

# Schriftzug



**Auf zu neuen Ufern 4**  
**Stein um Stein zum Traverso 22**  
**Sekunden entscheiden 26**

## Inhalt

Einleitendes

**Lebenswerte Werte | 3**

Fliessendes

**Auf zu neuen Ufern | 4**

Erklärendes

**Volle Aufmerksamkeit bei jedem neuen Zug | 9**

Unternehmerisches

**Gelebte und gepflegte Unternehmenskultur | 14**

Anregendes

**Haben Sie Fragen? | 17**

Kniffliges

**Wettbewerb | 17**

Künstlerisches

**Dieser Gurten ist ein Kunstwerk | 18**

Leidenschaftliches

**Stein um Stein zum Traverso | 22**

Wissenswertes

**Sekunden entscheiden | 26**

Auf einen Blick

**Die SOB in Zahlen | 29**

Die SOB

**Linien- und Streckennetz | 30-31**

**Unterwegs für Sie | 31**

### Impressum

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG, Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, [www.sob.ch](http://www.sob.ch), [info@sob.ch](mailto:info@sob.ch)  
Redaktionsleitung & Layout: SOB, Ramona Schwarzmann  
Gesamtverantwortung: SOB, Claudia Krucker  
Druck: Typotron, St. Gallen  
Auflage: 4600 Ex. | Papier: Munken Rough  
Erscheint in Deutsch und ist kostenlos

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

Abonnieren Sie den  
Schriftzug unter:  
[www.sob.ch/schriftzug-abo](http://www.sob.ch/schriftzug-abo)

Einleitendes

# Lebenswerte Werte



Aufmerksamkeit, Freiheit, Flexibilität, Verantwortung und Liebe. Das sind meine Werte. Das sind die grossen Worte, an denen ich mich im Leben orientiere. Ich bin zumindest immer bemüht, meine Werte zu leben und zu kultivieren. Es sind abstrakte Begriffe. Ein Versuch, sie konkreter zu umschreiben: Ich möchte achtsam sowie wertschätzend mit mir und der Umwelt umgehen, frei sein in der Gestaltung meines Lebens, unabhängig im Denken, körperlich sowie geistig flexibel bleiben. Ich bin verantwortlich für das, was ich tue oder lasse. Und die Liebe ist für mich das Fundament, der Ursprung von allem. Die Ehrlichkeit lässt sich zu diesem Grundstein hinzufügen: Ehrlich zu sich selbst sein, erfordert viel Aufmerksamkeit, ist nicht immer ganz einfach, aber entscheidend.

Die Südostbahn lebt und pflegt ihre Unternehmenswerte. Das ist keine Floskel – ehrlich, ich erlebe das durch die Zusammenarbeit mit meinen Kolleginnen und Kollegen sowie den Vorgesetzten. Als ich für den Schriftzugbeitrag eine Fahrzeugübernahme begleiten durfte, ist mir die Kultur der Südostbahn so richtig unter die Haut gegangen. Ich habe so viel Enthusiasmus gespürt, ein riesiges Engagement und viel Herzblut. Ich spürte die Hingabe von allen Beteiligten zur SOB und zum Beruf sowie den Zusammenhalt unter den Teamkollegen. Ich war mittendrin und habe erlebt, was «Bahn» ist, und habe die Vielseitigkeit des Unternehmens zu Gesicht bekommen.

Dieser Enthusiasmus ist ansteckend, ich konnte mich für die unterschiedlichen Berufe und Tätigkeiten innert Kürze begeistern. Das sind Arbeitstage, an denen ich den Puls des Unternehmens besonders gut spüre. «Kulturtag», die das gegenseitige Verständnis fördern, Wertschätzung vermitteln und die Zusammenarbeit stärken. Das ist für mich Kultur pur.

Wo spüren Sie den Puls des Lebens, liebe Leserinnen und Leser? Und nach welchen Werten leben Sie?

Viel Vergnügen bei der Lektüre.

*R. Schwarzmann*

Ramona Schwarzmann  
Fachspezialistin Unternehmenskommunikation



Fließendes

# Auf zu neuen Ufern

**Flüsse waren und sind vor allem als Verkehrswege für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung von grosser Bedeutung. Die Südostbahn benennt ihre zweite Fernverkehrslinie nach zwei der 72 Schweizer Flüsse, die sie auf dem Weg von Bern über Zürich nach Chur begleiten: Aare Linth, die schönste Verbindung zwischen Stadt, Land und Fluss.**

*Text: Claudia Krucker, Fotos: Bern Welcome, Manuel Lopez, Amden & Weesen Tourismus*

Wie in einer sanften Umarmung legt die Aare ihre Schlaufe um die Bundeshauptstadt Bern, deren Altstadt seit 1983 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört. Und diese Flussschlaufe, die die Altstadt von drei Seiten schützt, war im Mittelalter überlebenswichtig. Bern ist eine der vielen Städte, die an verkehrsgeografisch günstigen Orten gegründet wurden. Bis ins späte Mittelalter waren Flüsse die Lebensadern der Menschen. Sie dienten als natürliche Strassen dem Warentransport und dem Handel sowie der Wasserversorgung. Durch den Landverkehr zunehmend konkurrenziert, wurde hierzulande die Flussschifffahrt nach 1850 weitgehend von der Eisenbahn zum Verschwinden gebracht. Doch noch heute verbinden Flüsse Kantone, Länder, Menschen und Kulturen.

## Mystischer Fluss mit Kultstatus

Die Bernerinnen und Berner lieben ihren Fluss. Die Aare, in den Aaregletschern im Berner Oberland geboren, ist mit 288 Kilometern Länge der längste innerschweizerische Fluss. Sie durchquert die drei Kantone Bern, Solothurn und Aar(e)gau sowie vier Seen.

## «Nume nid gschprängt!»

Die Aare hat vor allem im Sommer Hochsaison. Das Aare schwimmen ist seit 2017 auf der Liste der lebendigen Traditionen der UNESCO aufgeführt und gehört somit zum immateriellen Kulturerbe der Schweiz. Tausende tummeln und erfrischen sich in dieser Zeit tagtäglich in der Aare. Sie lassen sich treiben oder «pendeln» zur Arbeit. Auf der Internetseite von Bern Welcome gibt es in-

Die Aare schützt die 1191 vom Zähringerherzog Berchtold V. gegründete Stadt Bern von drei Seiten.

teressante Fakten und witzige Anekdoten zur Aare, etwa, dass man munkelt, die gemütlichen Bernerinnen und Berner schwimmen so gerne in der Aare, damit sie auch mal etwas schneller vorwärtskommen. Bei der durchschnittlichen Fliessgeschwindigkeit der Aare von fünf bis sieben Stundenkilometern sind die Hauptstädter dann nämlich flotter unterwegs als die Zürcher, die laut einer wissenschaftlich belegten Studie der ETH zu Fuss pro Stunde durchschnittlich 317 Meter flinker sind als Berner. Diese Fliessgeschwindigkeit machen sich auch die «Böötler» zunutze. 500 sollen es im Hochsommer sein, die – pro Stunde! – zwischen Thun und Bern einwassern. Mit 1268 Gummibooten, die zur gleichen Zeit auf diesem Herzstück der Aare im Wasser waren, wurde im Jahr 2012 ein Weltrekord aufgestellt.

«Aareböötlen» ist das ultimative Sommervergnügen, aber nur mit Rettungsweste.

### Schönster Badefluss der Welt

Nicht nur die Bernerinnen und Berner schwärmen von ihrem Fluss. Die Aare hat mit «Aare Guru» eine eigene App und der Bericht «20 of the world's best places for swimming» des US-Nachrichtensenders CNN beschreibt die Aare als den vielleicht schönsten Fluss zum Schwimmen.

### Spazieren, grillieren, dinieren, frieren

In, auf und an der Aare ist immer was los, auch in der kalten Jahreszeit, denn die Mitglieder des «Gfrörli-Club» lassen sich auch von Wassertemperaturen von drei Grad Celsius nicht abschrecken – einzig in Jahren wie diesem, wenn anhaltender Regen den Sommer ertränkt und sich die Aare im braunen Kleid über die Ufer ergiesst, halten selbst die grössten Fans respektvoll Abstand.

Man muss keine Wasserratte sein, um an der Aare auf seine Kosten zu kommen. Sie hat auch wasserscheuen Genusmenschen viel zu bieten. Beliebt sind Spaziergänge und Ausflüge zu den zahlreichen Naherholungsgebieten und Grillplätzen entlang der grünen Aare.

«20 of the world's best places for swimming»

US-Nachrichtensenders CNN

### Es grünt so grün

Warum ist die Aare eigentlich so (milchig) grün? Dies hat mehr mit Physik als mit Mystik zu tun: Je mehr (Schmelz-) Wasser von den Gletschern fliesst, desto grüner ist sie. Dieses Gletscherwasser führt Sandpartikel und Abschleiß von Felsen mit. Deshalb ist die Aare nur in der kalten Jahreszeit wirklich klar. Auch das Licht und die Algen auf den Steinen im Flussbett spielen für die Farbgebung eine wichtige Rolle.

### Alles fliesst

Sie gurgeln, murmeln, flüstern, plätschern, rauschen, tosen – die Fliessgewässer. Wie viele es in der Schweiz gibt, kann selbst das Bundesamt für Landestopografie swisstopo nicht genau beziffern. Die Bestimmung hängt von der Definition eines Wasserlaufs ab. Aber die Zahl der im Gewässerinformationssystem Schweiz nummerierten Bäche und Flüsse ist bekannt: Rund 55 000 haben eine Nummer, davon etwa 5 700 einen Namen.

### «Stille» Begleiter

Zählt man alle fliessenden Gewässer, die näher als 250 Meter an der 236 Kilometer langen Fernverkehrslinie der SOB von Bern bis Chur verlaufen, sind es 72.

Ein Blick durchs Zugfenster lohnt sich allemal. Auf dem Weg von Bern nach Zürich ist die Aare gleich mehrmals zu sehen und vor Zürich ist die Limmat gut sichtbar. Richtung Chur fährt der Zug dann entlang der Linth, die er überquert, bevor sie in den Walensee fliesst.

Die Aare hat das ganze Jahr hindurch ihren Reiz.



Kurz vor/nach Bern quert der Traverso die Aare über den Lorraineviadukt.

Auch die Linth wird für verschiedene Freizeitaktivitäten genutzt. Da sie aus dem kalten Walensee fließt, aber vorwiegend auf dem Wasser.



#### Vom Sumpfgebiet zur nutzbaren Fläche

Bekannt dürfte die 37 Kilometer lange Linth vor allem durch die Linthkorrektur sein. Mit der Regulierung des Flusses wurde die Überschwemmungsgefahr gebannt, das Sumpfgebiet, in dem die Malaria grassierte, trocken gelegt und fruchtbares Land gewonnen. Hans Conrad Escher (von der Linth – diesen Ehrennamen bekam er vom Kanton Zürich verliehen) übernahm 1804 die Leitung des Korrektionsprojekts. Der Escherkanal leitet die Glarner Linth in den Walensee und anschliessend durch den Linthkanal zum Zürichsee.

#### Escher ist nicht gleich Escher

Hans Conrad (1767–1823) ist nicht der Escher, der die Gotthardbahn gebaut hat. Das war Alfred Escher (1819–1882), Mitbegründer der Schweizerischen Nordostbahn, die für den Bau der Bahnlinie von Glarus bis Linthal verantwortlich war. Die beiden Eschers werden oft verwechselt. Sie sind miteinander verwandt und stammen beide aus dem Zürcher Patriziergeschlecht Escher vom Glas.

#### Das Tor zur Welt

Nach dem Walensee führt die Strecke entlang der Seerichtung Sargans. Von dort bis Chur prägt der Rhein das Landschaftsbild.

So unterschiedlich die Flüsse zwischen Bern und Chur in ihrer Herkunft und Art sind, am Ende sind sie alle vereint: Die Linth, die beim Ausfluss aus dem Zürichsee ihre Reise als Limmat fortsetzt, mündet bei Brugg, dem sogenannten Wasserschloss der Schweiz, in die Aare. Und bei Koblenz vermählt sich die Aare mit dem Rhein. Sie gibt ihren Namen auf, obwohl sie beim Zusammenfluss mehr Wasser mitführt.

Noch rund 850 Kilometer trennen den Rhein ab Basel von der Nordsee. Ab hier sind die Boote grösser. Der Fluss ist zum Strom gewachsen und trägt Container- und Flusskreuzfahrtschiffe nach Rotterdam; der Seehafen der niederländischen Stadt zählt zu den grössten der Welt.

Über 300 Schweizer Flüsse und Bäche fliessen direkt in den Rhein und speisen so eine der wichtigsten Wasserstrassen Europas, – sie verbinden Länder, Menschen und Kulturen.

Erklärendes

# Volle Aufmerksamkeit bei jedem neuen Zug

**Ein weiterer Traverso für die Fernverkehrslinie Aare Linth steht in Erlen (TG) bei der Firma Stadler. Er ist bereit für die statische Übernahme und die darauffolgende dynamische Prüfung der Südostbahn. Es folgen intensive und unberechenbare Tage, die für alle Beteiligten immer wieder aufs Neue bereichernd sind.**

*Text und Fotos: Ramona Schwarzmann*

Das SOB-Team der statischen Prüfung sieht den neuen Traverso zum ersten Mal in Erlen (TG). Es ist einer von insgesamt sieben Traverso aus der dritten Serie. Dazu kommen noch weitere fünf Fahrzeuge des Typs Flirt 3.

Am ersten Tag der statischen Prüfung begutachtet das Viererteam der SOB hauptsächlich die Fertigung und die Ausführungsqualität.

#### Die statische Prüfung

Im Zug findet ein Briefing zwischen dem Stadler- und dem SOB-Team statt. Gleich zu Beginn legt Stadler offen, welche Mängel noch bestehen. Danach entscheidet Hanspeter Schenk, Leiter der Übernahmeprüfungen der SOB, ob das Stadler-Team die Mängel beheben muss. Wenn die Beseitigung eines Mangels, den der Fahrgast nicht bemerken würde, viel Abfall bedeutet und der Aufwand und der Ertrag in keinem Verhältnis stehen, ist er nachsichtig. Das kann beispielsweise ein Kratzer auf dem Boden sein. Bei der Behebung würde viel intaktes Material in den Müll wandern. Der ökologische Gedanke und die Verhältnismässigkeit spielen dabei eine grosse Rolle. Das widerspiegelt die Philosophie der SOB und so funktioniert die gute Zusammenarbeit: durch Transparenz und Fairness.

#### Der Ablauf in Kürze

Vor der definitiven Abnahme der Fahrzeuge erfolgt zuerst eine Übernahme. Das Ganze geschieht in einem mehrstufigen Prozess.

Der Übernahme geht eine etwa sechswöchige Inbetriebsetzungs- und Prüfphase durch den Hersteller Stadler voraus. Anschliessend prüfen Fachleute der SOB das Fahrzeug. Zuerst zwei Tage statisch im Herstellerwerk und danach zwei Tage dynamisch während Testfahrten auf der Strecke. Nach der Übernahme durchlaufen die Fahrzeuge eine Bewährungsphase. Dabei verkehren sie im kommerziellen Betrieb und die Südostbahn überwacht das neue Rollmaterial genau. Erst wenn die Fahrzeuge nach 30 Tagen die festgelegten Zuverlässigkeitskriterien erfüllt haben, nimmt sie die SOB definitiv ab.

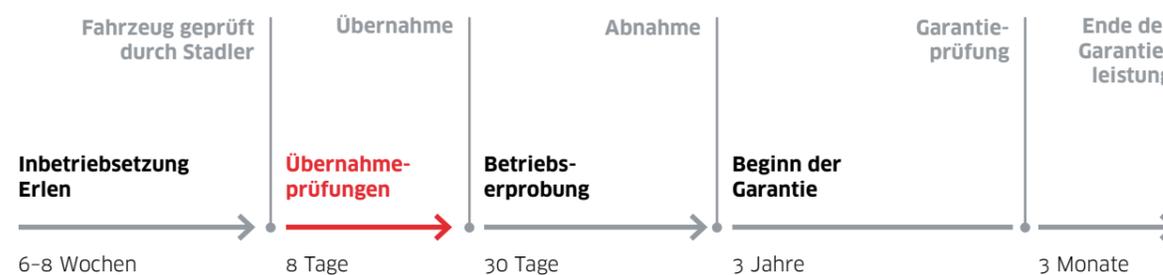


Abbildung des mehrstufigen und vollständigen Prozesses. Rot markiert die im Text beschriebene Übernahmeprüfung.

Das SOB-Team arbeitet mit umfangreichen Checklisten, die rund 2000 Kontrollpunkte für die beiden statischen Prüfungstage umfassen. Es geht aber nicht nur um das Abarbeiten von Checklisten: Offene Augen und Ohren sowie viel Erfahrung sind unersetzlich. Das SOB-Team kennt die «Schwachstellen» und arbeitet aus der Erinnerung der letzten Übernahmen heraus. Ziel der statischen Abnahmen im Werk ist, die sicherheitsorientierten Funktionen zu überprüfen und das Fahrzeug für die dynamische Übernahmeprüfung freizugeben. Nach der statischen Werkabnahme hat das Stadler-Team einen Tag Zeit, allfällige Mängel zu beseitigen.

Führt man sich vor Augen, aus wie vielen Kabeln und Einzelstücken dieses Rollmaterial besteht und wie viele Personen daran arbeiten, relativiert das einen einzelnen Mangel. Im kommerziellen Betrieb ist die Bedeutung eines Mangels eine andere. Hier führt die kleinste Störung unter Umständen zu grösseren Problemen mit Folgen: Der Betrieb muss bei einem Ausfall die Fahrzeugeinsätze neu planen oder Passagierinnen und Passagiere können nicht weiterfahren.

#### Raus aus dem Werk

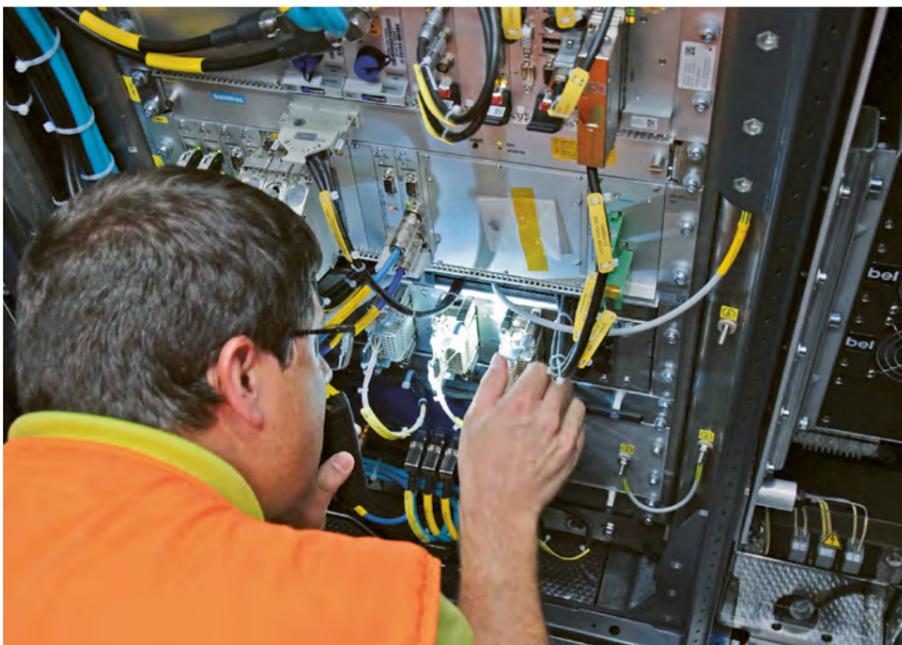
An den zwei Tagen der dynamischen Prüfung sammelt der Traverso erste Kilometer. An Bord sind der Leiter der Übernahmeprüfungen, ein Probefahrer, SOB-Testlokfürer, Fahrzeugverantwortliche aus der Inbetriebsetzung sowie Projektleiter oder Co-Projektleiter der Firma Stadler. Die Teams prüfen die Funktionen für den kommerziellen Betrieb.

#### Die Teststrecken

Am ersten Tag der dynamischen Prüfung verkehrt der Traverso als Einzeltraktion zwischen Sulgen und Romanshorn. Am zweiten Tag werden zwei Züge «getauft». Das heisst, sie werden gekoppelt und verkehren mit einem Flirt 3 als 225 Meter lange Doppeltraktion von Herisau nach Einsiedeln und zurück. Aufgrund der Kopplung ist ein zusätzlicher Testlokfürer oder eine zusätzliche Testlokfürerin an Bord. Eine interessante Strecke: Zwischen Herisau und Einsiedeln liegen der Wasserfluh- sowie der Rickentunnel und eine Steigung bzw. ein Gefälle von 50 Promille. Zudem ist die Fahrbahn von Biberbrugg nach Einsiedeln kurvenreich und das führt zu unterschiedlichen Geräuschen im Zug.



Auf dem Dach des Traverso in Erlen: Jakob Bühler prüft die Befestigung der Erdlitzen und die Kabelführungen, öffnet alle Deckel (etwa diejenigen der Klimaanlage oder der Brandschutzanlage) und prüft, ob sie sich gut schliessen lassen.



Andreas Gerber kümmert sich um die Elektronik und braucht dazu viel Fingerspitzengefühl, um allfällige lose Kabel aufzuspüren. So ein kleines Kabel kann den ganzen Zug lahmlegen.



Christoph Knöpfel (hinten), kommerzieller Hauptprojektleiter von Stadler, und Hanspeter Schenk (vorne), Leiter der Übernahmeprüfungen, protokollieren die Mängel.

## «Ich habe Vertrauen in das Fahrzeug.»

Michael Dietrich

Martin Mock, Probefahrer: Er hat das Heft in der Hand (oder in diesem Fall die Checklisten) und gibt dem Testlokführer die Anweisungen.

Scheppert es, stimmt etwas nicht. Ab Uznach bis Einsiedeln fährt der Flirt vorne. Das Team testet mit dieser Traktionsvariante, ob der Informationsaustausch zwischen den beiden Fahrzeugen funktioniert. Dazu gehören zum Beispiel Fahrgastdurchsagen über die Lautsprecher, ein Notruf an die Bahnpolizei oder das Testen der Zugkraft und der Bremswege mit unterschiedlichen Bremssystemen sowie diverser Funktionen des Zugbeeinflussungssystems.

### Voller Einsatz

Das Team prüft das Fahrzeug auf Herz und Nieren. Alles ist möglich, und das macht Spass. Die Fachleute erproben und simulieren Gegebenheiten, die im Normalbetrieb nur selten vorkommen. Sie lösen die Brandmeldeanlage sowie die Notbremsen aus und verkehren im Steuerwagenbetrieb, das heisst, der hintere Zug schiebt den Traverso. Das Team geht rund 450 Kontrollpunkte durch. Es läuft pausenlos etwas, auch wenn der Zug stillsteht. Im Fahrplan der Übernahmefahrt sind Wartezeiten eingeplant, um auf der Strecke statische Prüfungen durchzuführen. Die Testlokführer sind im ständigen Austausch mit dem Probefahrer. Dieser überprüft im Führerstand die im Zug ausgelösten Signale. Ein eingespieltes Team, und das mit vollem Körpereinsatz: Michael Dietrich stellt sich zwischen die Schiebetüre und prüft, wie viele Male und wie stark die Schiebetüre zugeht. Einklemmt zwischen den Schiebetüren sagt Michael: «Ich habe Vertrauen in das Fahrzeug», und lacht.



Michael Dietrich prüft die Verbindung vom Fahrgastraum in den Führerstand und macht einen Testanruf an die Transportpolizei.

### «Lobe den Tag nie vor dem Abend»

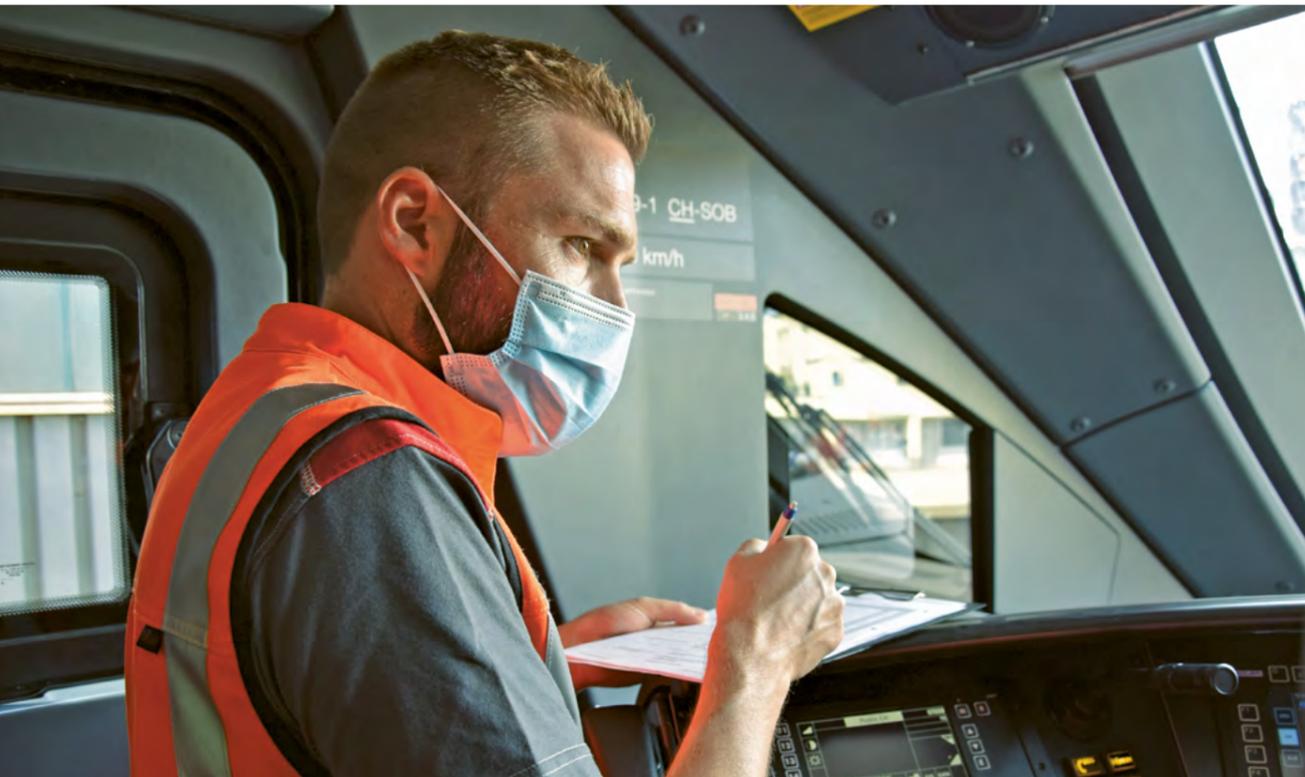
Was macht das Stadler-Team während der Fahrt? Serhat Sahin, der Fahrzeugverantwortliche dieser Fahrzeugübernahme, hat das Fahrzeug über sechs Wochen begleitet. In diesen Tagen hält er den Kopf für alles hin, was nicht funktioniert. In Windeseile muss er reagieren und delegieren. Er bietet die Fachleute für die verschiedenen Systeme wie Pneumatik, Mechanik, Hydraulik oder Elektrik auf. Das heisst aber auch, selbst Handanlegen und in Stresssituationen einen kühlen Kopf bewahren. Im Nu muss er eine Lösung finden. «Lobe den Tag nie vor dem Abend», sagt Sahin. Ein Sprichwort, das während dieser Tage nicht nur von ihm zu hören ist.

### Glanzeistung

Und wie der erste Tag der statischen Werkabnahme begonnen hat, so endet der letzte Tag der dynamischen Übernahmeprüfung: Kontrollgang in der Grube unter dem Zug im Service-Zentrum Herisau und Kontrollgang auf dem Dach des Zugs.

Etwas fehlt noch: die Unterschrift. Hanspeter Schenk und Christian von der Weth, Co-Projektleiter von Stadler, unterzeichnen die Übernahme. 30 Mängel wären für eine Fahrzeugübernahme «erlaubt». Die dritte Serie, bestehend aus sieben Traverso und fünf Flirt 3, profitiert von den Erfahrungen, die bei der ersten und zweiten Serie gemacht wurden: Die Anzahl der Mängel ist deutlich tiefer. Nicht nur das Team von der Abnahme, auch die Fachkräfte aus dem Betrieb und dem Flottenmanagement mussten einige Herausforderungen meistern und für die Flottenstabilität sorgen. Das neue Rollmaterial glänzt. Im Hintergrund war und ist viel Einsatz von allen Parteien nötig, damit die Züge reibungslos auf den SOB-Linien verkehren.

Serhat Sahin, Fahrzeugverantwortlicher, und Jonas Schmid, Inbetriebsetzer von Stadler, beheben eine Fehlfunktion des Schiebetritts.



# Gelebte und gepflegte Unternehmenskultur

**Für den Unternehmenserfolg braucht es eine solide Strategie, fähige Mitarbeitende und eine gute Zusammenarbeit untereinander. Für die Kulturentwicklung der SOB ist die Aargauerin Marianne Reisner-Schmid federführend im Einsatz. Weshalb liegt ihr der SOBkulturzug am Herzen und was motiviert sie täglich für ihre Arbeit?**

*Text: Nicole Baró-Wolf, Fotos: Christof Sonderegger und SOB*

Kulturentwicklung und die Umsetzung der Unternehmensstrategie gehören untrennbar zusammen. Dafür hat die SOB vor rund einem Jahrzehnt den SOBkulturzug ins Leben gerufen. In Zeiten der Expansion und in Krisen gewinnt dieser noch mehr an Bedeutung. Als ausgebildete Betriebsökonomin und systemische Organisationsentwicklerin ist Marianne Reisner-Schmid (Jg. 1961) bei der SOB in der Funktion als Leiterin Personal & Organisation sowie als Geschäftsleitungsmitglied für die Unternehmenskultur verantwortlich.

## Wofür braucht es eine Unternehmenskultur und was ist der SOBkulturzug?

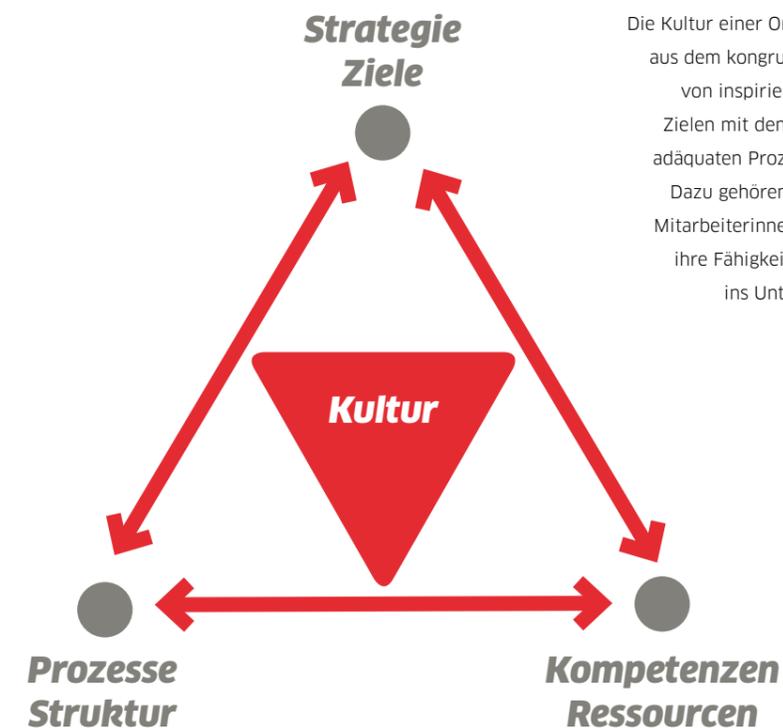
Als Unternehmenskultur beschreibt man die sozialen Normen und gelebten Werte, an denen sich die Mitarbeitenden und die Unternehmensleitung bei ihren Entscheidungen und in ihrem Handeln orientieren. Von diesem Selbstverständnis leitet sich ab, wie sich die Zusammenarbeit und die Beziehungen unter den Mitarbeitenden gestalten und was von der Führung vorgelebt wird. Die Unternehmenskultur prägt somit massgeblich die Funktionsweise der Firma und letztendlich den wirtschaftlichen Erfolg.

Der SOBkulturzug ist in unserem Unternehmen der Kulturentwicklungsprozess. Dessen konkrete Ziele sind die Förderung der Zusammenarbeit, die Stärkung der Identifikation mit der Arbeitgeberin und das Leben unserer Unternehmenswerte Fairness, Verlässlichkeit, Wertschätzung, Transparenz und Lernbereitschaft. Dass es sich für die SOB lohnt, aktiv an der Kulturentwicklung zu arbeiten, haben die Erfolge der letzten Jahre deutlich gemacht. Eine gute, auf den SOB-Werten basierende Zusammenarbeit innerhalb des Unternehmens ist schliesslich ein entscheidender Faktor.

## Wie setzt die Südostbahn den SOBkulturzug in der Praxis um?

Wir starteten mit der Kulturentwicklung im Jahr meines Eintritts 2011 und führen den SOBkulturzug seither konsequent weiter. Regelmässig ergreifen wir Initiativen, um die Zusammenarbeit und den Zusammenhalt in der SOB zu stärken. Nachfolgend zwei Beispiele:

Seit zehn Jahren begleitet Marianne Reisner-Schmid, Leiterin Personal & Organisation sowie Geschäftsleitungsmitglied, den SOBkulturzug.



Die Kultur einer Organisation ergibt sich aus dem kongruenten Zusammenspiel von inspirierenden Strategien und Zielen mit den für deren Umsetzung adäquaten Prozessen und Strukturen. Dazu gehören auch die engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ihre Fähigkeiten und Kompetenzen ins Unternehmen einbringen.

- Im Rahmen von sogenannten Grossgruppenkonferenzen mit bis zu 100 Teilnehmenden lernen sich die Mitarbeitenden kennen. Die Strategie und die Ziele der Südostbahn werden dadurch für alle klarer und es kommt zu einem persönlichen Austausch – auch mit der Geschäftsleitung. Aus diesen Grossgruppenkonferenzen sind bereits viele gute Projekte entstanden, so z. B. unser Intranet und die Mitarbeiteranlässe. Auch unsere Werte und Führungsgrundsätze sind letztendlich ein Ausfluss aus den ersten durchgeführten Konferenzen.
- Ein weiteres Beispiel sind die Lernpartnerschaften. Dabei besuchen sich zwei Mitarbeitende jeweils gegenseitig einen Tag lang und begleiten einander bei der täglichen Arbeit. So lernen sie sich und die jeweiligen Aufgabengebiete kennen, was das Verständnis für die andere Funktion fördert.

Solche Massnahmen tragen zu einem guten Miteinander bei.

Eine Zugehörigkeit zur SOB-Familie über das eigene Arbeitsteam hinaus kann so entstehen. Ich bin froh und stolz, Teil der SOB-Familie sein zu dürfen. Die Kolleginnen und Kollegen bei der Südostbahn motivieren mich. Grossgruppenkonferenzen und Workshops geben mir oft richtig viel Energie.

Ich bin zudem überzeugt, dass wir nur dank diesem Spirit und dem Engagement aller den Einstieg in den Fernverkehr erfolgreich geschafft haben.

## Was bedeutet der Einstieg in den Fernverkehr für die Kultur der SOB?

Der Einstieg in den Fernverkehr hat grosse Auswirkungen auf die Unternehmenskultur, denn die SOB wächst und ist von einer regionalen zu einer nationalen Anbieterin von öV-Leistungen geworden. Die Leistungskilometer verdoppeln sich. Das bedeutet in der Folge zusätzliches Rollmaterial und fordert mehr Lokpersonal, mehr Kundenbegleiterinnen und -begleiter sowie mehr Fachleute für die Instandhaltung. Damit wir für den Fernverkehr gut gerüstet sind, haben wir uns organisatorisch neu aufgestellt. Rund 250 neue Mitarbeitende hat die Südostbahn dazugewonnen. Aktuell beschäftigen wir zirka 870 Personen.

Daher liegt die aktuelle Zielsetzung des SOBkulturzugs darin, die zahlreichen neuen Kolleginnen und Kollegen in das Unternehmen zu integrieren und die Herausforderungen, die das grosse Wachstum ergibt, zu erkennen und zu meistern.

«Kultur hat extrem viel mit Haltung und gegenseitiger Wertschätzung zu tun.»

Marianne Reisner-Schmid

### Seit der Corona-Pandemie setzt die SOB verstärkt auf Home-Office. Wirkt sich das auf die SOB-Kultur aus?

Die SOB bot bereits vor der Pandemie moderne Arbeitsmodelle wie Teilzeitstellen, Führungskräfte in Teilzeit, Jobsharing und teilweise Home-Office an. Erst eine gute, vertrauensvolle Unternehmenskultur ermöglicht solche modernen Arbeitsformen. Die grösste Erkenntnis der Pandemie ist, dass Home-Office besser funktioniert, als viele angenommen haben. So manche Vorgesetzten, die sich konsequent gegen Home-Office gewehrt hatten, mussten erkennen: «Es geht ja!» Und die Feststellung bei den Mitarbeitenden war, dass einige wunderbar mit dem Home-Office klarkamen, und andere, die sich diese Arbeitsform immer gewünscht hatten, stellten fest: «Ach, so lässig ist das ja gar nicht.» Durch diese Erfahrung konnten wir in Sachen Arbeitsmodelle einen positiven Schritt in Richtung Zukunft machen. Neu bieten wir unseren Mitarbeitenden mobiles Arbeiten an – immer unter der Voraussetzung, dass dies betrieblich machbar ist. Das heisst konkret: Mitarbeitende müssen nur

noch an zwei Tagen im Büro präsent sein. Die restlichen Arbeitstage können sie, wenn gewünscht, von zu Hause aus oder von unterwegs arbeiten. Zwei Tage deshalb, weil physische Präsenz dennoch wichtig ist, damit wir uns gut untereinander abstimmen und unser Zusammengehörigkeitsgefühl – ergo unsere Kultur – bestehen bleibt.

### Warum liegt dir der SOBkulturzug am Herzen?

Damit ein Unternehmen erfolgreich ist, braucht es eine gute, solide Zusammenarbeit aller Beteiligten. Es ist vielleicht nicht typisch für ein Unternehmen im öV, dass es der Kulturentwicklung so viel Gewicht gibt. Genau das finde ich bei der SOB gut und wichtig. Kultur hat extrem viel mit Haltung und gegenseitiger Wertschätzung zu tun. Eine gute, wertebasierte Zusammenarbeit ermöglicht Vertrauen und gibt Sicherheit. Wir alle bleiben gesund und leistungsfähig, wenn wir uns in unserem Umfeld wohlfühlen. Eine Investition, die beiden Seiten hilft: den Mitarbeitenden und der Firma. •

«Grossgruppenkonferenzen und Workshops geben mir oft richtig viel Energie.»

Marianne Reisner-Schmid

Stimmungsbild aus einer Grossgruppenkonferenz



Anregendes

## Haben Sie Fragen?

Liebe Leserinnen und Leser

Mit dem Schriftzug erhalten Sie einen Einblick in die Tätigkeiten des Unternehmens und tauchen ein in spannende Geschichten rund um die SOB.

Was interessiert Sie? Oder ist Ihnen im bzw. am Zug oder am Bahnhof etwas aufgefallen, und Sie wissen nicht, was dahintersteckt?

Vielleicht schafft es Ihre Anregung ins Heft. Schreiben Sie uns an [einsteigen@sob.ch](mailto:einsteigen@sob.ch).

Kniffliges

## Wettbewerb

Es besteht die Pflicht, einem Menschen in Not oder Lebensgefahr zu helfen. Wo steht das geschrieben?

**A) Artikel 28 im Zivilgesetzbuch    B) Artikel 128 im Strafgesetzbuch    C) Es ist nirgends festgehalten**

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 31. Mai 2022 an Schweizerische Südostbahn AG, Redaktion Schriftzug, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen, oder an [einsteigen@sob.ch](mailto:einsteigen@sob.ch) mit dem Betreff «Wettbewerb Schriftzug». Absender (Name, Adresse, Ort) nicht vergessen. Viel Glück!

1. Preis: SOB-Reisegrill
2. Preis: SOB-Schirm «Magic Windfighter»
3. Preis: SOB-Weltstecker

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.

# Dieser Gurten ist ein Kunstwerk

Seit wenigen Wochen ist ein aussergewöhnlicher Flirt der Südostbahn auf dem Schienennetz unterwegs. «Patent Ochsner»-Frontmann und Künstler Büne Huber hat den Zug nicht nur künstlerisch umgestaltet, sondern hat ihn auch auf den Namen «Gurten» getauft.

Text: Conradin Knabenhans Fotos: Manuela Matt, Conradin Knabenhans

Er sorgt nicht nur musikalisch für die richtige Mischung und die nötige Würze: Sänger und Künstler Büne Huber ist auch kulinarisch ein Geniesser. Kein Wunder also, ist das Kochen in seinen Bildern und Skizzen häufig ein Thema. Doch die Werke im vordersten Wagen eines SOB-Flirts stehen in starkem Kontrast zur kulinarischen Verführung. Die Dose Aromat passt ebenso wenig ins Bild des lukullischen Genusses wie die Fertiglasagne und der Wein aus dem Tetrapak. Mit feinsinnigem Humor kommentiert Huber die Fertigprodukte: «In der Küche macht sich ein Hauch von Bologna breit», flachst er über die Lasagne und beim Schweizer Universalgewürz Aromat meint er: «Letztlich ist halt alles doch nur eine Frage der richtigen Würzmischung.» Hubers Gedanken sollen die Reisenden im SOB-Flirt zum Nachdenken anregen und zum Schmunzeln bringen.

## Drucken, messen, kleben

Doch damit dies gelingt, sind ein paar weitere Zutaten nötig. Die Bilder müssen gedruckt, gemessen, geklebt, gestrichen, gerollt und geföhnt werden. Rund 250 solcher Kunstfolien hat das Team der Beschriftungsfirma Devita in zwei Arbeitstagen angebracht und mit viel Fingerspitzengefühl dafür gesorgt, dass jedes einzelne Werk perfekt zur Geltung kommt. So ist aus einem normalen Flirt der 3. Generation im Innern ein fahrba-

res und begehbare Kunstwerk des Frontmanns der Band «Patent Ochsner» und Künstlers Büne Huber geworden. Hubers Aromat-Döschen ist das letzte Bild aus einer ganzen Reihe von Gemälden, Skizzen und Songtextzitataten, die im Flirt ihren Platz finden.

## Produktmanager legt sich ins Zeug

Bei der Montage dieses letzten Bildes ist auch Filip Flüeler mit dabei. Der SOB-Produktmanager für die Interregio-Verbindung Aare Linth hatte in den Wochen vor der Montage der Bilder im Zug allerdings keine Zeit für philosophische oder gar existenzielle Gedanken, wie sie sich in Hubers Bildern verstecken. Wenige Wochen zuvor hatten ihn und das Flottenmanagement der Südostbahn noch ganz praktische Fragen umgetrieben. Etwa, welche Art von Folie für die Kunstbilder im Zug am besten aussehen würde. Denn Folie ist nicht gleich Folie: Solche mit weisser Grundierung und knalligen Farben oder etwas mattere, aber dafür transparente? «Mit der Folie das Weiss der Innenwand im Zug zu treffen, wäre fast nicht möglich», sagt Flüeler. Er hat sich deshalb für den Einsatz von transparenten Folien als «Leinwand» für Büne Hubers Bilder entschieden.

Einen Tag bevor Büne Huber «sein» Zug erstmals sehen wird, ist Filip Flüeler im Service-Zentrum der SOB in Herisau noch mit praktischen



Oben: Künstler Büne Huber staunt: Er sieht zum ersten Mal das fertige Werk im Flirt «Gurten».

Die Klebefolie wird sorgfältig – aber mit Schwung – glatt gestrichen, damit keine Luftblasen zurückbleiben.

Dingen beschäftigt. Er koordiniert die letzten Details für die Zugtaufe, organisiert eine Lieferadresse für Reservefolien und legt sich auf den Zugboden, um für das Video der SOB-Unternehmenskommunikation die Toilettentüre unsichtbar aufzuschieben. Es scheint fast so, als würden die praktischen Dinge von der Anspannung und der Frage ablenken, ob Büne Huber «sein» Zug auch tatsächlich gefallen wird.

## Künstlerische Markenwelt

Dass ein Flirt zur fahrenden Kunstgalerie wird, das ist Büne Huber und einem Zufall zu verdanken. Die Südostbahn arbeitet bei der Vermarktung ihrer Linien mit einer Agentur zusammen, die auch das Projekt «MTV Unplugged» von «Patent Ochsner» betreut. In einem Gespräch kam von Büne Huber dann die Idee, einen Zug mit seinen Skizzen, Zeichnungen und Gemälden zu bespielen. «Lange überlegen mussten wir nicht, ob wir diese Idee realisieren wollen», erklärt Reto Ebnöther, Leiter Marketing und Vertrieb der Südostbahn.

Unkonventionell, mutig, kreativ und offen für künstlerische Aktivitäten: Aspekte, die der SOB in ihrem Auftritt schon länger wichtig sind. Für die Markenwelt rund um die touristischen SOB-Linien – Voralpen-Express, Treno Gottardo und Aare Linth – hat etwa die Künstlerin Luna Tinta (mit richtigem Namen Corinne Weidmann) zum Pinsel gegriffen und den Fernverkehrszug Traverso in gemalten Landschaften in Szene gesetzt. Die ausgebildete Grafikerin knüpfte dabei gestalterisch an die traditionellen Reiseplakate an, die gerade in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts allgegenwärtig waren.

Büne Huber hatte bei seinem Werk im Flirt viel Freiheiten. Er hat aus seinem grossen Fundus an eigenen Malereien und Skizzen passende für den SOB-Zug zusammengestellt. «Lukas the Lokomotivführer is watching you» steht so etwa auf einer Textzeile neben der Überwachungskamera. Ausgewählt hat sie zwar Büne Huber selbst, aber auch

Reto Ebnöther und Filip Flüeler mussten Hand anlegen. Denn so sagt Büne Huber: «Ich hatte eine Unmenge solcher Objekte und habe mich dann ganz einfach vor der Arbeit gedrückt und letztlich die Auswahl anderen überlassen.»

#### Es kann nur der Gurten sein

Seit der Montage des letzten Bildes sind keine 24 Stunden vergangen und Büne Huber steigt am Bahnhof Ziegelbrücke in den Extrazug ein. Diese Sonderfahrt bringt den Künstler nach Glarus, wo er sein Werk präsentiert – und den Zug auf den Namen «Gurten» tauft. Der Berner Hausberg passt zur neuen SOB-Linie Aare Linth und zu den «Höhenzügen», also Namen von Berggipfeln und Hügeln, die die SOB-Flirts seit der ersten Generation schmücken. Aber der Gurten passt eben auch zu Büne Huber und seiner Band «Patent Ochsner».

Im Service-Zentrum Herisau wurde der Flirt 004 umgestaltet und für die Zugtaufe beschriftet.



Die Toilette mit Bildern an Tür und Wickeltisch ist Büne Hubers künstlerischer Lieblingsort im Zug.

«Dä bini sauber gfhahre!»

Büne Huber

#### Das ist «MTV Unplugged»

Grosse Songs, im kleinen Rahmen, unverstärkt: Das ist die Idee der Konzertreihe «MTV Unplugged». 1989 ins Leben gerufen, gilt sie bis heute als Ritterschlag in der internationalen Musikszene. Büne Huber und seine Band «Patent Ochsner» ist die erste Schweizer Band überhaupt, die ein «MTV Unplugged»-Album produziert. Dieses soll 2022 erscheinen. International wurden Musikgrößen wie Nirvana, Bruce Springsteen, Bob Dylan oder Udo Lindenberg bereits mit einem «MTV Unplugged»-Album geehrt.

Wer die Band schon einmal am Gurtenfestival gesehen hat, weiss spätestens beim Anstimmen des Überhits «Scharlachrot»: Huber, die Ochsners, der Gurten und Bern, das ist eines. «Dass der Zug auch noch auf den Namen Gurten getauft wird, auf den Ort, an dem wir unsere legendärsten Auftritte hatten, freut mich natürlich ganz besonders.» Entscheidend für die Namensgebung ist, dass die Gipfel entlang einer SOB-Linie liegen. Das Höhenprofil des Berner Hausbergs ist vom Bundesamt für Landestopografie swisstopo aus der Perspektive der Bahnreisenden bei der Einfahrt in den Bahnhof Bern vom Lorraineviadukt aus gezeichnet worden. Hubers charmante, philosophische und vor allem einnehmende Art lässt niemanden kalt. Die Bilder und Sprüche für seine Kunst entspringen förmlich seinen Alltagsgedanken. Und so erstaunt es auch niemanden, als er in Glarus aus dem Führerstandfenster «seines» Zuges winkt und breit grinsend sagt: «Dä bini sauber gfhahre!» •



Ein Bubentraum ging in Erfüllung: Stolz erzählt er den Medienschaffenden von seiner Fahrt im Führerstand.



**Marco Kasper** (47) ist gelernter Maurer und arbeitete nach Abschluss des Handelsdiploms in der Baubranche und beim Detailhändler Migros.

Seit Februar 2021 ist er als Kundenbegleiter für die Südostbahn tätig.

Er lebt mit seiner Frau und zwei erwachsenen Kindern in Alpnach (OW).



Gebaut wird bei Marco Kasper auf dem Esstisch im Wohnzimmer – für seine Lego-Sammlung reicht ein eigenes Zimmer längst nicht mehr.

Leidenschaftliches

## Stein um Stein zum Traverso

**Fast täglich ist Marco Kasper im Traverso als Kundenbegleiter unterwegs. Seine Leidenschaft für die Südostbahn lebt er auch zu Hause weiter: Er sorgt dafür, dass der Traverso künftig als Lego-Modell unterwegs sein kann.**

*Text: Conradin Knabenhans, Fotos: Conradin Knabenhans, Claudia Krucker*

«Dark Orange» oder «Medium Nougat»? An dieser Frage hatte der SOB-Kundenbegleiter Marco Kasper einige Zeit zu knobeln. «Dark Orange» und «Medium Nougat» sind Bezeichnungen für zwei Farben von Lego-Steinen. Welche würde besser zu seinem neusten Bauprojekt, einem Lego-Traverso, passen? Der 47-Jährige hielt Steine an den kupferfarbenen Zug, befragte Kollegen aus der Kundenbegleitung und vom Lokpersonal. «Dark Orange» sollte es sein – doch zu Beginn des Baus merkte Kasper rasch: Der Lego-Traverso wird zu dunkel, also schwenkte er doch noch auf «Medium Nougat» um.

### Immer grössere Projekte

Marco Kasper ist ein «AFOL», ein «Adult Fan of Lego» – jemand also, den die Faszination der Klemmbausteine nie losgelassen hat. War es als Kind noch ein Spiel, faszinierten ihn die Steine im Erwachsenenleben weiter. Bevor er eine Familie gründete, baute er eigene kleine Modelle – wie etwa den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV – gleich mehrfach, um sie fertig gebaut wieder weiterzuverkaufen. Die Projekte wurden grösser und grösser, inzwischen füllen sie nicht nur das Gästezimmer, sondern auch eine eigens angemietete Garage. Seine Frau kann sich inzwischen mit dem Hobby des Ehemanns abfinden, denn Lego-Bauen entspannt, und: «Dafür gehe ich nicht jeden Abend in die Beiz – da hat man auch ein leeres Portemonnaie, aber noch einen verrückten Grind dazu», sagt Marco Kasper.

### Mit Originalplänen entwickelt

Während Marco Kasper den Bau des «Tower of London» oder des Bahnhofs «Kings Cross» – der Bahnhof besteht übrigens aus rund 250 000 Teilen – selbst am Computer geplant hat, holte er sich für den SOB-Traverso Unterstützung bei Zugdesignern. Der Österreicher Fabian Harms und sein Team der Firma Stone Heap bauen aus Lego ganze Eisenbahnlandschaften. Auf Basis der Originalbaupläne von Stadler hat er eine exklusive und fast massstabsgetreue «Lego-Übersetzung» in Form einer Schritt-für-Schritt-Anleitung geliefert. Im Gegensatz zu weiteren Anleitungen von Stone Heap gibt es jene des Traverso nicht zu kaufen.

Fast noch wertvoller als die Baupläne ist allerdings die dazugehörige Teileliste: «Damit konnte ich auf «Bricklink» automatisch bei Händlern und Sammlern weltweit nach den benötigten Teilen suchen», erklärt der Kundenbegleiter. «Bricklink» ist ein Marktplatz und Forum, das Lego-Enthusiastinnen und -Enthusiasten gründeten – und das inzwischen der Lego-Gruppe selbst gehört –, um Einzelteile aus Original-Legosets für eigene Modelle verfügbar zu machen. «In der Hochphase kamen täglich vier bis fünf Pakete mit Teilen aus aller Welt bei

uns an», erinnert sich Marco Kasper. 75 Händler lieferten grössere und kleinere Mengen an Teilen nach Alpnach – die Herkunftsliste reicht von Mittel- und Osteuropa bis nach Alaska, Hong Kong und Neuseeland. Andere Teile orderte Marco Kasper in grossen Mengen bei Lego selbst – darunter auch viele Steine im begehrten «Medium Nougat».

#### Kompromisse bei den Fenstern

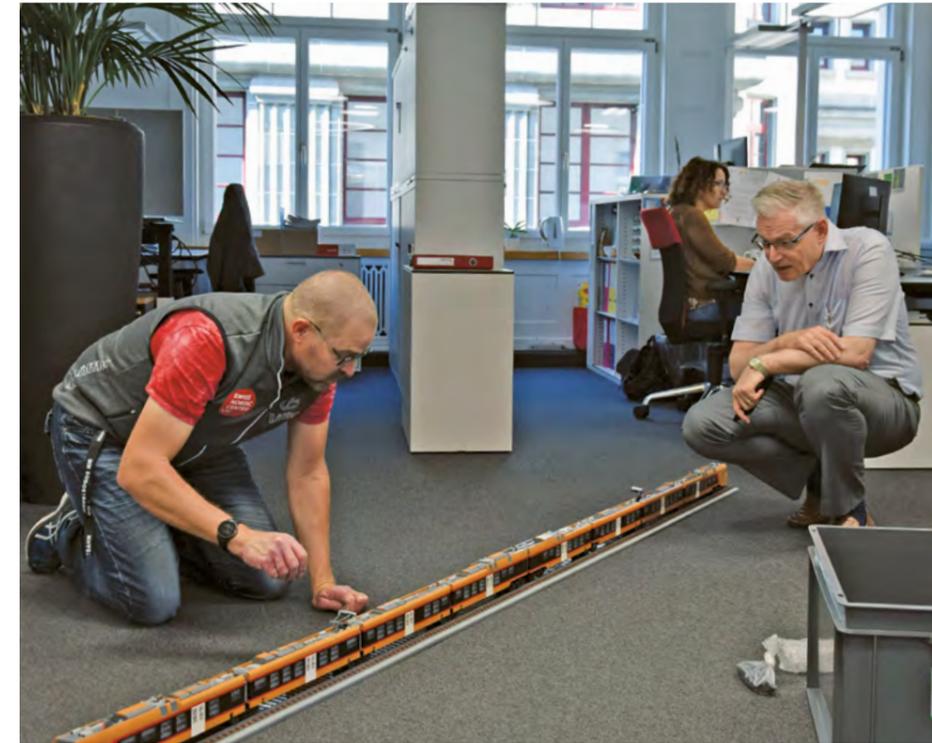
Zwar gehen diese bunten Teile rein mengenmässig ins Geld, doch richtig teuer sind die seltenen Stücke, die kaum in offiziellen Legosets vorkommen und deshalb auf dem Markt äusserst gefragt sind. Teuerstes Objekt am Traverso sind zwei Kufen, die den Stromabnehmer des Zuges abschliessen. «Eine einzelne Kufe wird für sechs bis sieben Dollar gehandelt», meint Kasper. Weil er für das Modell nur vier Stück braucht, ist das verschmerzbar. Kompromisse muss er dafür bei den Fenstern eingehen: «Weil Lego die drei Noppen breiten durchsichtigen Steine nicht mehr produziert, sind diese äusserst teuer.» Um das rund 3500 Franken teure Modell nicht noch kostspieliger zu machen, behilft er sich mit kürzeren Bricks. Umso genauer dem Original nachempfunden ist dafür der Farbübergang von Kupfer über Rot zu Schwarz an der Spitze des Zuges. Mit kleinsten schrägen Noppensteinen setzt der Lego-Enthusiast die exakten Linien um, ohne überstehende Elemente zu verwenden. Grössere Steine anzusetzen, wäre zwar einfacher, würde aber natürlich überhaupt nicht der Realität einer aalglatten Zugseite entsprechen.

#### Tüfteln für den Antrieb

Der fertige Lego-Traverso ist gut drei Meter lang. Ende Jahr soll es so weit sein, dass das Lego-Modell nicht nur ausgestellt, sondern auch auf passenden Schienen unterwegs sein kann. Bis dahin hat Marco Kasper aber noch einiges zu tüfteln: Welches ist der beste Antrieb für den achtteiligen Zug, fragt er sich. Und auf seinen Dienstreisen entdeckt der Kundenbegleiter immer wieder ein Detail am echten Traverso, das er bei seinem Modell noch besser konstruieren könnte. «Der Übergang von der Frontscheibe zum Dach ist mir noch zu kantig», sagt Kasper und präsentiert sogleich ein passendes Teil, das er montieren könnte. Trotz den vollen Schränken und den sortierten Teiletütchen für die Wagen ist klar: Ganz ohne weitere Bestellung wird Kasper nicht auskommen, bis der Traverso perfekt ist. Und wenn das SOB-Projekt abgeschlossen ist, dann warten im Gästezimmer Tausende graue Lego-Blöcke auf Marco Kasper. Er hat sich nämlich schon die originalen Architektenpläne für das Davoser Eishockeystadion besorgt. Der Nachbau kann kommen. •



Mit sechs bis sieben Dollar pro Stück die teuersten Teile am Zug: die grauen Kufen am Stromabnehmer.



Stauende Blicke erntet der Lego Traverso in St.Gallen, auch bei Thomas Küchler, Vorsitzender der SOB-Geschäftsleitung.



Die Schienen liegen schon bereit, sodass der Lego Traverso in einem nächsten Schritt motorisiert werden kann.

# Sekunden entscheiden

**Ein plötzlicher Herz-Kreislauf-Stillstand kann jederzeit und überall auftreten. Die Überlebenschancen vergrössern sich durch sofort eingeleitete Wiederbelebungsmaßnahmen und Defibrillatoren enorm. Letztere finden sich auch an Bahnhöfen und Gebäuden der Südostbahn.**

*Text und Fotos: Jeannine Fisch*

Jährlich erleiden rund 8 000 Schweizerinnen oder Schweizer einen Herz-Kreislauf-Stillstand. In vier von fünf Fällen wird er ausgelöst durch Kammerflimmern. Die Schweizerische Herzstiftung bezeichnet Kammerflimmern als schwere Herzrhythmusstörungen, wodurch die Herzkammern kein Blut mehr in den Kreislauf pumpen können. Sie entstehen aufgrund eines Herzinfarkts. Wenn Ersthelferinnen und -helfer Wiederbelebungsmaßnahmen sofort einleiten, retten sie Leben.

## Defibrillatoren retten Leben

Dank den «Automatisierten Externen Defibrillatoren» (AED) verbessert sich die Sicherheit der Fahrgäste, der Passantinnen und Passanten sowie des Personals. Denn bei einem Herzstillstand zählt jede Sekunde. Der Herz-Kreislauf-Stillstand gehört laut Bundesamt für Statistik zu den häufigsten Todesursachen in der Schweiz. Leistet niemand sofort Hilfe, beträgt die Überlebenschance lediglich 5%. Können Ersthelferinnen oder -helfer die betroffene Person reanimieren, erhöht sich die Überlebenschance auf 60%. Beatmung und Herzdruckmassage gehören bei einer Reanimation zu den Basismaßnahmen. Wer Angst vor einer durch Tröpfchen übertragbaren Krankheit hat, kann auf die Beatmung verzichten. Ergänzend zu den Basismaßnahmen unterstützt ein Defibrillator. Defibrillatoren stehen mittlerweile an vielen öffentlichen Orten jederzeit zur Verfügung. So auch an Bahnhöfen und in Gebäuden der Südostbahn. Die SOB rüstete die Bahnhöfe mit Geräten der Procamed AG aus.

## Schritt für Schritt erklärt

Erleidet jemand einen Herz-Kreislauf-Stillstand, sollen Ersthelfende möglichst viele Hilfspersonen mobilisieren.



Sie können den Rettungsdienst informieren sowie den nächstgelegenen Defibrillator zum Notfallort bringen und das Gerät einschalten. Hilfspersonen finden Standorte der Defibrillatoren in der Schweiz mit Informationen zu deren Verfügbarkeiten unter [www.defikarte.ch](http://www.defikarte.ch).

In der Zwischenzeit beginnt die Ersthelferin oder der Ersthelfer mit einer Herz-Lungen-Wiederbelebung.

Vor allem die Herzdruckmassage sollen Hilfspersonen in Kombination mit dem Defibrillator immer anwenden. Im besten Fall führt die ersthelfende Person die Herzdruckmassage zusammen mit der Beatmung aus.

Die Bedienung des Defibrillators ist einfach und auf die Stresssituation ausgelegt. Schritt für Schritt leitet das Gerät auch unerfahrene Helferinnen und Helfer an.

## Die Pflicht, Hilfe zu leisten

Aus Angst vor möglichen Konsequenzen zögern viele vor der Ersthilfe. Dabei sind solche Befürchtungen unbegründet. Sogar das Gegenteil ist der Fall. Laut Artikel 128 im Strafgesetzbuch besteht die Pflicht, einem Menschen in

Die Defibrillatoren an den SOB-Bahnhöfen sind so platziert, dass sie schnell, leicht und für möglichst viele Personen erreichbar sind.

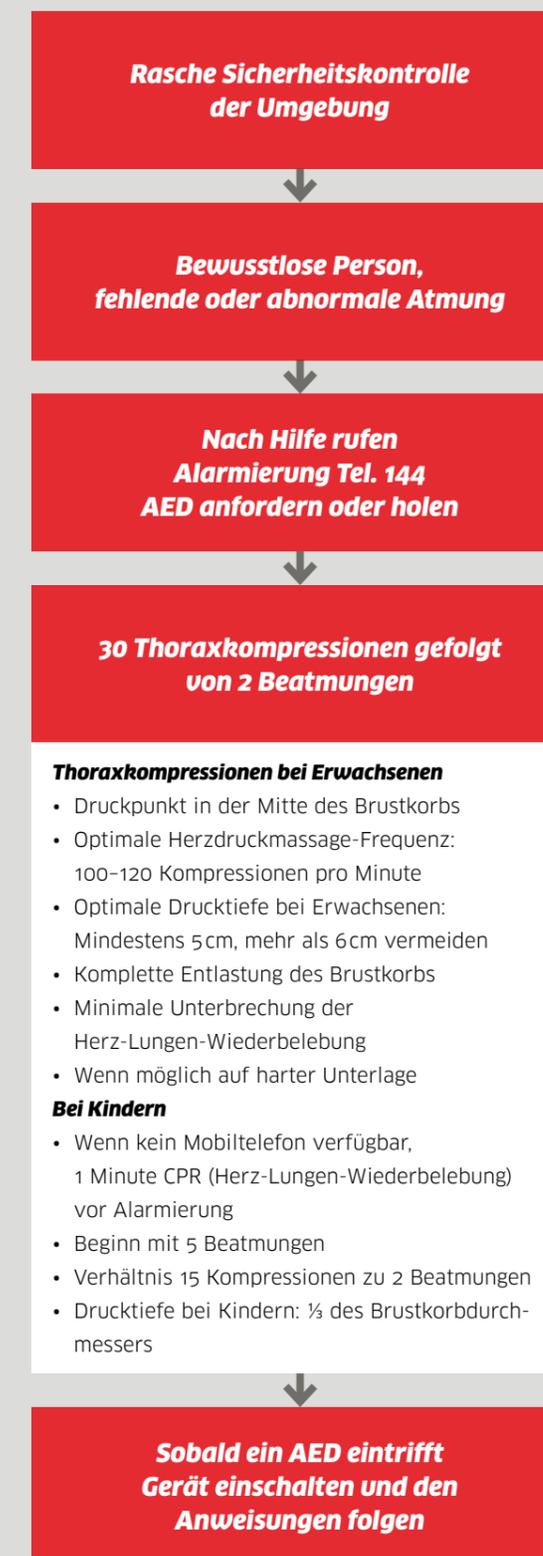
Not oder Lebensgefahr zu helfen. «Natürlich muss die zu leistende Hilfe auch zumutbar sein», sagt Simon Ott, Fachspezialist Qualität, Risiko, Sicherheit und Umwelt bei der SOB. Beispielsweise wird von einem Nichtschwimmer nicht erwartet, dass er eine ertrinkende Person rettet. «Zumindest den Notruf wählen, gehört jedoch zur Pflicht», betont Ott.

Oftmals haben Ersthelfende auch Respekt davor, einen Defibrillator anzuwenden. In der Schweiz darf jeder Laie und jede Laiin einen Defibrillator nutzen.

## Defibrillatoren an den SOB-Bahnhöfen

Die SOB stattete die ersten Bahnhöfe im Herbst 2018 mit Defibrillatoren des Typs ZOLL AED 3 aus. Heute finden Fahrgäste und Personal an 24 SOB-Bahnhöfen solche Defibrillatoren. Sie sind 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche im Notfall verfügbar.

## Reanimation Schritt für Schritt erklärt



Vorgehen in einem Notfall gemäss SRC (Swiss Resuscitation Council – Rat für Wiederbelebung)  
(Inhalt der Grafik: [www.resuscitation.ch](http://www.resuscitation.ch))



Damit die Defibrillatoren immer einwandfrei funktionieren, haben die SOB und die Procamed AG einen jährlichen Servicevertrag vereinbart. Zusätzlich kontrollieren SOB-Mitarbeitende der Abteilung «Service Bahnhöfe» die Defibrillatoren auf Sauberkeit und Beschädigungen.

#### Mitarbeitende sind gerüstet

Eine Schulung des SOB-Personals sorgt dafür, dass die Mitarbeitenden im Notfall richtig reagieren. Ausgewählte SOB-Mitarbeitende besuchen einen eintägigen Grundkurs. «In der Schulung lernen die Teilnehmenden das Reanimieren mittels Beatmung und Herzdruckmassage. Auch der Einsatz der Defibrillatoren steht auf dem Programm», sagt Simon Ott. Die Mitarbeitenden besuchen anschliessend regelmässig einen halbtägigen Auffrischkurs.

#### Notfall im Zug

Damit die Passagierinnen und Passagiere bei einem Notfall im Zug schnell eingreifen können, befindet sich in jedem Wagen der SOB-Fahrzeuge eine Notfalltaste. Drückt ein Fahrgast die Taste, wird sie oder er automatisch mit der Transportpolizei verbunden. Sie koordiniert anschliessend mit der Betriebszentrale den Halt am nächstgelegenen Bahnhof und informiert den Rettungsdienst. Dieser macht sich direkt auf den Weg zum vereinbarten Treffpunkt.

#### «NO CPR» - keine Reanimation?

Nicht alle Personen entscheiden sich im Notfall für eine Reanimation. Darf eine Patientin oder ein Patient mit einem solchen No-CPR-(Cardio-Pulmonale-Reanimation-)Hinweis also nicht wiederbelebt werden? Die Antwort lautet: «Jein.» Grundsätzlich ist in einer Notfallsituation immer vom Lebenswillen der Patientin oder des Patienten auszugehen. Das gilt auch, wenn der Wille nicht

Dank einer guten Koordination zwischen Zugpersonal, Transportpolizei und dem Rettungsdienst erhält die betroffene Person schnellstmöglich medizinische Betreuung.

bekannt ist oder nicht rechtzeitig erfragt werden kann. Besteht jedoch ein klarer Hinweis, dass die Person nicht wiederbelebt werden will, darf die Reanimation nicht durchgeführt werden. Ein «No-CPR-Stempel» allein gilt nicht als klarer Hinweis gegen eine Reanimation. Es muss zwingend eine gültige, unterschriebene Patientenverfügung vorhanden sein.

#### Jede Sekunde zählt

Ob am Bahnhof oder im Zug, eine Notfallsituation kann sich jederzeit und überall ereignen. Entscheidend ist die Reaktion der anwesenden Personen. Leiten sie sofort die notwendigen Basismassnahmen wie Beatmung und Herzdruckmassage ein und verwenden – wo vorhanden – unterstützend einen Defibrillator, lassen sich viele Leben retten.

#### Weitere Informationen

[www.resuscitation.ch](http://www.resuscitation.ch)  
[www.swissheart.ch](http://www.swissheart.ch)

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 ab November 2021: 873

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.

## Linien

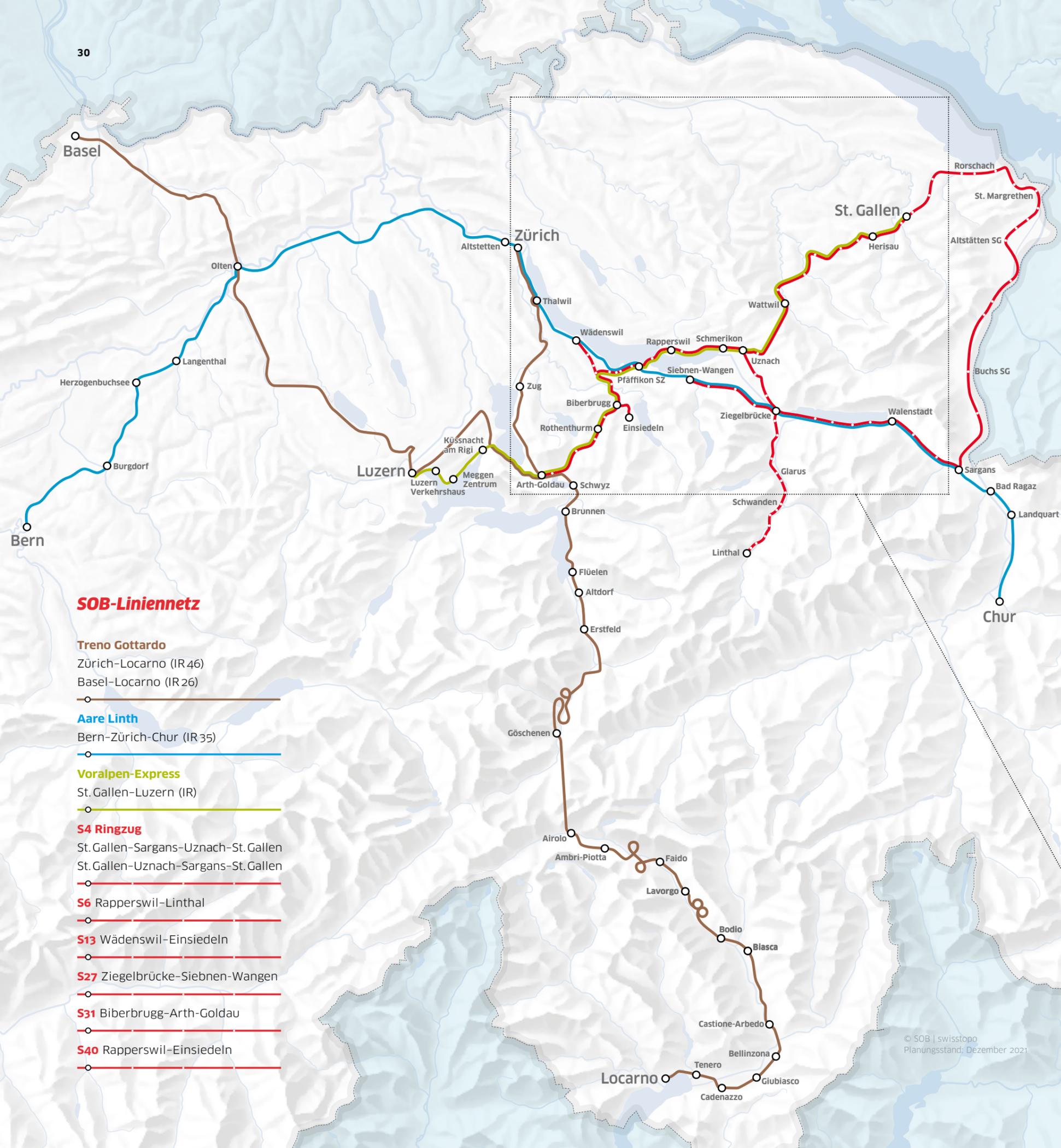
Voralpen Express: St. Gallen-Luzern: 125 km  
Treno Gottardo: Basel-Locarno: 291 km  
Treno Gottardo: Zürich-Locarno: 208 km  
Aare Linth: Bern-Chur: 236 km

## Fahrzeuge Personenverkehr

FLIRT 1: 11  
FLIRT 2: 12  
FLIRT 3: 10  
Traverso (Typ FLIRT 3): 24  
NPZ 2-teilig: 4

(Stand: November 2021)





**SOB-Liniennetz**

**Treno Gottardo**

Zürich-Locarno (IR 46)

Basel-Locarno (IR 26)

**Aare Linth**

Bern-Zürich-Chur (IR 35)

**Voralpen-Express**

St. Gallen-Luzern (IR)

**S4 Ringzug**

St. Gallen-Sargans-Uznach-St. Gallen

St. Gallen-Uznach-Sargans-St. Gallen

**S6 Rapperswil-Linthal**

**S13 Wädenswil-Einsiedeln**

**S27 Ziegelbrücke-Siebnen-Wangen**

**S31 Biberbrugg-Arth-Goldau**

**S40 Rapperswil-Einsiedeln**

© SOB | swisstopo  
Planungsstand: Dezember 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 agile Bahn suchen wir nach cleveren Lösungen und treiben Innovationen in der Branche 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 873 Mitarbeitenden durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen und binden sie aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens ein.

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

**SOB-Streckennetz (eigene Infrastruktur)**

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

**Süd-Netz**



**Ost-Netz**