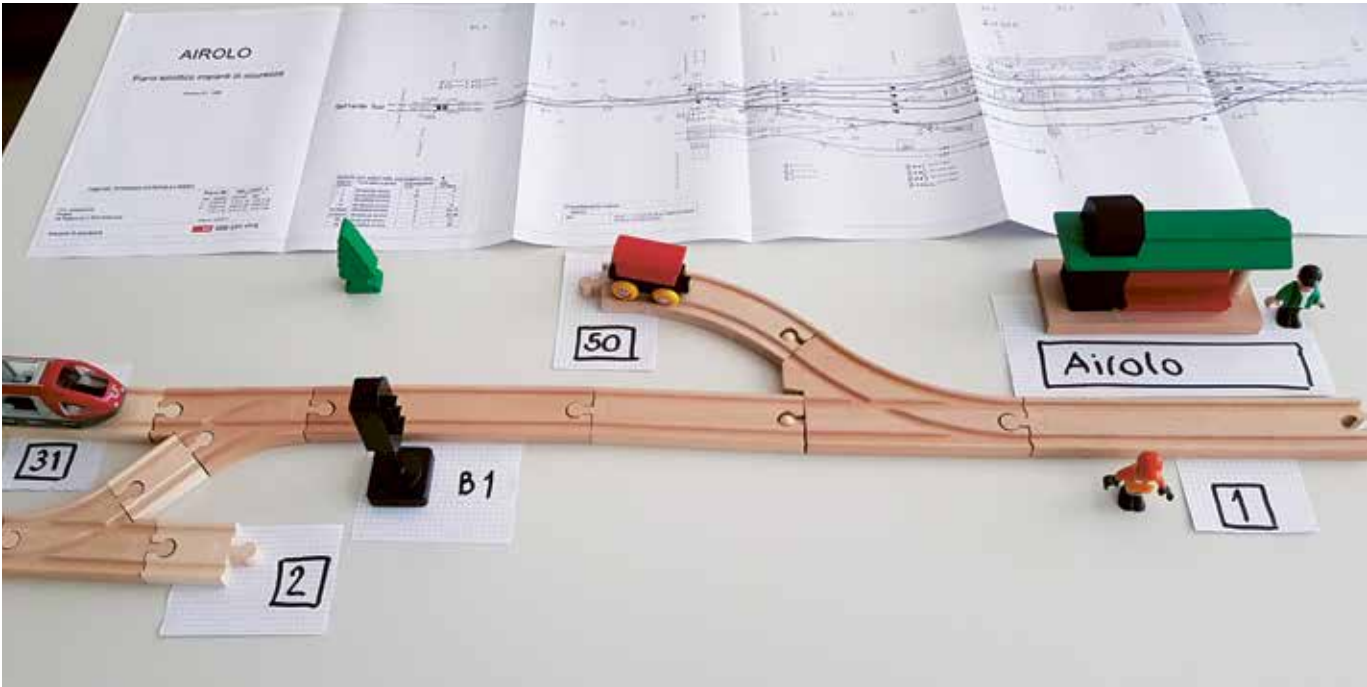
Bald steht auch für unsere Anfängerklass die erste Prüfung an, die für den Übertritt von Niveau A1 zu A2 nötig ist. Die Leitung Bahnproduktion der SOB hat diesen Bildungsstand für die Mitarbeitenden der Transportleitstelle vorgegeben, da sie seit letztem Dezember täglich im engen Kontakt mit der SBB-Betriebszentrale in Polleggio stehen; meist schriftlich via ALEA (Alarmierungs- und Ereignisassistent). Die Tessiner Kollegen sprechen zwar auch Deutsch, aber vor allem im telefonischen Gespräch fördert der Austausch auf Italienisch die guten Beziehungen. Im Folgekurs wird dann auch das bahnspezifische Wörterbuch behandelt.

Es ist (leider) noch kein Meister vom Himmel gefallen. Aber die Übung machts. Wir schlagen uns tapfer, findet Laura, und viele Wege führen nach Rom. Unser Ziel ist das Tessin. Wir fahren (natürlich) mit dem Treno Gottardo – il più bel collegamento tra nord e sud. Andiamo!

Home-Schooling ist anstrengend, aber besser als gar kein Unterricht.



Lernen mit Praxisbezug: Mit der BRIO-Bahn wird der bahnspezifische Wortschatz erlernt.



Intensivtraining auf dem Loksimulator in einer realitätsnahen Lernumgebung





Erlebnisreiches

Auf dem Weg ins Tessin den Mount Everest erklimmen

«Gib einem Mädchen die richtigen Schuhe, und es wird die Welt erobern»
(Marilyn Monroe).

Hätte ich die richtigen Schuhe nicht gefunden, wäre mir definitiv eines
der grössten Abenteuer entgangen: zu Fuss vom Zürichsee an den
Lago Maggiore in elf Tagen.

Text und Fotos: Claudia Kirchmeier

Ich wandere von Rapperswil durchs Glarnerland zur Greina-Hochebene nach Locarno. Warum ich das mache? Der Weg ist das Ziel. Ich gehe Schritt für Schritt, Tag für Tag, Etappe für Etappe – das ist eineinhalb Wochen meine Hauptbeschäftigung. Ideal, um zu entschleunigen und dem Alltag zu entfliehen. Zudem möchte ich mir beweisen, dass ich noch einigermaßen fit bin und diese aussergewöhnliche Herausforderung meistere.

Links:

Ein von Wollgras gesäumter Bergsee
auf dem Weg zur Terrihütte

Unten:

Steile Felspassagen beim
Aufstieg zur Muttseehütte



Vorbereitung ist die halbe Miete.

Die geplante Route enthält drei Anhöhen, die es zu erklimmen gilt: den Aufstieg von Linthal zur Muttseehütte (2501 m ü. M.) nahe dem Muttenschopf, von Trun zur Terrihütte (2170 m ü. M.) in der Greina-Hochebene und von Biasca zur Capanna d'Efra (2039 m ü. M.), einer ehemaligen Älplerhütte im Val d'Efra. Bei gesamthaft 8400 Metern Auf- und 8600 Metern Abstieg entspricht das fast der Höhe des Mount Everest, die ich auf dem Weg nach Locarno bezwinde. Die letzten Wochen vor dem Marsch bin ich völlig ins Thema vertieft. Meine Freunde amüsieren sich über mich, weil ich sogar Socken und Duschgel auf die Waage lege, um möglichst jedes Gramm zu sparen. Im Buch «Outdoor Trekking ultraleicht» gilt folgende Faustregel: ein Kilogramm Gewicht sparen heisst einen Kilometer Wegstrecke gewinnen. Die Erfahrensten schaffen es, das Gewicht des Rucksacks auf ein Minimum von fünf Kilogramm zu reduzieren. Mein Rucksack bringt rund sechseinhalb Kilogramm auf die Waage. Meinem ganzen Umfeld habe ich von dieser Reise erzählt und meine Mitmenschen eingeladen, mich ein Stück zu begleiten. Unglaublich, rund 15 Begleiter und Begleiterinnen sind meinem Ruf gefolgt. Bruno – einer der Freunde – plant sogar, mich auf der ganzen Strecke zu begleiten. Das sei der perfekte Ferienplan in der Zeit von COVID-19, meint Bruno.

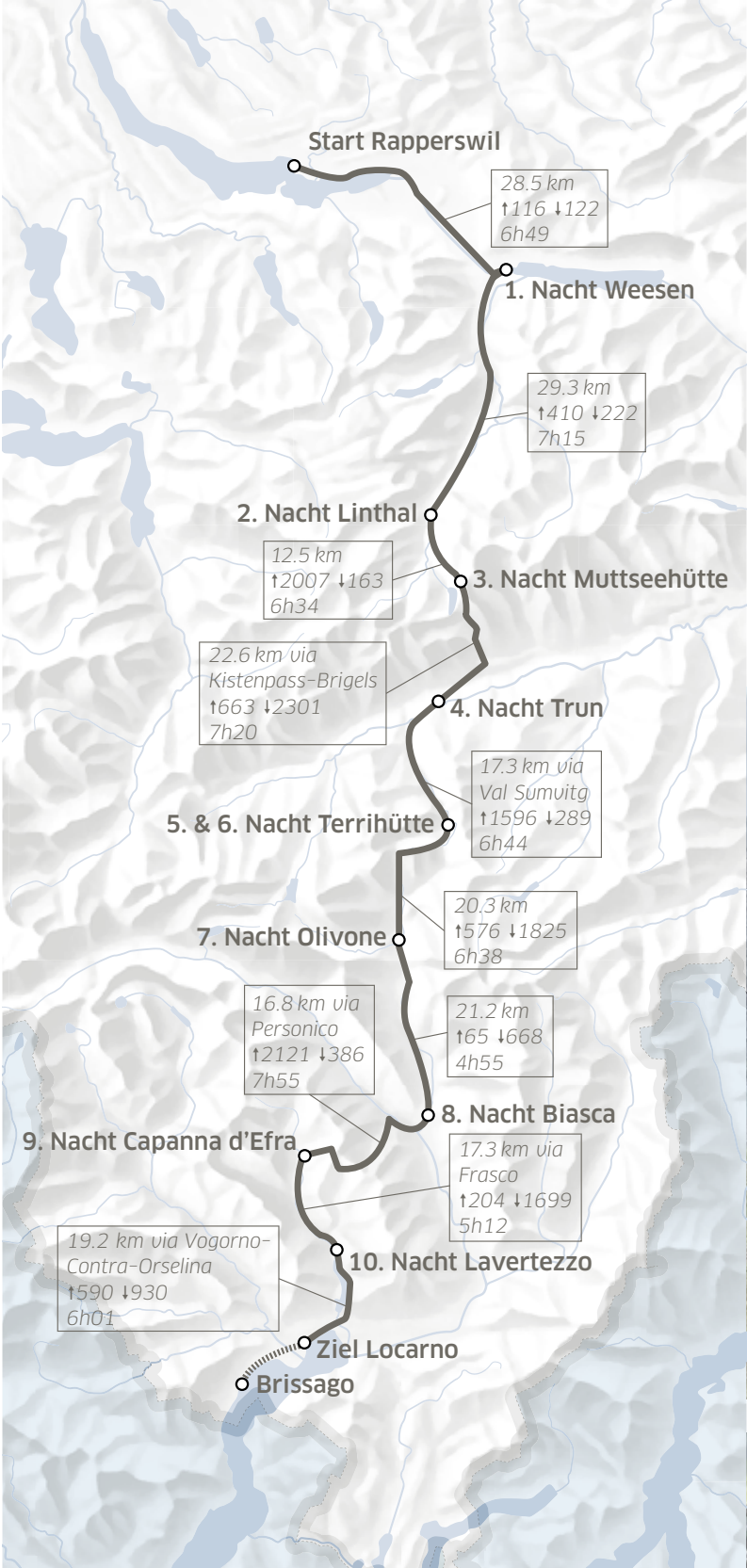
Auch der längste Marsch beginnt mit dem ersten Schritt.

Es ist ein sonniger Morgen um 9 Uhr am Bahnhof Rapperswil. Ich bin aufgeregt. Dass die ersten zwei Etappen nur ein «Einlaufen» sind, entpuppt sich schon nach drei bis vier Stunden als Trugschluss. Die hohen Wanderschuhe, bis oben zugeschnürt, machen sich auf dem endlos langen Linthkanal bemerkbar. Ich habe bereits erste Zweifel, ob ich es je nach Locarno schaffen werde. Die grössten Sorgen mache ich mir aber um Bruno, meinen Begleiter für die gesamte Route. Er leidet, und ich hoffe, dass am nächsten Tag alles besser wird. Als wir in Weesen ankommen, wollen wir nur noch in den spritzig kühlen Walensee springen. Was für ein tolles Gefühl: Die erste Etappe ist geschafft!

Meine Füsse sind mein Kapital.

Wir bemerken schnell, dass nicht fehlende Kraft oder Ausdauer, sondern bei durchschnittlich sieben Stunden Wanderzeit pro Tag die Blasen an den Füßen ein Problem werden könnten. Achtung, jetzt kann es für den einen oder anderen etwas unangenehm werden: Gegenseitig stechen wir uns die Blasen mit Nadel und Faden auf, um die Entzündung abklingen zu lassen. Der Faden bleibt über Nacht in der Blase, damit sie sich nicht wieder füllt und über Nacht austrocknen kann.

Vor jedem Abmarsch creme ich meine Füße ein, um das Scheuern zu verhindern. Doch für Bruno kam diese «Wundercreme» leider zu spät. Seine Füße sind in einem so schlimmen Zustand, dass er sich definitiv für einen Abbruch der Tour entscheidet. Für ihn, wie auch für mich, ist das ein mentaler Tiefschlag. Wir haben uns wochenlang auf die Tour vorbereitet, und nun soll es an «banalen» Fussblasen scheitern?



Oben:
Gesamthaft 205 Kilometer von Rapperswil nach Locarno in elf Tagen

Links:
Der Aufstieg von Linthal zur Muttseehütte ist nur für schwindelfreie Berggänger geeignet.

Rechts:
Limmernsee in der Nähe der Muttseehütte

Unten:
In der Muttseehütte auf 2501 m ü. M. verbrachten wir unsere dritte Nacht.



Überraschender Besuch eines Fuchses bei der Muttseehütte



Erster Aufstieg zur Muttseehütte

Ich finde mich mit dem Abschied von Bruno ab und freue mich auf Daniela und Simon, die mich von Linthal zur Muttseehütte begleiten. Als wir uns auf halbem Weg an den Hilfsketten entlang der Felsen festhalten müssen, um nicht in die Tiefe zu stürzen, kommt mir die Abkürzung, die anfangs eine Option war, gar nicht mehr so falsch vor: Mit der Luftseilbahn von Tierfed bis Chalchtrittli hätten wir drei Stunden Wanderzeit und rund 1000 Höhenmeter sparen können. Doch wir spornen uns gegenseitig an und werden durch die fantastische Aussicht belohnt, die sich nach schweisstreibenden Stun-

den plötzlich hinter einem Felsen zeigt: den Anblick des Limmernsees, eines kristallklaren Bergsees, der von einer gigantischen Bergkulisse umgeben ist. Für mich ist das Ufer des Limmernsees einer der schönsten Orte auf der ganzen Route.

Ich weiss nicht, ob es der gesellige Abend beim Nachtessen, der Schnupftabak oder doch die lange Wanderung war, die mich im Massenlager der heimeligen Muttseehütte sofort einschlafen liess. Spätestens als ich frühmorgens draussen beim Zähneputzen plötzlich von zwei leuchtenden Augen angestarrt werde, bin ich wieder topfit: Sie gehören einem Fuchs, der nur zwei Meter vor mir steht.

Wenn du denkst, es geht nicht mehr, dann kommt von irgendwo ein Schuhladen her.

Beim Aufstieg ab Trun freue ich mich über die neuen Trailrunningschuhe, die ich am Tag zuvor im Tal gekauft habe. Sie fühlen sich an wie Hausschuhe und sind meine Rettung. Ohne diese Schuhe hätte ich mit Sicherheit aufgegeben, und das wäre jammerschade gewesen. Dann hätte ich den glasklaren Badesee bei der Terrihütte, die kämpfenden Steinböcke nahe einer Hängebrücke und das beste Picknick aller Zeiten – ein Raclette mitten auf der Greina-Hochebene – verpasst.

Hütte ohne Hüttenwart

Die Weggefährten wechseln, nur ich wandere Schritt für Schritt weiter und bin an manchen Tagen alleine unterwegs. Für die Königsetappe ab Biasca zur Capanna d'Efra habe ich zum Glück wieder Verstärkung von zwei sportlichen Berggängern. Beim Passieren des märchenhaften Valle d'Ambra wissen wir, dass dies nur das Aufwärmen

ist. «Hüfthohe Treppen oder Felsvorsprünge und drei Stunden lang unangenehm steile Aufstiege» heisst es im Internet – und genauso ist es. In der Selbstversorgerhütte auf 2039 Metern Höhe sind die wichtigsten Lebensmittel und Getränke vorhanden. Für die Bezahlung steht eine kleine Kasse bereit. Die Schränke sind schon ziemlich leer. Ich ergattere mir die letzte Packung Spaghetti. Für die fehlende Sauce dient eine zusätzliche Dose Ravioli. Zur Vorspeise schlürfen wir eine «Päcklisuppe» – und das ganze Abendessen rundet ein Schluck Rotwein ab. In unserer jetzigen Welt ist das ein richtiges Gourmetmenü.

Ich habe es geschafft.

Nach elf Tagen erreiche ich Locarno. Und ich darf es kaum erzählen: Die Merinosocken sind immer noch ungewaschen. Ich bin begeistert von diesem Material. Ab Orselina bin ich mental am Ziel – doch es trennen mich noch 1300 Treppenstufen von Locarno, und diese

letzten Meter rauben mir fast den Verstand. Am Seeufer des Lago Maggiore erwartet mich mein Freund mit einem kühlen Bier. Ich bin einfach nur glücklich, dass ich es geschafft habe. Die Fahrt im Auto nach Brissago ist surreal – zu Fuss hätte ich über zwei Stunden gebraucht. Doch nun sind wir zehn Minuten später bereits im Wellnesshotel, in dem ich zwei Tage lang die Füsse hochlagere. Diese Reise war ein Riesenerlebnis, das ich bestimmt nie vergessen werde. Nächstes Mal reise ich aber mit dem Treno Gottardo ins Tessin und werde auf der Fahrt von meinem nächsten Abenteuer träumen.



Rechts:
Kühle Erfrischung im Brunnen
vor der Terrihütte des SAC



Unten:
Mit Kerzen betriebenes
Raclette-«Öfeli»: das perfekte
Picknick in der freien Natur



Rechts:
Hängebrücke oberhalb
der Terrihütte



Kniffliges

Wettbewerb

Wie lang ist der Traverso, wenn er als Doppeltraktion fährt – also mit zwei zusammengekoppelten Kompositionen?

- A) 300 Meter B) 250 Meter C) 350 Meter D) 400 Meter

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 31. Oktober 2021 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: Buch «Wandern wie gemalt – Gotthardregion»
2. Preis: SOB-Taschenmesser der Marke Victorinox
3. Preis: SOB-Schirm «Magic Windfighter»

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die Gewinnerinnen und 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.



«Wandern wie gemalt – Gotthardregion» ist erhältlich unter www.rotpunktverlag.ch.

Riso ticinese

Es braucht keinen Flug nach Asien, um eine Reisernte mitzuerleben. Eine Bahnreise ins Tessin reicht vollkommen. Denn im Maggiadelta und in der Magadinoebene wird seit 1997 Reis angebaut: Riso Nostrano für Risotto Nostrano. Dank richtiger Sortenwahl und sorgfältigem Anbau werden jährlich rund 420 Tonnen geerntet.

Text: Ruth Michel Richter, Fotos: Konrad Richter

Wie ein riesiges gefrässiges Insekt schiebt sich der Mähdrescher über das Feld. Reihe um Reihe schlanker, goldener Ähren wird vom scharfzahnigen Messerbalken verschlungen, die Körner landen im gewaltigen Bauch der Maschine und die gehäckselten Halme stauben hinter dem Mähdrescher auf den Acker. Hat die Wolke aus Staub und Stielen sich gelegt, wird der Blick frei auf dunkel bewaldete Bergflanken und das Massiv des Camoghè: Wir stehen mitten in der Magadinoebene, dem «Granaio del Ticino», der Tessiner Kornkammer. Es ist ein sonniger, warmer Tag und die Reisernte in vollem Gange.

Reisernte im Tessin?

Markus Giger, Verantwortlicher für Ackerbau des Landwirtschaftsbetriebes Terreni alla Maggia bei Ascona, versteckt seinen Stolz nicht: «Wir bauen seit über 23 Jahren erfolgreich Reis im Tessin an!» Ende der 1990er-Jahre hatte der damalige Direktor von Terreni alla Maggia überlegt, wie man das Angebot diversifizieren könnte. Bewährte Produkte wie Sojabohnen oder Brotgetreide rentierten nicht mehr wirklich, gefragt waren neue, Erfolg versprechende Nischenprodukte. Eigentlich lag die Lösung direkt vor der Haustür: Weshalb nicht Reis anbauen? In jeder Tessiner Familie kommt ein- bis zweimal die Woche Risotto auf den Tisch – ein einheimischer Risottoreis könnte ein absoluter Hit werden, für die Tessiner und für Touristen, die ein spezielles Souvenir aus dem südlichen Kanton mitnehmen möchten.

Die Idee war bestechend, doch es gab etliche Hindernisse zu überwinden: Der sandig-kiesige Schwemmlandboden im Maggiadelta und in der Magadinoebene eignet sich nicht für Nassanbau, wie man ihn aus Asien kennt. Weiter ist die Wärmespanne im Sommer trotz dem milden Tessiner Klima für die meisten Reissorten, die um die 180 Tage zur Reifung brauchen, zu kurz. Nach intensivem Prüfen und Experimentieren kristallisierte sich die Reissorte «Loto» als ideal heraus. Eine Neuzüchtung aus dem Jahr 1988, die sowohl trocken als auch nass angebaut werden kann, ideal ist für Risotto und in nur 140 bis 145 Tagen reift: Aussaat im April, Ernte im Oktober.

Aussaat

Das Saatgut wird von spezialisierten Betrieben eingekauft, es wäre zu aufwendig, es selbst zu produzieren. Jedes Jahr im August fährt Giger zur grossen Saatgutpräsentation in die Poebene. Er schmunzelt und erzählt: «Auf dem Parkplatz stehen jeweils 400 Autos mit italienischen Kennzeichen – und eines mit einem schweizerischen.» Nach der Saat folgt die Zeit der strengen Feldarbeit. Der Reis wird nicht geflutet, aber regelmässig gewässert und Unkraut muss im Zaum gehalten werden – ein grosses Problem beim Trockenanbau. Weil die Zukunft in der biologischen Landwirtschaft liegt, hat chemische Unkrautvernichtung ausgedient. Doch Giger hat auch dafür eine Lösung: «Ich tüftle schon seit Längerem an einer Spezialmaschine herum, die schonend Unkraut jätet.» Der Reis aus dem Tessin hat inzwischen ein Prädikat als klimafreundliche Sorte erhalten: Der Trockenanbau spart 60 Prozent Wasser und es wird kein Methangas freigesetzt wie in gefluteten Feldern.

So sieht der frisch geerntete Reis aus.



«Wir bauen seit über 23 Jahren erfolgreich Reis im Tessin an!»

Markus Giger



Markus Giger mitten in der Magadinoebene, dem «Granaio del Ticino», der Tessiner Kornkammer.



Für weitere Informationen, Führungen, Shop:

Terreni alla Maggia, Via Muraccio 111, 6612 Ascona.
www.terreniallamaggia.ch

Zeit der Ernte

Viel Erfahrung braucht es auch, den richtigen Zeitpunkt für die Ernte zu bestimmen. Ende September, Anfang Oktober sind die Halme etwas höher als einen Meter und die schweren goldenen Rispen beginnen, sich zu neigen. Ausschlaggebend für die Ernte sind aber nicht Höhe und Farbe, sondern ein anderes Kriterium: Genau 25 Prozent Feuchtigkeit sollte das Korn enthalten. «20 Prozent sind zu trocken, 30 Prozent zu nass», so Markus Giger. Um den richtigen Erntezeitpunkt zu ermitteln, setzt der Reisbauer neben dem Schnellfeuchtigkeitsmesser auf seine jahrelange Erfahrung: Wie sieht das Korn aus und wie fühlt es sich an? In seiner Agenda steht deshalb nicht «Reisernte 10. Oktober», sondern es wird von Tag zu Tag entschieden – abhängig auch vom Wetter –, wann der Mähdrescher auffährt.

Die ersten Verarbeitungsschritte

Ist das Feld abgeerntet, folgen die nächsten Schritte: Aus dem Bauch des Mähdreschers wird das Erntegut in einen Traktoranhänger befördert, von dort geht es in die Trocknungsanlage. Zehn Stunden trocknet der frisch geerntete Reis bei 40° Celsius, bis er nur noch 12–13 Prozent Feuchtigkeit enthält. Das Resultat sind zirka 420 Tonnen Rohreis, im Moment wegen der Umstellung auf biologischen Landbau etwas weniger.

In einem weiteren Arbeitsschritt wird in einer betriebseigenen Maschine die harte Spelze entfernt. Jetzt spricht man von Halbrohreis. Die weitere Verarbeitung erfolgt jedoch nicht mehr in Ascona. Geschält, poliert und geschliffen wird der Reis in spezialisierten Mühlen in Taverne (TI) oder Brunnen (SZ). Danach steht der Riso Nostrano schön verpackt im Verkaufsladen von Terreni alla Mag-

Links:

Effiziente Reisernte: Vom Mähdrescher wird das Erntegut direkt in den Transportanhänger geblasen.

Unten:

Der Reis wird im Shop von Terreni alla Maggia in hübschen Stoffbeuteln angeboten.



gia in Ascona, bei Grossverteilern im Tessin sowie Delikatessgeschäften in der Deutschschweiz und wartet darauf, zu leckerem Risotto verarbeitet zu werden.

Risottotipp vom Reisbauern

Was zeichnet den Tessiner Reis besonders aus? «Wege und Lagerungszeit sind kurz, der Reis stets frisch», hält Giger fest, «und Risotto mit Loto gelingt immer, der Reis bleibt körnig.» Markus Giger, der Reisbauer, weiss, wann sein Reis besonders zur Geltung kommt: «Die Zwiebeln ganz fein hacken und nach zirka 15 Minuten Garzeit Mascarpone daruntermischen, pro zwei Personen einen Esslöffel. Das ist fast nicht zu übertreffen!» Buon appetito! •

Rezept: Risotto Loto Terreni alla Maggia

Zutaten für 4 Personen

40 g Olivenöl
240 g Loto-Reis
1 kl. Zwiebel fein gehackt
20 g getrocknete Steinpilze, in Wasser eingeweicht
200 g verschiedene frische Pilze, geschnitten
1 dl Weisswein
8 dl Geflügelbouillon
50 g Butter
100 g geriebener Parmesan
2 EL Mascarpone*

So wird es gemacht:

Zwiebel in Olivenöl dünsten, Pilze beifügen, mitdünsten, mit wenig Pfeffer und Salz würzen. Reis dazugeben, kurz rösten. Mit der Hälfte des Weissweins ablöschen und mit der kochenden Bouillon unter ständigem Rühren zirka 18 Minuten kochen.* Vom Herd nehmen, restlichen Wein dazugeben, Butter unterziehen und zum Schluss den Parmesan hinzufügen. Drei bis vier Minuten ziehen lassen. Der Risotto soll «al dente» sein und er sollte auf dem Teller leicht zerfliessen: «all'onda».

* Man beachte den Tipp von Reisbauer Giger: nach Belieben Mascarpone daruntermischen.



Ein Risotto Loto, dazu ein weisser Merlot, ebenfalls von Terreni alla Maggia – ein absoluter Genuss!

Die verschiedenen Reisstadien von frisch geerntetem Reis über Rohreis und Halbrohreis bis zum küchenfertigen weissen Reis.

Und wie schmeckt
Ihr Risotto?
Machen Sie ein Foto,
und taggen Sie Ihren
Beitrag mit
#SOBRisotto.

Verbessertes

Sonnenenergie tanken

538 Quadratmeter gross ist die Photovoltaikanlage auf dem Dach des Bürogebäudes A in Samstagern. Seit Anfang 2021 produziert diese Anlage – auf einer bisher ungenutzten Fläche – Solarstrom, der direkt wieder im Service-Zentrum Samstagern der Südostbahn verbraucht wird.

Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Thomas Lutz

538 m²

Fläche der PV-Anlage

30 Jahre

Ungefähre Lebensdauer der PV-Anlage

15 Jahre

Ungefähre Amortisationsdauer

98 000 Kilowattstunden (kWh)

Ungefähre Stromproduktion PV-Anlage pro Jahr.

Das entspricht einem Jahresbedarf von 26 Einfamilienhäusern (Vierpersonenhaushalt).

532 000 kWh

Ungefährer Verbrauch Service-Zentrum Samstagern pro Jahr

Die PV-Anlage auf dem Dach des Bürogebäudes A in Samstagern

Die Sonne scheint im Tessin durchschnittlich über 2100 Stunden im Jahr. Aber auch andernorts wird die Sonneneinstrahlung genutzt – obwohl die durchschnittlichen Sonnenstunden nicht überall die Werte der Sonnenstube der Schweiz erreichen: In Samstagern lechzt die Photovoltaikanlage Tag für Tag nach Sonne zur Produktion von Haushaltsstrom.

Strom ist nicht gleich Strom

Der Unterschied zwischen Haushalts- und Bahnstrom liegt in der Frequenz. Während Haushaltsstrom eine Frequenz von 50 Hertz aufweist, hat Bahnstrom eine Frequenz von 16.7 Hertz. Im Vergleich: Die Netzspannung zu Hause an der Steckdose beträgt 230 Volt, die Netzspannung der Bahn liegt bei 15000 Volt. Den Strom für ihre Gebäude, spricht den Haushaltsstrom, kauft die SOB bei regionalen Energielieferanten ein – also je nach Standort bei unterschiedlichen Anbietern. In Samstagern bezieht die SOB den Strom im freien Markt aus 100 Prozent Wasserkraft.

Anders sieht die Sache beim Bahnstrom aus: Die Südostbahn kauft den Strom für die Fahrleitungen bei der Systemführerin für Bahnstrom ein, der SBB. 90 Prozent dieses Stroms stammt dabei aus Wasserkraft von eigenen Wasserkraftwerken der SBB oder ihren Partnerwerken. Die SBB ist wiederum vom Bund verpflichtet, den Strom an andere Bahnen zu liefern. Da die SOB wie auch andere Eisenbahnunternehmen nicht selbst entscheiden kann, bei wem sie den Strom bezieht, legt das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Preis fest.

Die Energiestrategie des Bundesrates

Rund ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in der Schweiz verursacht der gesamte Verkehr. Der öffentliche Verkehr braucht auch ordentlich Saft; erbringt dabei aber rund einen Fünftel der Passagierkilometer und verbraucht nur rund 5,5 Prozent der Energie des gesamten Verkehrs. Der öffentliche Personenverkehr benötigt bei gleicher Transportleistung dreimal weniger Energie als der motorisierte Individualverkehr. Der Unterschied zwischen Schiene und Strasse erreicht im Güterverkehr den Faktor zehn. Der öV kann einen wichtigen Beitrag zu den Zielen der Energiestrategie leisten, indem er einen höheren Anteil am Mobilitätsaufkommen übernimmt und so die Energieeffizienz des gesamten Verkehrssektors steigert. Das BAV ist beauftragt, die Energiestrategie des Bundesrates in seinem Zuständigkeitsbereich zu konkretisieren. Zu diesem Zweck hat das BAV das Programm «Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050)» lanciert und nimmt die Transportunternehmen (TU) in die Pflicht. Damit der öV seinen Umweltvorteil halten kann, muss er aber zugleich seine Energieeffizienz weiter verbessern und den Anteil erneuerbarer Energie weiter erhöhen. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zeigt seinen Mitgliedern mit der «Energiestrategie VöV» die grössten Handlungsfelder und Potenziale für die Branche auf.

Wie ist das möglich?

Mit Photovoltaik (PV) haben Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs die Chance, ihre Energieversorgung teilweise mittels eigener Anlagen selbst in die Hand zu nehmen. Das Potenzial ist gross: Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs könnten auf ihren Gebäuden rund einen Viertel ihres Energieverbrauchs erzeugen und damit einen beachtlichen Beitrag zur Umsetzung der Energiestrategie 2050 leisten.

Photovoltaikanlagen der SOB

Bereits seit November 2019 produziert eine Photovoltaikanlage auf dem Perrondach des SOB-Bahnhofs Roggwil-Berg auf einer Fläche von 227 Quadratmetern bis zu 30 000 Kilowattstunden Strom pro Jahr. Dies entspricht ungefähr dem Jahresbedarf von acht Einfamilienhäusern (Vierpersonenhaushalt). Die SOB stellt das Perrondach der Energiegenossenschaft Roggwil (EN-GE-RO) zur Verfügung. Die Genossenschaft betreibt die Photovoltaikanlage und ist für den Unterhalt zuständig.

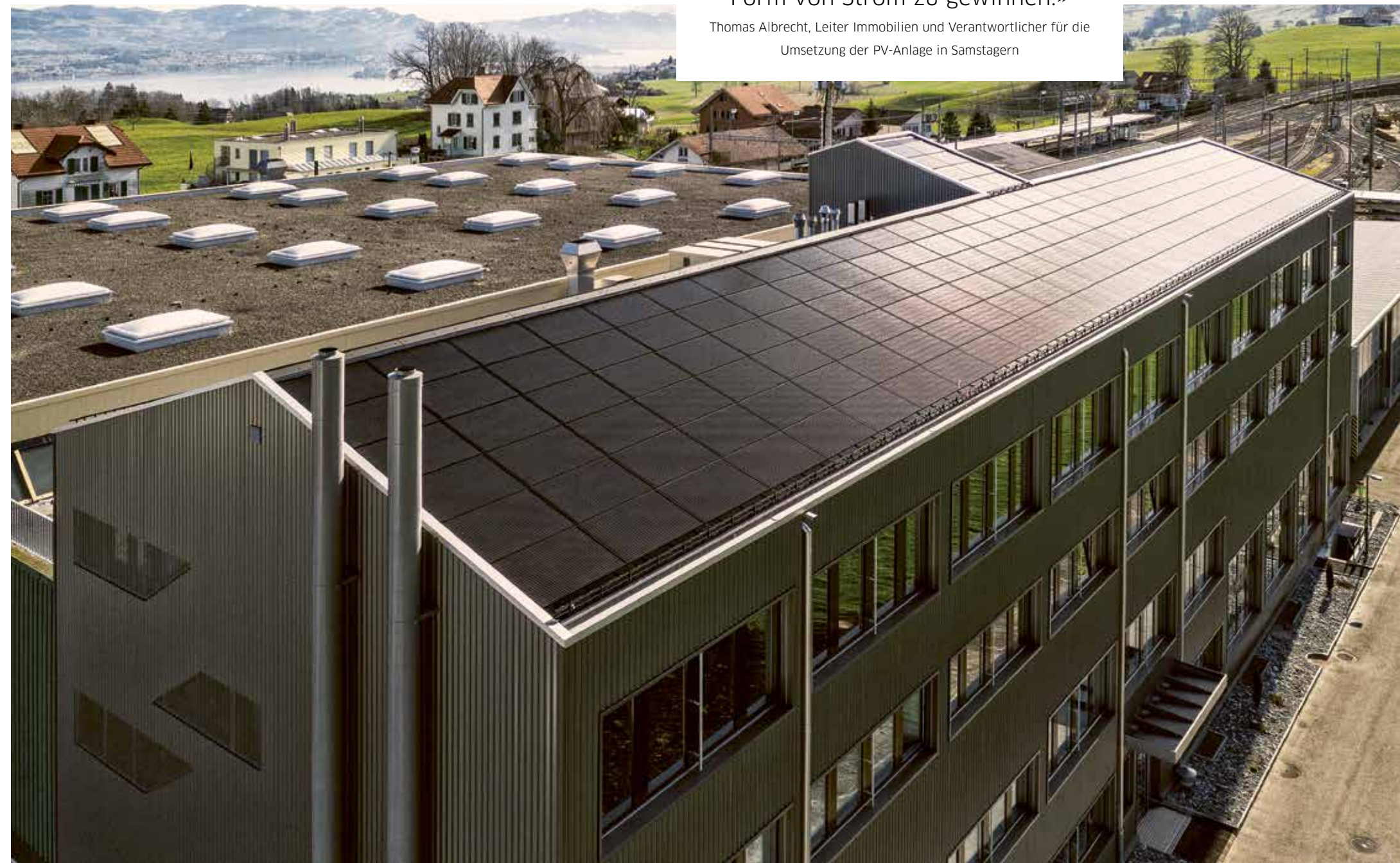
Dächer eignen sich hervorragend für Photovoltaikanlagen, da sie von morgens bis abends im Sommer und Winter gut von der Sonne beschienen werden. Im Zuge einer energetischen Fassaden- und Dachsanierung des Bürogebäudes A in Samstagern wurde per Anfang 2021 nun auch eine sogenannte Indach-Photovoltaikanlage fertiggestellt. Diese ungenutzte Fläche hatte die Immobilienabteilung der SOB schon länger im Visier.

Bei einer Indach-Photovoltaikanlage bilden die Solarmodule zugleich die Dachhaut. Eine Erneuerung ist problemlos, weil PV-Anlagen günstig und meist einfach installierbar sind. Die einzelnen Module lassen sich also leicht austauschen, ähnlich wie bei einem Ziegeldach. Das Dach ist homogen und lässt sich, wenn nötig, gut reinigen.

Die PV-Anlage in Samstagern liefert rund einen Fünftel des Jahresenergieverbrauchs des Service-Zentrums inklusive Bürobauten. Die von der PV-Anlage erzeugte Energie dient dem Eigenbedarf an Haushaltsstrom und wird direkt wieder im Service-Zentrum in Samstagern verbraucht. Dadurch sinken die laufenden Stromkosten, da die SOB weniger Strom bei regionalen Energieanbietern einkaufen muss.

Die PV-Anlage hat in den ersten zwei Monaten seit der Inbetriebnahme am 18. Februar 2021 15 400 kWh Strom erzeugt. Mit dieser Menge könnten zirka 119 Computer ein Jahr lang betrieben werden. Das ist eine Einsparung von 10,2 Tonnen CO₂.

Im Vergleich: Mit dem Zug legt ein Reisender 450 000 Kilometer zurück, um auf einen CO₂-Fussabdruck von einer Tonne zu kommen.



Unter den aktuellen wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ist es derzeit ausschlaggebend, den Solarstrom lokal – also zur Selbstversorgung – zu verbrauchen, um eine PV-Anlage rentabel zu betreiben.

Wie geht es weiter?

Aktuell klärt die SOB-Infrastruktur in einer Studie die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit von PV-Anlagen auf zahlreichen Technikgebäuden. Auch hier verfolgt die Südostbahn

das Ziel, die durch Photovoltaik gewonnene Energie direkt in den Technikgebäuden zu verbrauchen. Die Nutzung von PV-Anlagen an Lärmschutzwänden auf dem SOB-Streckennetz wurde untersucht, jedoch nach heutigem Stand aus wirtschaftlichen Gründen wieder verworfen.

Zudem prüft die Immobilienabteilung der SOB situativ im Rahmen von Projektentwicklungen und Sanierungen die Installation weiterer PV-Anlagen, um möglichst viel Strom für den Eigenbedarf zu produzieren.

«Der Mensch nutzt die Kraft der Sonne, um seine eigenen Batterien zu laden, und auch, um Energie in Form von Strom zu gewinnen.»

Thomas Albrecht, Leiter Immobilien und Verantwortlicher für die Umsetzung der PV-Anlage in Samstagern



Tschüss und auf Wiedersehen

Wenn es um den Erhalt von geschichtlich wertvollen Dingen eines Eisenbahnunternehmens geht, denkt man zuerst an historisches Rollmaterial wie Bahnwaggons oder Dampflokomotiven. Die Südostbahn bewahrte hingegen eine Fussgängerpasserelle vor ihrem Schicksal, auf einer Alteisendeponie zu enden.

Text: Brigitte Baur, Fotos: Inspirationbild.ch Zuberbühler Fotografie AG

Über 100 Jahre lang diente die gut 70 Tonnen schwere Passerelle als Übergang über die Gleise und prägte das Bild des Wattwiler Bahnhofs. Nun musste sie weichen.

Die Südostbahn ermöglicht im Bahnhof Wattwil im Rahmen des Bauprojekts «Wattwil Südkopf» mit Fertigstellung bis Ende 2021 höhere Geschwindigkeiten für die ein- und ausfahrenden Züge und passt dafür die Gleisanlagen und die Weichen an. Damit verbessert sich die Fahrplanstabilität und ermöglicht bessere Bedingungen für die Reisenden beim Umsteigen.

Gleise kommen Brücke zu nahe.

Jedoch stand dem Bauvorhaben die Fussgängerbrücke über die Gleise der Südostbahn im Weg, genauer gesagt die Stützen des historischen Bauwerks kommen der Gleisverschiebung in die Quere. Die SOB hat sich darum entschieden, die Passerelle aus dem Jahr 1910 abzubauen.

Respekt, Sorgfalt und grobes Werkzeug

Von langer Hand von der SOB, Spezialisten und Ingenieuren geplant, ist es endlich so weit: In einer sternenklaren Novembernacht startet um Mitternacht der Abbruch. Kurz nach der Ausfahrt des letzten Zugs schalten Facharbeiter die Fahrleitungen am Bahnhof Wattwil aus. Schaulustige beobachten das Spektakel aus sicherer Distanz. Die Arbeiter lösen mit ihren Schweißgeräten Nieten und Verbindungsbleche und durchtrennen so das erste Element. Stück für Stück beissen sich die funkensprühenden Trennsägen durch die Passerelle. Ein mobiler Pneu-kran sichert mit mächtigen Gurten das Mittelteil, damit sich das tonnenschwere Stahlkonstrukt während der Arbeiten nicht plötzlich bewegt. Die Arbeiter gehen mit Vorsicht und Präzision ans Werk, ohne Hektik, auch wenn das Zeitfenster für den Abbruch früh morgens wieder geschlossen werden muss. Durch die Fahrleitungen werden dann wieder rund 15 000 Volt fliessen, und die ersten Züge werden durch Wattwil rollen.

Das Mittelstück wird mit einem imposanten Funkenspektakel durchtrennt.

Ein Blick in die Geschichte der «alten Dame»

Die Passerelle am südlichen Ende des Bahnhofs Wattwil wurde gemäss Bauplänen im Jahr 1910 erstellt. Die überspannte Gesamtlänge von 70 Metern wird neben den Pfeilern von zwei Pendelstützen getragen. Den betonierten Gehbereich der Passerelle erreichte man von jeder Seite über eine Treppenpodestkonstruktion. Die Stahl-Fachwerk-Konstruktion, die das gesamte Gleisfeld der Südostbahn überspannte, ermöglichte der Wattwiler Bevölkerung während mehr als 110 Jahren von Seite Rickenstrasse in Richtung Ebnaterstrasse zu gelangen – und umgekehrt. Seit März 2014 verlor die Fussgängerbrücke jedoch an Bedeutung, da mit der Eröffnung der Personenunterführung am Bahnhof Wattwil den Fussgängerinnen und Fussgängern eine bequemere Alternative zur Verfügung stand: Überdacht und ohne mühseliges Treppensteigen zogen es immer mehr Personen vor, auf diesem Weg den Wattwiler Bahnhofplatz zu erreichen. Im Jahr 2019 wurde die Passerelle gemäss einer Studie durchschnittlich von nur gerade noch zwei Personen pro Stunde überquert.

Experten der Fachhochschule Bern kamen nach einer Prüfung des Zustands der Passerelle zum Schluss, dass hinsichtlich der Konstruktion deutlich zu erkennen ist, wie damals mit einem Minimum an Material eine maximal statische Leistung erbracht wurde. Dieses typische Erscheinungsbild lasse die Konstruktion filigran wirken und sei heute selten. Die Passerelle sei deshalb als historisches Bauwerk in der Eisenbahngeschichte einzustufen und solle unbedingt erhalten bleiben. Diese Meinung teilt auch die örtliche Denkmalpflege und

bezeichnet die Passerelle als «besonderen Zeitzeugen der Eisenbahngeschichte».

Ein Weiterleben der Passerelle war auch im Sinne der SOB – eine Anfrage des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO) demnach ein Glücksfall. Der Verein war seit langem auf der Suche nach einem Brücken-Abbruchexemplar, das als Eingangsportal für das geplante Dampfbahn-Freilichtmuseum in Bauma dienen soll. Auf einen Handschlag folgte ein Vertrag, der über das Schicksal der Passerelle entschied: In Bauma wird sie nun ihr zweites Leben erhalten und die Besucherinnen und Besucher dann über die Gleise der SBB führen.

Es war einmal ... Die Fussgängerpasserelle prägte das Ortsbild am Bahnhof Wattwil von 1910 bis 2020.



Unter enormem Zeitdruck lösen die Arbeiter in der klirrend kalten Nacht die Stützen von den Fundamenten.

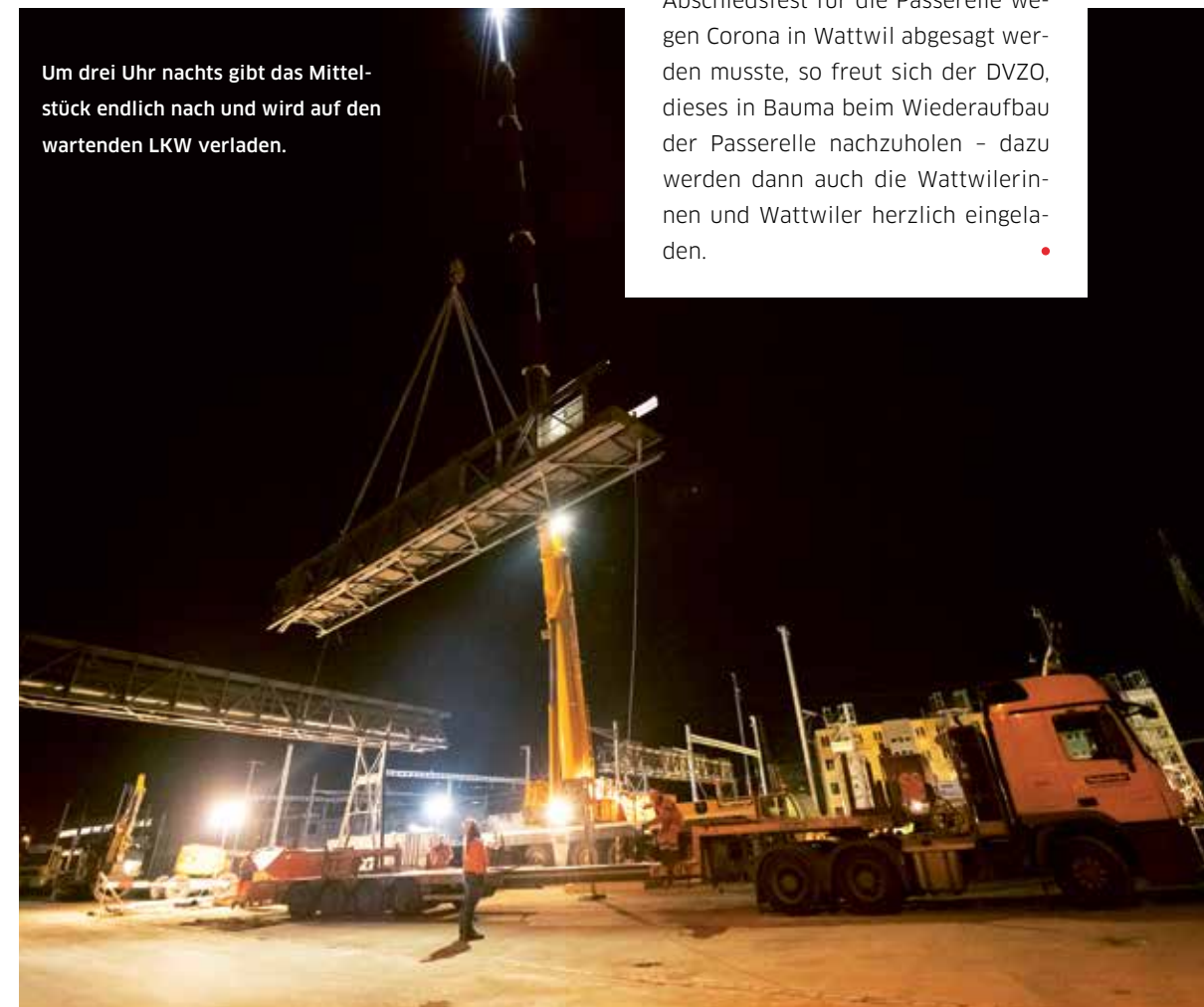


70 Tonnen geteilt durch drei

Es ist kurz nach drei Uhr. Mit einem letzten feuerwerksähnlichen Funkenstrahl gibt die Passerelle ihr Mittelstück endlich frei und hängt frei schwebend über den Gleisen. Fast lautlos wird das tonnenschwere Brückenteil auf den ersten der drei wartenden Schwertransporter abgelegt und gesichert. Mit dem Lösen der beiden Treppenelemente geht es zügiger voran. Pünktlich mit der Einfahrt des ersten Zugs sind die Arbeiten abgeschlossen. Sicher verpackt, liegt die 70 Tonnen schwere Passerelle im Morgengrauen auf drei Tiefladern, die damit ins Zürcher Oberland fahren.

Auch wenn das von der SOB geplante Abschiedsfest für die Passerelle wegen Corona in Wattwil abgesagt werden musste, so freut sich der DVZO, dieses in Bauma beim Wiederaufbau der Passerelle nachzuholen – dazu werden dann auch die Wattwilerinnen und Wattwiler herzlich eingeladen.

Um drei Uhr nachts gibt das Mittelstück endlich nach und wird auf den wartenden LKW verladen.



Wo sind sie geblieben?

Im Juni 2019 verkehrte der erste kupferfarbene Traverso als Voralpen-Express zwischen St. Gallen und Luzern. Nach und nach waren weniger Fahrzeuge der alten Voralpen-Express-Flotte auf dieser Linie zu sehen, bis sie im Dezember 2019 ganz verschwanden. Inzwischen wurde dem alten Rollmaterial andernorts neues Leben eingehaucht.

Text: Jeannine Fisch, Fotos: Le Train des Mouettes, MÁV Rail Tours, Andreas Gerber

Mit der Ablösung des Rollmaterials im Jahr 2019 ging bei der Südostbahn eine 22 Jahre alte Ära zu Ende. Mehrheitlich sind die Fahrzeuge trotz einer beachtlichen Anzahl Jahre auf dem Buckel noch intakt. Die SOB suchte aufgrund technischer und gesetzlicher Auflagen Käufer für die alte Voralpen-Express-Flotte. Die alten Wagen entsprechen nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz und die Triebfahrzeuge verfügen nicht über ein Europäisches Zugbeeinflussungssystem (ETCS), das für den Betrieb über den Gotthard benötigt wird. Nach diversen Gesprächen im In- und Ausland machte die SOB schliesslich neue Besitzer aus. Insgesamt verkaufte die Südostbahn 32 Wagen und 10 Lokomotiven.

Der Ursprung der Revvivo-Wagen

Die Fahrzeuge wurden als Einheitswagen in den Jahren 1956 bis 1964 für die SBB bzw. die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) gebaut. Stadler Rail renovierte die Fahrzeuge Ende der 1990er- bis Anfang der 2000er-Jahre im Zuge einer Flottenumstellung im Voralpen-Express auf die heutigen Revvivo-Wagen. Im Jahr 1997 transportierten die modernisierten Wagen die ersten Passagiere auf der Strecke Romanshorn–Luzern.

Mit dem Fahrplanwechsel 2019/2020 verkehrte 22 Jahre später der letzte Voralpen-Express aus dieser Flotte. Die gesamte Lebenszeit der Fahrzeuge beträgt bereits mehr als 60 Jahre. «Rollmaterial, das so lange im Einsatz ist, wer-

Die Personenwagen
Revvivo der alten
Voralpen-Express-
Flotte in Frankreich



Einmalig – der bisher längste
Zug aus Revvivo-Wagen auf
dem Weg nach Ungarn

den wir sehr wahrscheinlich nie mehr haben», so Andreas Gerber, Mitarbeiter Beschaffung Rollmaterial bei der SOB.

Einsatz an der französischen Atlantikküste

Im Dezember 2019 übergab die Südostbahn vier Wagen des Typs Revvivo an die französische Museumsbahn «Le Train des Mouttes». Sie betreibt den «Seudre Océan Express» an der französischen Atlantikküste, wo das Rollmaterial als Salon- und Speisewagen eingesetzt wird. Neue Bedürfnisse im Ausland brachten Änderungen am Wagenmaterial mit sich: Der «Seudre Océan Express» in Frankreich wird mittels Dieselmotor-Generatoreinheit mit elektrischer Energie versorgt, die in einem separa-

ten Wagen untergebracht ist. So passte die französische Museumsbahn das Rollmaterial entsprechend den technischen Vorgaben an und gab den Fahrzeugen eine neue Farbe sowie neue Namen. Die vier Wagen tragen heute die Namen von Leuchttürmen des Departements Charente-Maritime: «Cordouan», «La Coubre», «Vailières» und «Chassiron».

Unterwegs in Ungarn

Zug um Zug ging es im Frühjahr 2020 mit dem Verkauf des Rollmaterials weiter: Mitte April fuhren 16 Revvivo-Wagen zum neuen Besitzer «MÁV Rail Tours» nach Ungarn. «Ein sehr spezieller Moment: Noch nie haben wir einen solch

Neben technischen Anpassungen an der Energieversorgungsanlage in Ungarn erhielt der Voralpen-Express auch ein neues Kleid: Die Wagen präsentieren sich heute in Weiss, Blau und Gold.



Sechs Lokomotiven in Reih und Glied, bereit für die Abschiedsfahrt von Herisau nach Degersheim

Websites zu den Eisenbahngesellschaften

www.traindesmouettes.fr

www.mavnosztalgia.hu

langen Zug geführt», sagt Andreas Gerber. Die 16 Wagen erreichten eine Zuglänge von rund 400 Metern. Im Vergleich: Fährt der Traverso als Doppeltraktion – also mit zwei zusammengekoppelten Kompositionen, ist dieser «nur» 300 Meter lang. Trotzdem habe alles reibungslos funktioniert, so Gerber. Die Übergabe weiterer vier Fahrzeuge an die «MÁV Rail Tours» folgte im Sommer 2020. Im Frühling 2021 wurden die letzten drei Revvivo-Wagen an die «MÁV Rail Tours» überführt, womit die Veräusserung nach Ungarn definitiv abgeschlossen war.

Die Lokomotiven
Parallel zum Verkauf der Wagen nach Frankreich und Ungarn veräusserte die SOB vier ihrer Lokomotiven an die Eisenbahndienstleister GmbH in Thayngen, für die sie nun Güterzüge durch die Schweiz führen. Später fanden mit dem Verkauf von jeweils zwei Lokomotiven an die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU), an die BRM Investment AG in Frauenfeld und an den Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) sechs weitere Fahrzeuge eine neue Heimat. Neben den zwei Lokomotiven kaufte der DSF einen Wagen aus der alten Voralpen-Express-Flotte.

Historische Fahrzeuge erhalten
Seit Herbst 2020 ist auch der 1.-Klasse-Salonwagen «Bodan» wieder auf den Schienen unterwegs. Das Fahrzeug ist in seinem originalen Erscheinungsbild von 1991 für den Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB) im Einsatz. Der Verein setzt sich für den Erhalt historischer Fahrzeuge mit Bezug zum Kanton Thurgau ein.

Übungsobjekte und Endstation
Die Südostbahn fand für drei weniger beliebte unklimateisierte Fahrzeuge ebenfalls Abnehmer. Diese Wagen gingen als Übungsobjekte an die Feuerwehr und den Zivilschutz (UFZ) in Seewen (SZ), an eine SBB-Betriebswehr und an die Betriebsfeuerwehr der EMS Chemie Domat-Ems. Lediglich neun Wagen der alten Flotte musste die SOB ausrangieren.

Die Reise geht weiter.
Dank dem Verkauf der alten Voralpen-Express-Flotte konnte das Team des Flottenmanagements einen bedeutenden ökologischen sowie wirtschaftlichen Beitrag leisten. Für alle zum Verkauf gestandenen Wagen und Lokomotiven werden die Weichen an einem anderen Ort gestellt. •

Auf einen Blick

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) 2020: 696
 - Transportierte Fahrgäste 2020*: 9 945 028
- (*Die Kennzahl 2020 ist durch die Coronapandemie stark beeinflusst.)

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

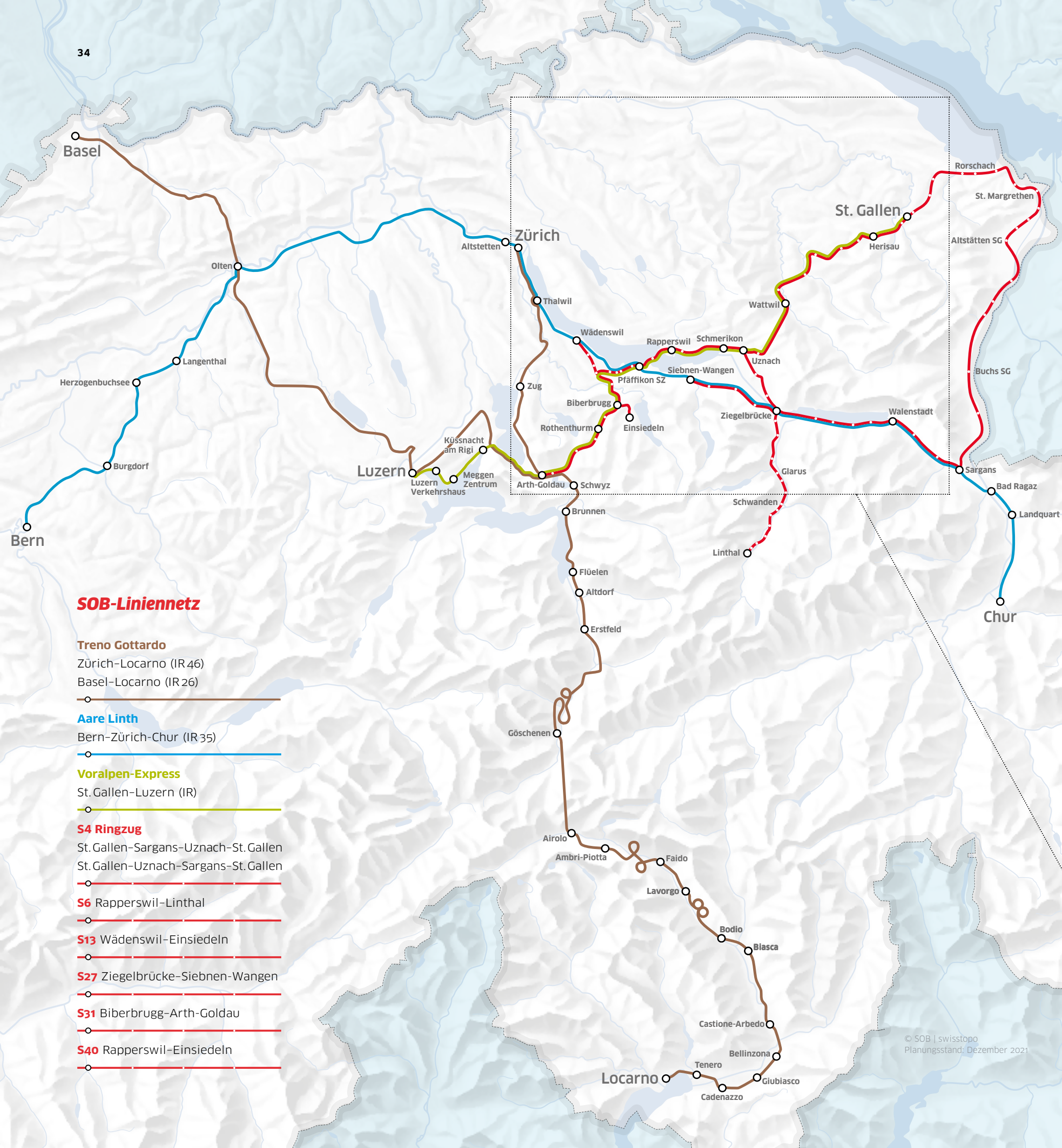
Strecke

- 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): 18
 - NPZ 2-teilig: 4
- (Stand: Mai 2021)





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 696 Mitarbeitenden durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmassnahmen und binden sie aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens ein.

www.sob.ch

SOB-Streckennetz (eigene Infrastruktur)

- SOB-Streckennetz
- SOB-Bahnreisezentren
- SOB-Haltestellen
- SBB-Haltestellen

Süd-Netz

