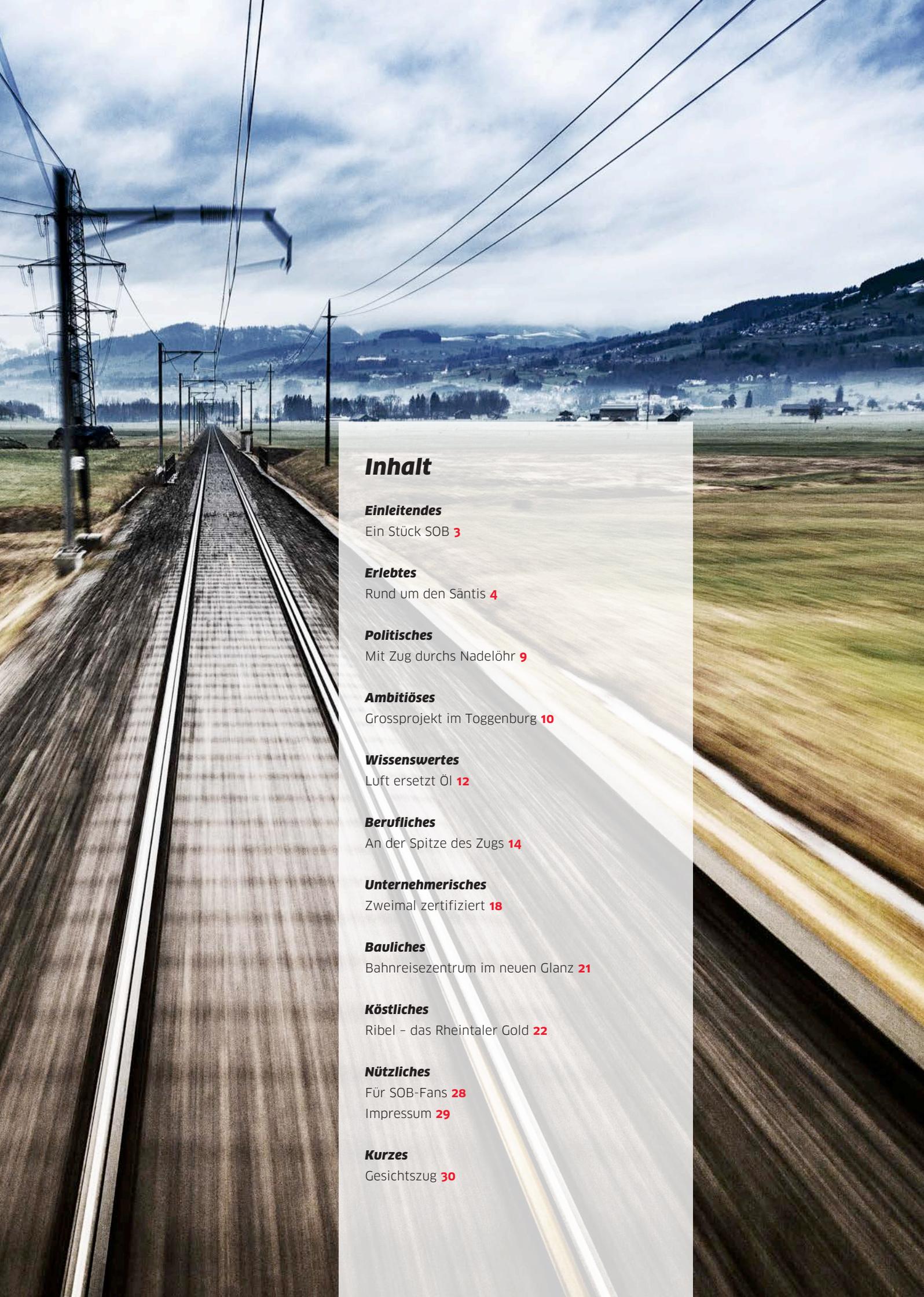


Schriftzug

SOB SÜDOSTBAHN
gerade unterwegs



Inhalt

Einleitendes

Ein Stück SOB **3**

Erlebtes

Rund um den Säntis **4**

Politisches

Mit Zug durchs Nadelöhr **9**

Ambitiöses

Grossprojekt im Toggenburg **10**

Wissenswertes

Luft ersetzt Öl **12**

Berufliches

An der Spitze des Zugs **14**

Unternehmerisches

Zweimal zertifiziert **18**

Bauliches

Bahnreisezentrum im neuen Glanz **21**

Köstliches

Ribel - das Rheintaler Gold **22**

Nützlich

Für SOB-Fans **28**

Impressum **29**

Kurzes

Gesichtszug **30**

Einleitendes

Ein Stück SOB



«Schriftzug» ist unser neues Magazin für Sie, geschätzte Leserin, geschätzter Leser. Der Duden definiert den Begriff als «eine ganz bestimmte, charakteristische Weise eines geschriebenen Worts, einer Wortgruppe resp. einer geformten, geprägten Schrift». Das passt zum Ziel, das wir mit diesem Heft erreichen wollen. Ihnen nämlich den Charakter der SOB zu zeigen, einen Einblick in unser Unternehmen zu ermöglichen und Sie teilhaben zu lassen an den Themen, die uns beschäftigen.

2014 war ein ereignisreiches Jahr. Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen hatte sich für uns einiges verändert und zum ersten Mal überhaupt wurde in der Schweiz ein Ringzug in Betrieb genommen. Die S4 entpuppte sich schnell als Tourismusmagnet. Aber auch unsere revidierten Voralpen-Express-Fahrzeuge fanden Zuspruch bei den Reisenden. Wir spürten ausserdem die Auswirkungen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich deutlich – hauptsächlich in unserem Südnetz. Mit dem Ja zu FABI Anfang Februar setzten die Schweizerinnen und Schweizer in diesem Jahr die Weichen für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs. Für uns begann damit die Planungsphase für die Doppelspur Schindellegi-Feusisberg-Biberbrugg.

Wir schauen mit dem Magazin aber nicht nur auf das Jahr 2014 zurück, sondern wagen auch einen Blick in die Zukunft. 2015 steht erneut eine Totalsperre auf unserer Strecke an. Die Vorbereitungen hierzu laufen auf Hochtouren.

Es gibt auch Themen, die uns ständig beschäftigen. So müssen wir uns als Unternehmen und in spezifischen Rollen regelmässigen Qualitäts- und Sicherheitsprüfungen stellen und wollen uns auf dem Arbeitsmarkt als attraktive Arbeitgeberin positionieren und so zum Beispiel den Nachwuchs beim Lokpersonal sichern. Ausserdem unterstützen wir Partner aus Industrie und Wirtschaft gerne bei der Umsetzung innovativer Ideen.

Wir laden Sie ein, für einen Augenblick in unsere Welt einzutauchen und Teil der SOB zu werden. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen.

Thomas Küchler
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Erlebtes

Rund um den Säntis

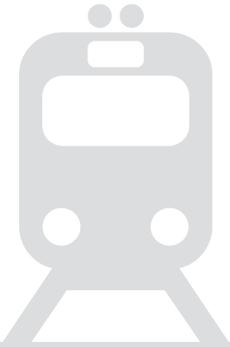
Seit letztem Dezember fährt die SOB «um den Säntis». Hierzulande einzigartig. Doch wie gefällt der erste Ringzug der Schweiz? Was sagen Ausflügler, Pendler und Mitarbeitende? Wir haben Stimmen dazu eingeholt.

Die Einführung der S-Bahn St.Gallen forderte auch die SOB. Der Kauf zwölf neuer Flirts* und die Umsetzung zweier grosser Infrastrukturprojekte sind nur zwei der über 150 Massnahmenpakete, die wir per Dezember 2013 erfolgreich abgeschlossen haben. Doch die S-Bahn beschäftigt uns auch heute noch, allen voran – im wahrsten Sinne des Wortes – unsere Lokführer, die die Reisenden in der S4 172 Kilometer rund um den Säntis fahren.

Von ebendiesen Fahrgästen wollten wir wissen, was sie vom ersten Ringzug der Schweiz halten. Wir haben uns mit ihnen auf die Reise in der S4 gemacht und sie nach Ziel und Zweck der Fahrt befragt. Ausserdem haben wir einige interne Stimmen eingefangen, um zu zeigen, ob und wie die neue Linie den Alltag der SOB-Mitarbeitenden verändert hat.

* Flirt – Flinker, leichter, innovativer Regionaltriebzug

Mit der Einführung der Flirt-1-Flotte im Jahr 2007 hat die SOB moderne Fahrzeuge erhalten, die mit der zusätzlichen Neubeschaffung von zwölf Kompositionen im Jahr 2013 ergänzt wurden. Die Flirt-Fahrzeuge sind sehr ansprechend: geräuscharm und lauf ruhig (innen und aussen), gehobene Sitzordnung in der 2. Klasse, ebener Eintritt ins Fahrzeug, klimatisierte Wagen, behindertengerechte Einrichtung, Videoüberwachung in den Fahrgasträumen und einiges mehr. Mit einer Anfahrtsbeschleunigung von 1,2m/s² ist der Flirt der Sportwagen unter den Eisenbahnzügen.



Marianne Kaiser, Schänis

«Ich war heute in Uznach einkaufen. Jetzt bin ich auf dem Rückweg via Ziegelbrücke. Mit der S4 bin ich nicht so häufig unterwegs, weil die Anschlüsse für mich nicht ideal sind und ich eine halbe Stunde warten müsste. Aber die Züge gefallen mir gut. Vor allem die erhöhten Plätze, von denen man eine schöne Sicht hat.»





Kurt, Daria und Serena Hollenstein, Uznach

Kurt Hollenstein besitzt kein Auto. Deshalb reist er meist im Zug zur Arbeit nach St.Gallen in der S4 oder im Voralpen-Express. Da er ein GA 1. Klasse besitzt und seine Kinder Junior-Karten, verreist die Familie auch in der Freizeit oft im Zug. Ihre Veloferien beginnen sie immer dort, wo sie im Jahr vorher aufgehört haben. «Heute besuchen wir Bekannte in Buchs. Den Ringzug kennen wir, aber wir sind noch nie an einem Stück rundherum gefahren. In der Freizeit sind wir aktiv und sportlich oft mit den Velos unterwegs, weshalb wir den Niederflureinstieg in den Flirt-Zügen sehr schätzen. Letztes Jahr waren wir zum ersten Mal in den Flumserbergen, weil in Amden wenig Schnee lag. Wir haben die umsteigefreie Verbindung kennen- und schätzen gelernt.» Seine beiden Töchter Daria und Serena haben keinen Wunsch in Bezug auf Ausstattung und Komfort der Züge. Für ihren Bruder würden sie sich aber Steckdosen in der 2. Klasse wünschen, denn wenn er ohne Begleitung unterwegs ist, reist er nur 2. Klasse.



Helen Meier und Sabrina Stoll, Herisau

«Abgestimmt auf unseren Stundenplan an der PH Rorschach, nehmen wir in der Regel den Zug um 6.54 Uhr (S8) ab Herisau. Heute sind wir eine halbe Stunde später unterwegs und werden zu spät zum Unterricht kommen. Aber das würden wir auch mit dem früheren Zug. Leider hat die Schule die Zeiten nicht dem Fahrplan angepasst. Überhaupt erscheint uns der Fahrplan seit Einführung der S-Bahn St.Gallen schlechter als früher. Zu gewissen Stunden fährt alle sieben bis 16 Minuten ein Zug, und dann muss man wieder fast eine halbe Stunde warten. Auch sind die Züge in den Morgenstunden immer sehr voll, und manchmal müssen wir bis St.Gallen stehen.»*

*Anmerkung der Redaktion: Die S4 um 7.24 Uhr ab Herisau wird zur Verstärkung täglich als Doppeltraktion geführt.



Stefan Keller, Lichtensteig

«Seit 24 Jahren pendle ich täglich zur Arbeit nach St.Gallen. Die S-Bahn St.Gallen hat für mich viele positive Veränderungen gebracht: Die Pünktlichkeit hat sich spürbar verbessert und die Anschlüsse sind auf die Postautoverbindungen ins Quartier abgestimmt. Morgens nehme ich immer die S4 um 7.02 Uhr. Abends mache ich mich an rund vier von fünf Tagen um 16.57 Uhr oder 17.57 Uhr mit der S8 auf den Rückweg. Diese Zeiten sind durch meine Arbeitszeit vorgegeben. Die Züge der SOB gefallen mir viel besser als die von Turbo. Die sind katastrophal – das dürfen Sie ruhig schreiben –, ein besserer Trainersatz.»



Michael Albiez, Grenzach Wilen BS

Sein Rucksack ist vollbepackt, 25 Kilogramm fasse er, Zelt inklusive. Michael Albiez ist heute von Appenzell angereist und nun in der S4 nach Weesen unterwegs. Von dort will er nach Rorschach – über den Säntis, wohlgemerkt. Wir haben also das gleiche Ziel, aber wofür wir rund zwei Stunden benötigen werden, braucht er sechs Tage. Wir rundherum, er obendrüber. «Ich kannte den Ringzug nicht, ich bin eher zufällig in diesen Zug gestiegen, aber er gefällt mir gut.» Wir wünschen ihm viel Glück für seine Wanderung, als er den Zug verlässt, und fragen uns insgeheim, ob und wie viele Blasen er wohl bekommen werde.



Anne-Andrea Looser, Leiterin Produktmarketing SOB

«Die S4 wird mehrheitlich von Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Entlang der Linie S4 schlummern jedoch so manche unentdeckte Oase und enormes touristisches Potenzial, das genutzt werden will: von der Kantonshauptstadt durchs Appenzellerland, Wattwil als Tor zum Obertoggenburg, durch den Ricken via Linthebene zum Walensee, Flumserberge, Heidiland und dann durchs Rheintal hinab zum Bodensee oder umgekehrt. Unsere Züge sind bestens ausgestattet, um Skier und Fahrräder problemlos zu transportieren. Warum also nicht mal umsteigefrei in die Flumserberge? Und allen, denen ein «Gspänli» fehlt, empfehlen wir unser Speeddating «Flirten im Flirt» rund um den Säntis. Wer Ideen für Entdeckungsreisen sucht, findet Inspiration in unserer neu erschienenen Broschüre «In 180 Minuten um den Säntis» mit elf Ausflugstipps und attraktiven Rabatten.»





Theofilos Sidiropoulos, Winterthur

«Ich war geschäftlich in Chur. Dass ich jetzt mit der S4 reise, ist Zufall. Ich habe einfach den nächsten Anschluss genommen für meinen Rückweg ins Büro in St. Gallen. Da ich aber im Fürstentum Liechtenstein aufgewachsen bin, kenne ich die SOB. Die modernen Züge sind sehr angenehm. Ich werde sie weiterempfehlen.» Auf die Frage, ob ihm denn etwas fehle, zum Beispiel Steckdosen in der 2. Klasse, antwortet er: «Nein, denn ich arbeite mit Mac und brauche nicht so viel Strom.»



Ursula Lutz, Herisau

«Ich fange um 7.45 Uhr an zu arbeiten, also sind für mich die Zugverbindungen vorgegeben. Ich reise dreimal pro Woche nach St. Gallen, mit der S4. Ich pendle erst seit Januar und kann deshalb nicht beurteilen, ob sich durch die Einführung der S-Bahn St. Gallen etwas verändert hat. Was ich aber generell toll finde, sind die häufigen Takte. Ich brauche eigentlich gar keinen Fahrplan mehr, sondern gehe einfach zum Bahnhof und nehme den nächsten Zug.»



Käthi Haller, St. Gallen

«Seit ich nun auch pensioniert bin, sind mein Mann und ich oft mit Zug und Velo unterwegs. Heute sind wir mit dem Voralpen-Express von St. Gallen nach Uznach gefahren. Und von dort mit dem Velo bis nach Sargans. Die S4 bringt uns nun wieder nach Hause. So gesehen sind wir heute auch rund um den Kanton gefahren, im Ringzug haben wir dies aber noch nie an einem Stück gemacht. Die Niederflurfahrzeuge sind schon viel praktischer, um mit dem Velo zu reisen. Der Einstieg ist eben, es hat mehr Platz, und die Velos müssen nicht aufgehängt werden, was für mich als Frau viel einfacher ist.» Demnächst fahren die beiden von Genf nach Montpellier und verladen ihre Velos im TGV. Vier Veloplätze stehen zur Verfügung. «Das ist nicht teuer – billiger als eine Velotageskarte in der Schweiz –, muss aber im Vorfeld reserviert werden», weiss ihr Mann, der die Reise organisiert hat. Wir wünschen: «Bonne route!»



Monika Pabón, Leiterin Disposition SOB

«Die neue Linie stellte uns vor manch spannende Herausforderung. Wir von der Disposition waren insbesondere im Vorfeld gefordert, als es darum ging, die neue Strecke kennenzulernen und das zusätzliche Personal rechtzeitig zu rekrutieren und zu instruieren, um die neuen Besetzungszeiten der Disposition von täglich 3.35-1 Uhr zu gewährleisten. Für die Tagesdisposition erarbeiteten wir verschiedene Szenarien für den Fall, dass sich unser neuer Ringzug nicht so bewegt wie erwartet. Da ein Ringzug den ganzen Tag nie endet, stellte sich auch die Frage, wie disponieren wir das Fahrpersonal und die Fahrzeuge im Störfall? Der Ringzug hat sich für uns wider Erwarten gut entwickelt. Heute ist die S4 für uns zum Alltagsgeschäft geworden.»



Steve, Mathias und Domenik Nef, Ebnet-Kappel

Steve Nef sei oft mit der S-Bahn auf Reisen, denn er pendle nach Zürich zur Arbeit. «Heute aber sind wir privat unterwegs. Wir waren in St. Gallen zum Einkaufen, und nun sind wir auf dem Weg nach Hause. In der Freizeit fahre ich mit meinen Söhnen gerne Bus und Zug, vor allem, wenn sich die Verkehrsmittel so optimal kombinieren lassen. Das mögen Mathias und Domenik.» Und diese ergänzen einstimmig, dass die SOB-Flirts «schöne, saubere Züge sind».



Bruno Sonderegger, Steinhausen ZG

Er sei ein begeisterter öV-Fan, lässt uns Bruno Sonderegger kurz vor Ankunft in St. Gallen wissen. «Mein Ziel ist es, alle öV-Strecken der Schweiz – ob Schiff, Bahn oder Bus – abzufahren. Rund einen Fünftel habe ich bisher gemacht. Ich bin praktisch jeden Tag unterwegs, bei fast jedem Wetter.» Den Ringzug habe er noch vor sich. Auf die Fahrt in den super modernen Zügen freue er sich, sagt der Heimweh-rheinecker, der seine «alte» Heimat heute besucht hat.

Politisches

Mit Zug durchs Nadelöhr

Das Ja zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) sichert die Finanzierung der Ausbauten einzelner Streckenabschnitte. Darunter fällt auch der Flaschenhals Schindellegi-Feusisberg-Biberbrugg, dessen Jahre gezählt sind.

Am 9. Februar 2014 hat sich der Soverän mit dem Ja zu FABI klar für den öffentlichen Verkehr ausgesprochen. Damit ist die Finanzierung für Substanzerhaltung, Unterhalt und Ausbau auf den Strecken Rapperswil-St.Gallen, Wil-Nesslau, Rapperswil-Arth-Goldau und Wädenswil-Einsiedeln in Zukunft gesichert. Mit neuen Doppelspuren, insbesondere auch zwischen Schindellegi-Feusisberg und Biberbrugg, können bestehende Engpässe beseitigt und die Kapazitäten auf dem SOB-Netz nachhaltig gesteigert werden. Für diese Projekte stehen aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF 135 Mio. Franken zur Verfügung.

Ausreizen der Kapazitätsgrenze

Im Rahmen der Integration der Ostschweiz in das Konzept der Schweizerischen Eisenbahnalpentransversale (Neat) ist der Ausbau von Teilen der Strecke St.Gallen-Arth-Goldau vorgesehen. Während die Ausbauten Schachen West und Rothenturm bereits realisiert sind, ist die FABI-Finanzierung Schindellegi-Feusisberg-Biberbrugg im Ausbauschnitt ab 2025 (Inbetriebnahme 2030) geplant. Der einspurige Abschnitt stösst zunehmend an seine Kapazitätsgrenze. Seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2014 gilt auf den Linien S40 zwischen Rapperswil und Einsiedeln sowie der S13 zwischen Wädenswil und Einsiedeln der Halbstundentakt. Dieser dichtere Fahrplan erhöht zusätzlich das Risiko von Qualitätseinbußen. Das Fahrplansystem ist schon heute äusserst labil. Die Bahnstromversorgung ist bereits unzureichend für das heute gefahrene Angebotskonzept. Auf den Fahrplanwechsel Dezember 2019 folgt zudem der Halbstundentakt für den Voralpen-Express, um den Anschluss an den Fernverkehr nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels sicherzustellen. Dann wird mit zehn bis zwölf Zügen pro Stunde aus dem rund 2,7 Kilometer langen Flaschenhals Schindellegi-Feusisberg-Biberbrugg, der wegen der Neigung von bis zu 50 Promille talwärts nur mit 60 Stundenkilometern befahren werden kann, ein Nadelöhr.

Projektierung gestartet

Die Zustimmung zu FABI bedeutet für die SOB Beginn der Projektierungsphase für den Doppelspurabschnitt. Als Grundlage für das Baubewilligungsverfahren hat die SOB diesen Sommer Feldaufnahmen, geologische Erkundungen sowie Vermessungsarbeiten durchführen lassen, um verlässliche Angaben für die Ausarbeitung des Bauprojekts zur Verfügung zu haben – mit dem Ziel, bei positiver Finanzierung frühestens auf Ende 2019 planerisch für den Ausbau der Infrastruktur gerüstet zu sein.



Ambitiöses

Grossprojekt im Toggenburg

Die SOB wird den Streckenabschnitt Degersheim-Brunnadern-Neckertal vom 6. Juli bis 9. August 2015 sperren, um anstehende Bauarbeiten auszuführen. Busse befördern während der Totalsperre die Reisenden.

Nach der ersten Totalsperre, dem «Cluster 2012», und der Sperrung des SBB-Rickentunnels 2013 steht 2015 erneut eine Totalsperre auf der SOB-Strecke an: Schwerpunkt der Erneuerungs- und Unterhaltsarbeiten an der Infrastruktur ist 2015 der Streckenabschnitt Degersheim-Brunnadern-Neckertal mit seinen zahlreichen Kunstbauten.

Einzigartiges Baustellenkonglomerat

Rund 20 Einzelprojekte wird dieser «Cluster 2015» umfassen. Veranschlagt sind hierfür gegen 20 Millionen Franken. Neben Unter- und Oberbauerneuerungen setzt die SOB die Sanierung der zahlreichen Tunnels und Brücken, die 2012 begonnen wurde, fort. Der Bahnhof Mogelsberg wird im Anschluss an den «Cluster 2015» modernisiert, der Bahnhof Brunnadern-Neckertal im Jahr 2016. Effizienz, Bauqualität und eine möglichst geringe Auswirkung auf die Reisenden stehen dabei im Vordergrund.

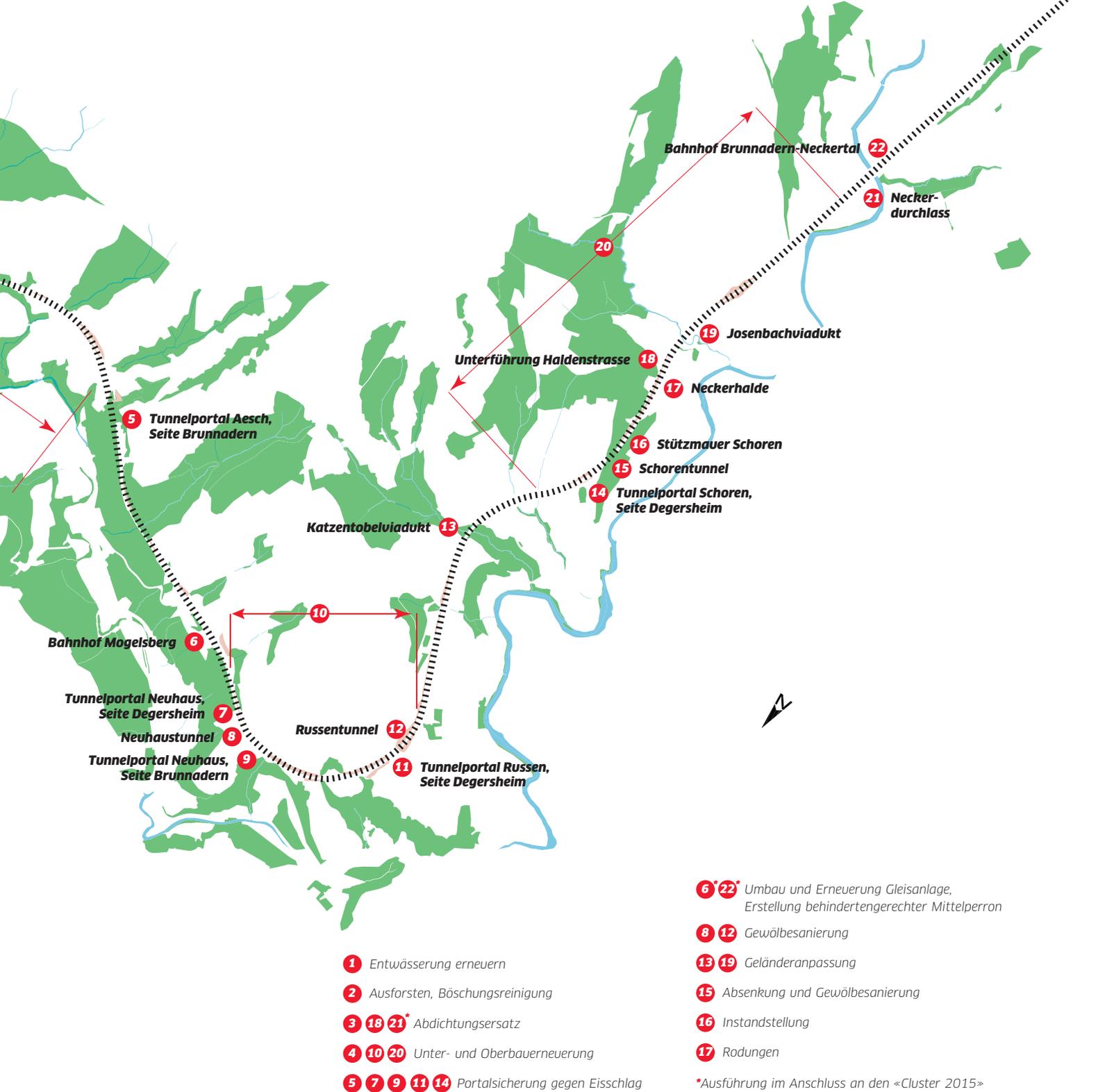
Ambitiöses Grossprojekt

Nach der grössten Herausforderung bei diesem Grossprojekt befragt, hält Projektleiter Manfred Guntlin fest: «Für das Gelingen ist Voraussetzung, dass man eine Balance zwischen der Ansammlung dieser teilweise sehr unterschiedlichen Projekte und dem <Zuviel> findet. Die Teilprojekte müssen ja alle koordiniert ablaufen, was intensive Planungen bedingt.» Koordination ist zudem mit weiteren Projekten – auch der SBB – erforderlich: Weichenkopf West in Rapperswil (SBB), Rapperswiler- und Hurdenerbrücke, Umbau Bahnhof Hurden, Bahnhof Arth-Goldau (SBB) sowie Rosenberg tunnel (SBB). Und die Planungen für einen «Cluster» im Obertoggenburg 2017 sind bereits ebenfalls angelaufen.

Herausforderung für Planer

Die Logistik ist in diesem schwierigen Gelände eine knifflige und äusserst anspruchsvolle Aufgabe. Fünf Planungsbüros und die SOB-Fachdienste arbeiten an den Teilprojekten zurzeit mit Hochdruck. Und wie sieht der Terminplan aus? «Eine zweite Ausschreibung für die neu fünf Lose* ist erfolgt. Ziel ist es», so Guntlin, «dass Ende Jahr die Projekte zur Ausführung freigegeben sind.»

* Ein Bauprojekt wird manchmal in mehrere Abschnitte unterteilt. Diese nennt man Baulos.



Vorteile überwiegen

Die Vorteile des Clustering, der Bündelung von mehreren Projekten, sind eindeutig: Wirtschaftliches Agieren und qualitativ hochwertige Umsetzung der Projekte in einem festgelegten Zeitfenster sind die Pluspunkte beim Bauen. Für die Reisenden ergeben sich mit dem Umsteigen auf den Bus und zum Teil verlängerten Reisezeiten kurzfristig Nachteile. Damit die Pendlerinnen und Pendler möglichst wenig von der Sperrung betroffen sind, liegt die Hauptbauzeit in den Sommerschulferien.

Wissenswertes

Luft ersetzt Öl

Im Rahmen eines KTI*-Projekts hat die SOB auf einem ihrer Flirts den Öl- gegen einen Trockentransformator ausgetauscht. Beteiligt sind die Hochschule für Technik Rapperswil, Stadler Rail AG und ABB. Das Projektteam erhofft sich markante Energieeinsparungen.

Züge fahren mit elektrischer Energie, dem sogenannten Bahnstrom. Diesen beziehen sie über einen Stromabnehmer von der Fahrleitung, die unter Hochspannung steht. Ein Transformator verringert diese Spannung so, dass indirekt Systeme für die Traktion (Antrieb) des Zugs und Kleinkomponenten wie Kundeninformationssysteme, Tür- und Schiebetrittantriebe oder die Steckdosen beim Sitzplatz des Fahrgasts mit Energie versorgt sind. Auf allen Fahrzeugen der SOB übernimmt diesen Vorgang ein Öltransformator, ausser auf dem Flirt RABe 526 063-3 (Alpstein). Dort ist ein Trockentransformator installiert, mit dem Energieeinsparungen zwischen sieben und elf Prozent möglich sein sollen.

Mit Luft kühlen

Die Eisenbahn gilt gemeinhin als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel. Aber auch sie kann ihren Beitrag zum Schutz der Umwelt verbessern und nachhaltig weniger Energie verbrauchen. Deshalb war die SOB schnell Feuer und Flamme für den Vorschlag der Stadler Rail AG, auf dem letzten von der SOB gekauften Flirt der zweiten Generation einen Trockentransformator zu Versuchszwecken zu installieren. «Im Wesentlichen unterscheiden sich die beiden Transformatoren dadurch, dass der Trockentransformator kein brennbares Öl als Kühlmittel braucht, sondern mit Luft gekühlt wird», sagt Andreas Gerber, Mitarbeiter im Flottenmanagement der SOB. Das heisst, dass beim Trockentransformator für das Gewicht des wegfallenden Öls (ca. 540 Kilogramm) mehr Leitmaterial für den Eisenkern und die Wicklungen verwendet werden kann. Und damit lässt sich die Effizienz steigern. Ein Beispiel: Auf der Strecke Wädenswil-Einsiedeln-Wädenswil können mit dem Trockentransformator bis zu 15 kWh pro Fahrt eingespart werden. Zum Vergleich: Mit einer kWh Strom kann man neun bis zwölf Liter Wasser erhitzen. Das ergäbe eine Badewanne voll mit heissem Wasser. Und nicht unerwähnt bleiben sollte, dass mit dem Trockentransformator keine Umweltgefährdung mehr durch auslaufendes Öl besteht.

Gemeinsam forschen und entwickeln

Die Verantwortung für das Projekt trägt das Projektteam um Stadler Rail AG, ABB und die Hochschule für Technik Rapperswil. «Der Trockentransformator gehört der Stadler Rail AG. Wir haben eigentlich nur die Hardware, also das Fahrzeug, zur Verfügung gestellt», erklärt Gerber die Rolle der SOB in diesem Projekt. «Als innovatives Unternehmen unterstützen wir solche Projekte gerne, zumal wir uns wirtschaftliche und technologische Erkenntnisse erhoffen, von denen wir profitieren können», so Gerber. Finanziell sähe sich die SOB nicht mit Mehrkosten konfrontiert, würde sie bei Neubeschaffungen Trockentransformatoren einbauen. Die beiden Technologien sind in etwa gleich teuer. Im Unterhalt allerdings könnte sie Kosten einsparen. Keine Ölkontrollen und -wechsel mehr, kein Ersatz oder Ausfall der Ölpumpe. «Mitunter aus diesen Gründen bevorzugen wir den Einsatz von Trockentransformatoren», lässt sich Gerber in die Karten schauen.

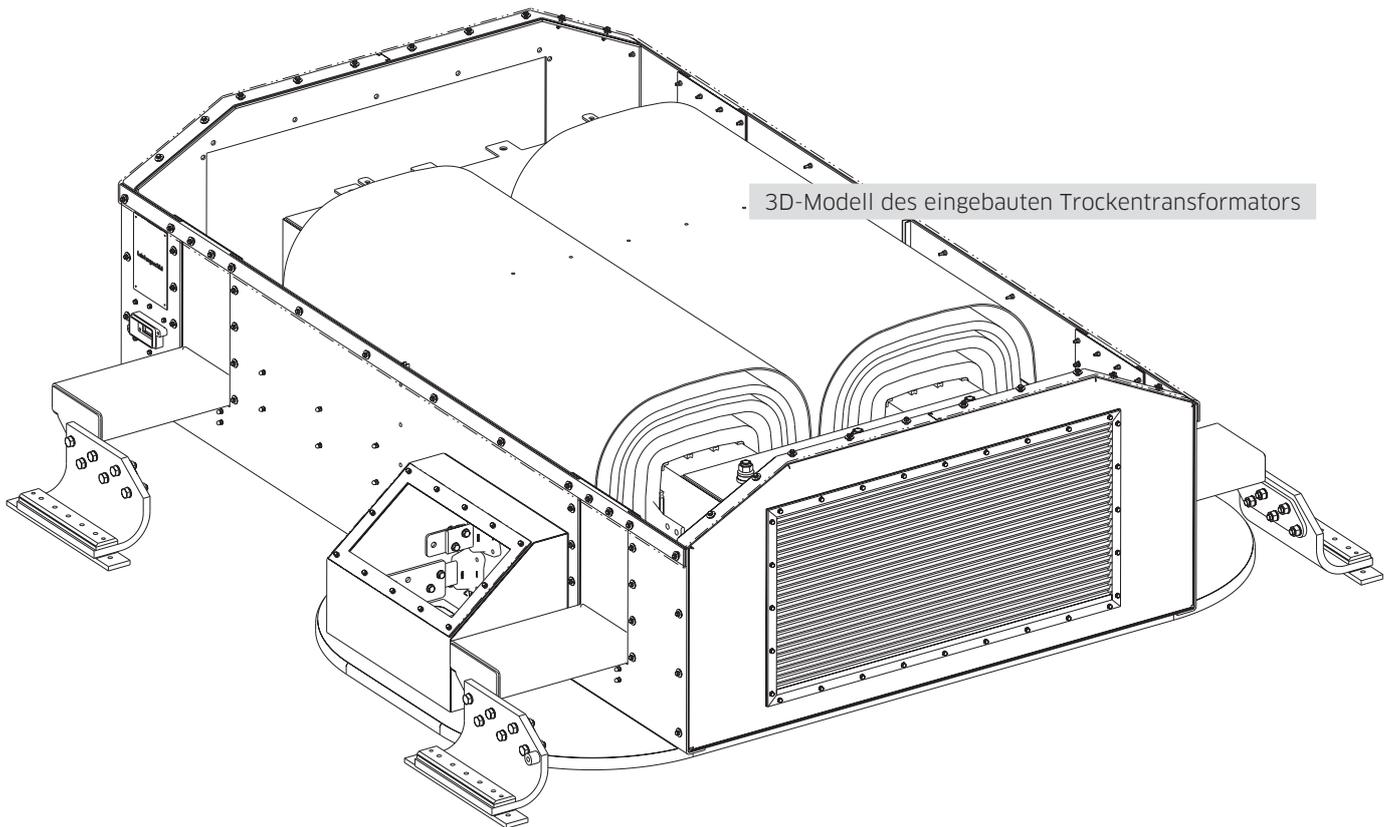
* KTI – Die Kommission für Technologie und Innovation ist eine Förderagentur für Innovation des Bundes. Sie fördert Projekte im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E), unterstützt Unternehmer bei der Gründung und beim Aufbau von Start-ups und stellt den Wissens- und Technologietransfer zwischen Hochschulen und der Industrie sicher.

www.kti.admin.ch

Energieverbrauch SOB (kWh)

2013: 31 334 094

2012: 28 477 925



3D-Modell des eingebauten Trockentransformators

Gute Aussichten

Im Juni 2014 fand eine erste eingehende Prüfung der Anlage durch die ABB, Stadler Rail AG und die SOB statt. Es gab keinen Grund zu Beanstandungen, der Transformator funktionierte einwandfrei. Eine zweite technische Kontrolle des Transformators ist im Spätherbst 2014 geplant. Leider fehlt der aktuellen Software eine Applikation, mit der eine differenzierte Auswertung des Leistungsverbrauchs möglich ist. Inwiefern und wie hoch der Trockentransformator zur Energieeinsparung im ersten Betriebshalbjahr beigetragen hat, lässt sich heute noch nicht sagen. Die Projektbeteiligten planen, die Software Ende 2014 zu aktualisieren, und bleiben zuversichtlich, dass sie ihr Ziel erreichen.

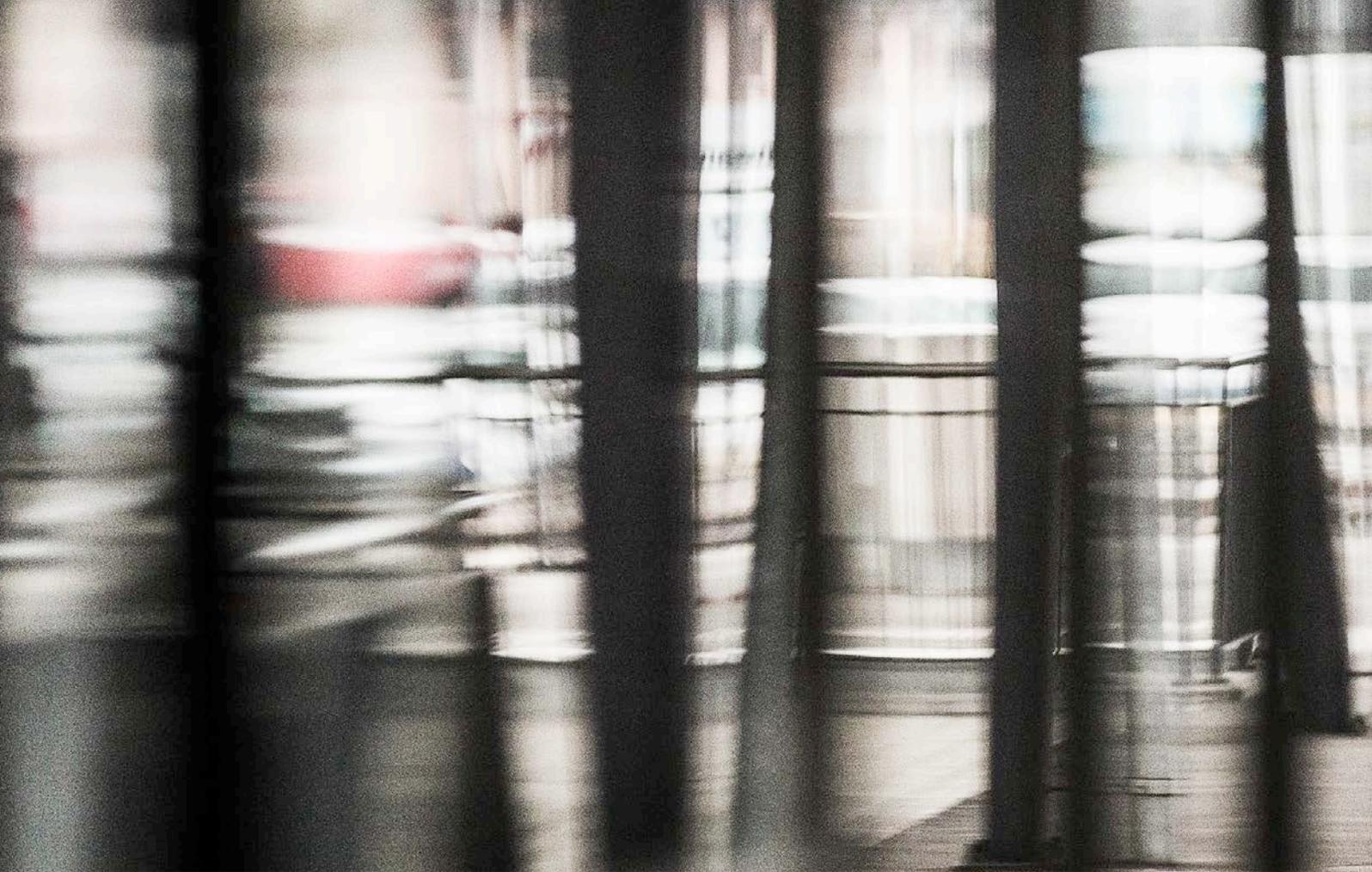
Übrigens: Schon die allerersten Eisenbahnen hatten luftgekühlte Transformatoren, die mit den immer leistungsstärkeren Fahrzeugen nicht mehr mithalten konnten und deshalb durch Öltransformatoren ersetzt wurden. Die Industrie kehrt mit dem Einsatz des weiterentwickelten Trockentransformators sozusagen wieder zum Ursprung zurück.

KIS – Kundeninformationssystem

Eine der Kleinkomponenten, die ein Transformator indirekt mit Energie versorgt, ist das Kundeninformationssystem, das in den Flirts der SOB eingebaut ist. Dahinter steckt eine Plattform der SBB, Customer System (CUS), die relevante Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsunternehmen sammelt und diese mittels Satellitenverbindung an die Kundeninformationssysteme in den Zügen übermittelt.

In den Flirts werden z.B. die Anschlüsse am nächsten Bahnhof auf einem Monitor angezeigt, der sich bei den Fahrertüren befindet. Dieses Projekt wurde vom Kanton St. Gallen im Rahmen der S-Bahn St. Gallen lanciert.

Mit diesen Informationen kommen die Ostschweizer Verkehrsunternehmen einem Bedürfnis der Kundinnen und Kunden nach, in Echtzeit zu erfahren, wo sich ihr Zug gerade befindet und welche Anschlüsse sie am nächsten Bahnhof erwarten können.



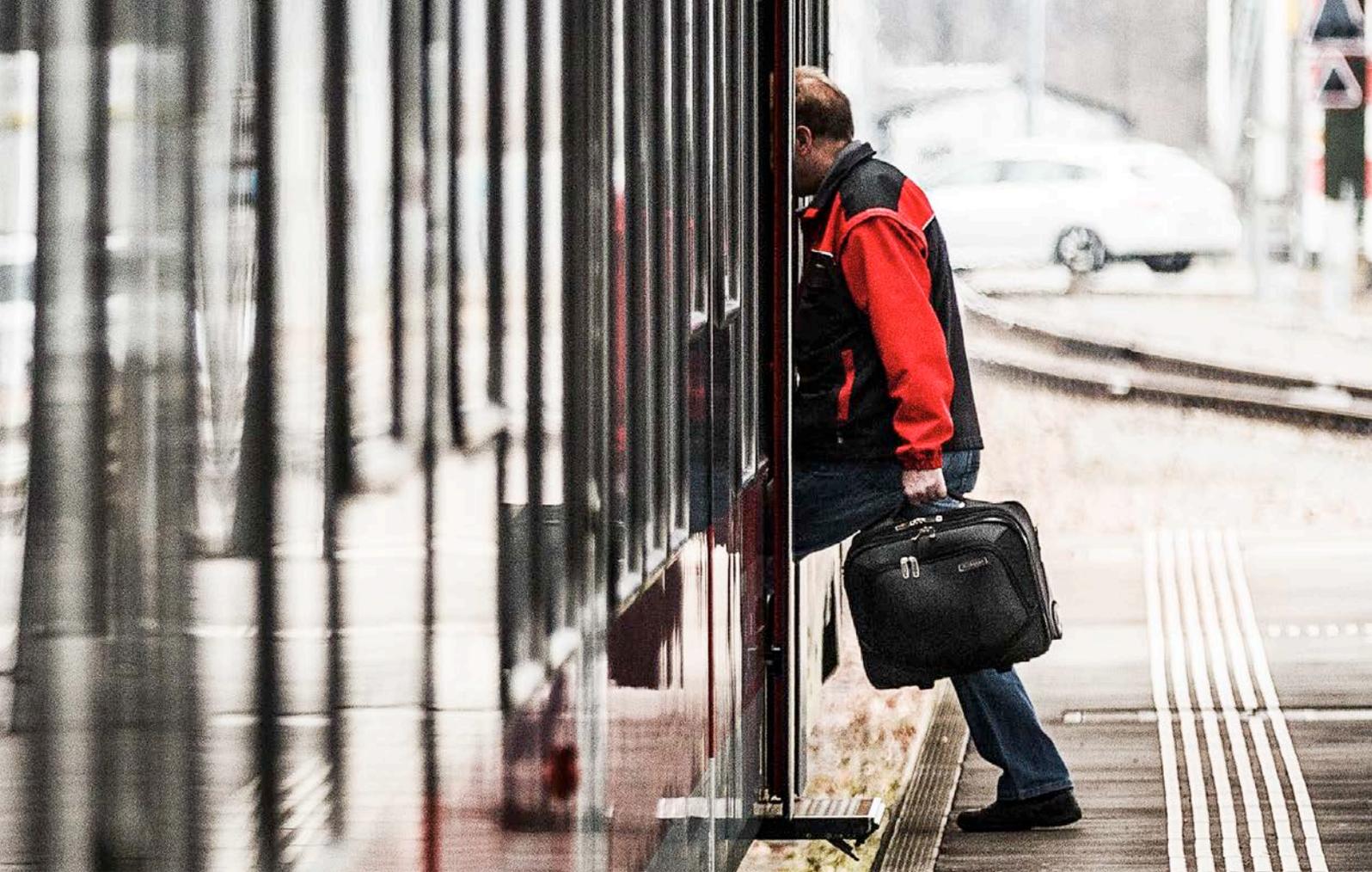
Berufliches

An der Spitze des Zugs

«Wenn ich gross bin, will ich Lokführer werden.» Wie viele Eltern haben diesen Satz aus den Mündern ihrer Kinder wohl schon gehört. Ein reizvoller Beruf. Einer, der aber auch herausfordert.

Dem Beruf des Lokführers haftet etwas Faszinierendes an. Nach wie vor. Immerhin steuert man ein tonnenschweres Gefährt und bringt Menschen oder Güter an ihr Ziel. Kein Wunder also, steht Lokführer bei manch einem Kind ganz oben auf der Berufswunschliste. Und es gibt noch viel mehr, was für diese Berufsgattung spricht, wie wir von drei Mitarbeitenden erfahren haben.

Die SOB beschäftigt derzeit zwei Lokführerinnen und 135 Lokführer. War früher noch eine technische Grundausbildung in einem typischen Männerberuf wie Maschinenmechaniker oder Elektriker nötig, kann die Zweitausbildung zum Lokführer heute jede und jeder mit einer abgeschlossenen dreijährigen Berufsausbildung oder Maturität antreten. Die Ausbildung bei der SOB dauert etwa 13 Monate und führt die angehenden Lokführer nicht nur an die verschiedenen Fahrzeuge heran, sondern auch an die unzähligen Signale, Fahrdienst- und Betriebsvorschriften. Keine leichte Aufgabe, wie Stephan Brändli, Leiter des Ressorts Lokpersonal, weiss. «Auf dem Schweizer Schienennetz gibt es mehrere



Hundert Signale, die das Lokpersonal kennen muss.» Und nicht nur die muss der Mann oder die Frau an der Zugspitze kennen, auch die Fahrzeuge und Strecken. Denn mitten in der Nacht, bei dichtem Schneegestöber oder Nebel fährt man fast «blind». Darüber hinaus ist die Aufgabe als Lokführer verantwortungsvoll und verlangt stets höchste Konzentration, auch wenn es teilweise Routinearbeit ist. Schliesslich sitzen hinter dem Lokführerstand zig Menschen oder lagern kostbare und bisweilen gefährliche Güter, die es sicher, pünktlich und wirtschaftlich ans Ziel zu bringen gilt.

Selbstständig mit Repräsentationsfunktion

Ein spannender Beruf. Was aber stimmt am öffentlichen Bild des Einzelgängers, der den Grossteil seines Arbeitseinsatzes alleine im Führerstand verbringt? Man sei kein Einzelgänger, sondern selbstständig, berichtet Stephan Brändli. Das bedarf einer gesunden Portion Selbstsicherheit. Auch weil man in Störungs- oder Ereignisfällen plötzlich 150 Prozent geben muss. Ausserdem ist es heute in den neuen Fahrzeugen üblich, durch die Fahrgasträume in den Führerstand zu gehen. Also komme man häufiger mit den Reisenden ins Gespräch. Kontakte zu den Kolleginnen und Kollegen pflege man zwischen den Einsätzen, wenn man sich in den Pausenräumen oder in den Lokführerdepots begegne. Und was ist mit den unregelmässigen Arbeitszeiten, den nicht freien Wochenenden? Wahrscheinlich Gewöhnungssache. Und damit der Beruf auf dem Arbeitsmarkt weiterhin attraktiv bleibt, überlegt sich die SOB Teilzeitmodelle, so dass Arbeits- und Privatleben besser miteinander vereinbart werden können. Zahlreiche Weiterbildungsangebote locken obendrein: Ausbildungslokführer, Oberlokführer, Disponent, Fahrdienstleiter – die Liste ist lang. Der Beruf bietet also viel Erfüllung.

«Wenn ich gross bin, will ich Lokführer werden.»»



Im Gespräch mit André Burchhardt und Christian Grätzer



Christian Grätzer (25)



André Burchhardt (60)

André und Christian, ihr seid beide Lokführer. Seit wann arbeitet ihr bei der SOB?

André: Ich bin seit dem 1. Mai 2009 bei der SOB, als Lokführer arbeite ich seit Februar 1981.

Christian: Ich seit dem 1. Oktober 2012.

André, was waren deine Stationen vor der SOB?

André: Für mich war schon in jungen Jahren klar, dass ich Lokführer werden will. Die Grundausbildung habe ich bei der Deutschen Reichsbahn, der heutigen Deutschen Bahn AG gemacht. Danach absolvierte ich bei der Mittelthurgaubahn die Ausbildung auf dem Schweizer Streckennetz, 2004 erfolgte die Ausbildung bei den ÖBB.

Und du Christian? Wie kamst du zur SOB?

Christian: Ich war vorher als Bauzeichner tätig, war im Beruf aber nicht mehr ganz zufrieden und habe mich dann auf die Stelle als Lokführer bei der SOB beworben – und meinen Bubentraum wahr gemacht.

Als Lokführer ist man mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert. Was sind eurer Meinung nach die wichtigsten Kompetenzen, die ein Lokführer mitbringen muss?

Christian: Schon während der Bewerbungsphase wurde ich auf Herz und Nieren untersucht. Nicht nur körperlich musste ich fit sein. Ich musste auch meine Reaktions- und Multitaskingfähigkeiten sowie meine Auffassungsgabe beweisen. Als Lokführer kann man es sich während der

Arbeit nicht leisten, auch nur eine Sekunde geistig abwesend zu sein. Das sind sicher Bedingungen, die man erfüllen muss.

André: Das sehe ich auch so. Ausserdem sollte man selbstständig sein – das bringt die Tätigkeit mit sich – und flexibel wegen der unregelmässigen Arbeitszeiten. Und eine gewisse Affinität gegenüber Physik und Technik schadet auch nicht.

Christian: Ja, Freude an der Technik ist meiner Meinung nach auch eine Voraussetzung.

Was ist das Schönste an eurem Beruf?

André: Unvergleichlich sind die Naturschauspiele, die man während der Arbeit erlebt. Und ich habe tolle Menschen kennengelernt.

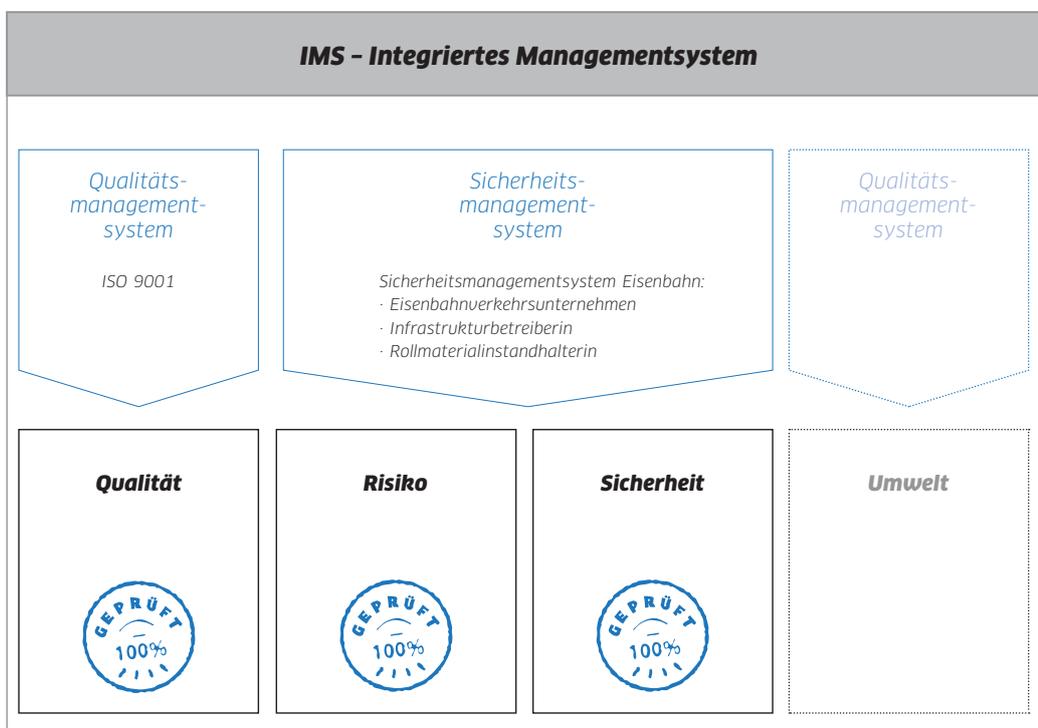
Christian: Ich würde auf jeden Fall auch die Sonnenauf- und -untergänge hervorheben. Das ist etwas, das nur die wenigsten zu sehen bekommen.

Wir verwenden im Text zwar die männliche Bezeichnung Lokführer, meinen damit aber immer auch die Frauen, die diesen Beruf ausüben.

Unternehmerisches

Zweimal zertifiziert

Die SOB ist mehr als nur ein Eisenbahnunternehmen. Sie ist auch Infrastrukturbetreiberin und Rollmaterialinstandhalterin. In diesen unterschiedlichen Rollen muss sie regelmässig Nachweise in den Bereichen Qualität und Sicherheit liefern. Tut sie das erfolgreich, erhält sie einen Beleg in Form einer Bescheinigung, einer Genehmigung oder eines Zertifikats. In diesem Jahr erhielt sie von Letzterem zwei.



2014 standen der SOB zwei grosse Zertifizierungen bevor. Eine im Bereich Sicherheit, eine im Bereich Qualität. Einer stellte sie sich zum ersten Mal, der zweiten bereits zum vierten Mal. Und beide bewältigte sie erfolgreich. Warum aber braucht es Sicherheits- und Qualitätszertifikate überhaupt? Ein Erklärungsversuch.

Qualitätsnachweis auf Unternehmensebene

In Zeiten des Wandels und der Globalisierung ist es wichtig, Normen, also Regeln, Vorgaben und Merkmale zu definieren, um die Herstellung gleicher oder ähnlicher Produkte und Dienstleistungen zu vereinheitlichen und sicherzustellen. Eine solche Norm ist die ISO 9001. ISO steht für International Organization of Standardization (dt. Internationale Organisation für Normung). Die Norm verlangt eine regelmässige Kontrolle des Qualitätsmanagementsystems. «Sie stellt sicher, dass die SOB ein gesundes, leistungsfähiges System und klar definierte Prozesse hat», erklärt Sonja Frei, Leiterin der

Abteilung QRSU (Qualität, Risiko, Sicherheit und Umwelt) der SOB, «und dies nachweisbar bei den Mitarbeitenden verankert ist.»

Die SOB hat sich 2005 zum ersten Mal dieser Kontrolle gestellt. Seither finden jährlich Zwischenprüfungen, sogenannte Überwachungsaudits, statt. Die Erneuerung des Zertifikats erfolgt alle drei Jahre.

IMS: unser «Helferlein»

Die SOB mit ihren rund 560 Mitarbeitenden braucht für die vielen Abläufe im Unternehmen eine Struktur. Dafür setzt sie das sogenannte Integrierte Managementsystem (IMS) ein. Das IMS fasst Methoden und Instrumente zur Einhaltung von Anforderungen an die Bereiche Umwelt, Risiko und eben Qualität und Sicherheit zusammen, die entweder gesetzlich verankert sind oder die sich die SOB selber stellt – zum Beispiel in ihren Zielen, die sie sich jedes Jahr setzt.

Im IMS befinden sich unter anderem das detaillierte Organigramm der SOB, alle definierten und als Flussdiagramme dargestellten Prozesse sowie Verbesserungsvorschläge von Mitarbeitenden. Ausserdem werden alle Kundenrückmeldungen im System erfasst und bearbeitet sowie Ereignisse, Unregelmässigkeiten und Resultate aus den Audits nachbearbeitet. Nur wenn alle Mitarbeitenden das IMS kennen und anwenden, stimmt die Qualität der erbrachten Leistungen. Und genau das wird jährlich in Audits überprüft.

In diesem Sommer haben die Geschäftsleitung und die Mitarbeitenden der einzelnen Geschäftsbereiche zum vierten Mal das Zertifikat erlangt. Damit belegen sie, dass das IMS allen relevanten Anforderungen der Norm entspricht, effektiv umgesetzt wird und die Unternehmensziele durch den Einsatz der Geschäftsleitung und der Mitarbeitenden erreicht werden können.

Sicherheit wird grossgeschrieben

Die SOB kann nicht einfach so Zug fahren. Für den Eisenbahnbetrieb braucht sie Sicherheitsbescheinigungen und -bewilligungen, die sie nur erhält, wenn sie nachweislich alle gesetzlichen Anforderungen und Vorgaben auf europäischer und nationaler Ebene erfüllt. Dafür steht der SOB das Sicherheitsmanagementsystem Eisenbahn (SMS-ES) zur Verfügung. Solche Systeme haben in der Vergangenheit in Branchen mit Risikopotenzial Einzug gehalten. Gründe waren Unfallanalysen, die ergeben haben, dass neben Technikfehlern und Unaufmerksamkeiten vom Personal vielfach auch eine mangelhafte Organisation zur Unfallursache beigetragen hatte. Mit dem SMS-ES plant die SOB alle sicherheitsrelevanten Aktivitäten, setzt sie um, überwacht sie und verbessert sie. So sollen mögliche Gefährdungen durch geeignete Tätigkeiten und Massnahmen minimiert werden.

Das SMS-ES kommt zum Zug, wenn die SOB eine der drei Rollen als Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiberin oder Rollmaterialinstandhalterin einnimmt. Ein Bestandteil des SMS-ES, das wiederum im IMS der SOB integriert ist, ist die ECM-Zertifizierung. ECM steht für «Entity in

charge of maintenance» und bezeichnet die für die Instandhaltung von Güterwagen (z.B. Schotter-, Aushubwagen, Schneepflug usw.) verantwortliche Stelle. Seit dem 1. Juli 2014 muss sich die ECM-Stelle zertifizieren lassen. Dies kann sie in vier Funktionen:

Mit der Überprüfung dieser vier Funktionen belegt die ECM-Stelle, dass jeder einzelne Schritt – kommunikativ, planerisch, technisch – bei der Instandstellung eines Güter- oder Infrastrukturwagens nachvollziehbar und dokumentiert ist. Die SOB hat sich dieser Prozedur 2014 zum ersten Mal gestellt und wurde auf Anhieb in allen vier Funktionen zertifiziert. «Das ist in der Branche aussergewöhnlich. Nur wenige Mitbewerber verfügen über

ECM 1 Managementfunktion	Diese Funktion nimmt der Fahrzeughalter wahr. Er kontrolliert und koordiniert die weiteren ECM-Funktionen und kann die Aufgaben und die Funktion entweder selbst wahrnehmen oder an Dritte delegieren.
ECM 2 Instandhaltungsentwicklungsfunktion	Diese Stelle ist zuständig für die Verwaltung der Programme und Dokumente, die für die Instandhaltung angewendet und genutzt werden. Diese Funktion kann vom Fahrzeughalter delegiert werden.
ECM 3 Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion	Diese Stelle definiert, wann ein Fahrzeug aus dem Verkehr und wieder in Betrieb genommen wird. Auch diese Funktion kann der Fahrzeughalter delegieren.
ECM 4 Instandhaltungserbringungsfunktion	Diese Funktion nimmt die Stelle ein, die die effektiven technischen Wartungen an den Fahrzeugen vornimmt. Bei der SOB sind das die Mitarbeitenden der beiden Service-Zentren Herisau und Samstagen.

ein Zertifikat über alle vier Funktionen», so Andreas Tanner, Verantwortlicher für ECM bei der SOB. Eine Chance also, dass sich die SOB dadurch einen Wettbewerbsvorteil verschaffen und die Leistungen an Güter- und Infrastrukturwagen von Dritten anbieten kann. Und vielleicht bald auch an Fahrzeugen des Personenverkehrs. Eine Zertifizierung für diesen Bereich ist auf 2017/2018 geplant.

Die erste ECM-Rezertifizierung steht der SOB 2019 bevor. Dazwischen wird sie sich jährlichen Überwachungsaudits stellen.

Bauliches

Bahnreisezentrum im neuen Glanz

Noch ist es nicht ganz fertig, das neue Bahnreisezentrum in Einsiedeln. Bohr- und Hammergeräusche ertönen und es wird gestrichen. Trotzdem kann man sich schon ausmalen, wie es bald aussehen wird. Glas dominiert den Neubau. Im frei gewordenen Bahnhofsgebäude ist geplant, einen Bahnhofsshop einzurichten.

Im Zentrum der Bauarbeiten, die bereits im Januar 2014 angefangen hatten, stand die Sanierung des Bahnhofsgebäudes. Gleichzeitig überarbeitete die Immobilienabteilung der SOB das Nutzungskonzept des gesamten Gebäudes. Dabei wurde klar, dass das Bahnreisezentrum mit seinen Nebenräumen nicht so viel Platz benötigt, wie das Gebäude bietet. Aus diesem Grund entschied die SOB, den Schalterbereich in einen Neubau an der Nordwestseite des Bahnhofsgebäudes zu verlegen. Mit einer Glasfront und besonderen Oblichtern kommt die neue Schalterhalle daher. Innen ist sie gleich ausgestattet wie die bereits erneuerten Verkaufsräume in Herisau und Wattwil. Damit sind die drei grösseren SOB-Bahnreisezentren bewusst ähnlich im Erscheinungsbild, haben sich aber gleichwohl einen eigenen Charakter bewahrt.

Neuer Mieter

Der gesamte Umbau kostet rund 5,6 Millionen Franken. Dieser umfasst unter anderem die Erneuerung der gesamten Haustechnik sowie die Umsetzung energetischer Massnahmen. Neu erstellt wurden der Anbau für das Bahnreisezentrum mit allen Nebenräumen und ein Perrondach, das sich über die bestehenden angrenzenden Dächer legt und damit alles verbindet. Schliesslich sollen die Einwohnerinnen und Einwohner von Einsiedeln und die Reisenden trocken zu den Gleisen gelangen. Da nun das Bahnreisezentrum umzieht, wurde die Gewerbefläche im Hauptgebäude zur Vermietung ausgeschrieben. Das Interesse an den Räumen war gross und es gingen viele spannende Bewerbungen ein. Im Herbst 2014 wird ein entsprechendes Baugesuch beim Bezirk eingereicht. Die Planung sieht vor, im Sommer 2015 einen Verkaufsshop zu eröffnen. So bleibt genügend Zeit, die Räume entsprechend auszubauen.



Köstliches

Ribel – das Rheintaler Gold

Die Strecken und Züge der SOB führen und fahren durch verschiedene Kantone. Viele Chancen, in den Regionen auf leckere Köstlichkeiten zu stossen. Als Erstes machte ich mich auf ins Rheintal. Und siehe da – meine Spürnase führte mich auf direktem Weg zum Ribel. Auf der Entdeckungsreise begleitet hat mich Hans Oppliger, Geschäftsführer des Vereins Rheintaler Ribelmais.





Fast hätten sie ihn vergessen, die Rheintaler, ihr kulinarisches Kulturgut. Nur dank dem engagierten Verein Rheintaler Ribelmals, dem verschiedene Mitarbeitende aus dem Landwirtschaftszentrum Rheinhof Salez angehören, erlebte das Getreide vor über 15 Jahren eine Renaissance. Und wird mittlerweile im Rheintal wieder auf rund 30 Hektaren angepflanzt.

Süss oder herzhaft

Ribelmals ist ein traditioneller Speisemais. Aus ihm machen die Rheintaler Ribel, ein Mahlprodukt, das ganz individuell gegessen wird. Meist wird die Masse mit Salz, Milch und Wasser aufgekocht und dann in einer Bratpfanne mit etwas Butter geröstet. Essen kann man den Ribel mit Zucker, zu Kaffee – man darf ihn auch ungeniert eintunken –, oder mit fruchtigem Kompott. Mittlerweile gibt es ihn auch in herzhaften und pikanten Varianten, zum Beispiel verfeinert mit Thymian oder in Kuchenform mit Lauch, Speck und Käse.

Von Zentralamerika via Kleinasien ins Rheintal

Die Maisspeise Ribel ist es, die dem Ribelmals zu seinem Namen verholfen hat. Im Schweizerdeutschen bezeichnet «rible» den Vorgang des Verreibens der Maismasse in der Bratpfanne. Im Laufe der Jahre hat sich der Mundartbegriff eingebürgert und so wird der Rheintaler Speisemais heute Ribelmals genannt. Ursprünglich stammt der Mais aus Zentralamerika. Im 16. Jahrhundert fand der Maisanbau – die Maispflanze erfreute sich wegen ihrer hohen Anpassungsfähigkeit zeitweise grösserer Popularität als die Kartoffel – dann via Kleinasien seinen Weg nach Zentraleuropa. Das erklärt auch, weshalb der Mais in Italien «grano turco» oder in Deutschland «türkisches Korn» heisst. Und der Ribelmals im Rheintal «Türggenribel» genannt wird. Im Rheintal wird der Mais seit dem 17. Jahrhundert angebaut. Das belegen schriftliche Zeitzeugen in Form von Zehntabrechnungen der Bauern an den jeweiligen Grundherrn.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts bepflanzten die Rheintaler rund zwei Drittel ihrer Ackerfläche mit Mais und nutzten ihn bereits damals hauptsächlich als Nahrung. Für sich selbst, nicht für ihr Vieh. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg war er eines ihrer Hauptnahrungsmittel. Dann hielt im Rheintal ein gewisser Wohlstand Einzug, denn das Geschäft mit Futtermais – nun für das Vieh und nicht mehr für sich selbst – war um einiges lukrativer. Der Ribel verschwand fast ganz aus des Rheintals Küchen. Bis ihn eben der Verein wieder aufleben liess. Nun schmücken die grünen Pflanzen und gelbweissen Kolben wieder die Rheintalebene.

Claudine Roth machte sich auf die Suche nach dem Rheinthal Gold und besuchte Daniel und Judith Lüchinger im Restaurant Staubern.

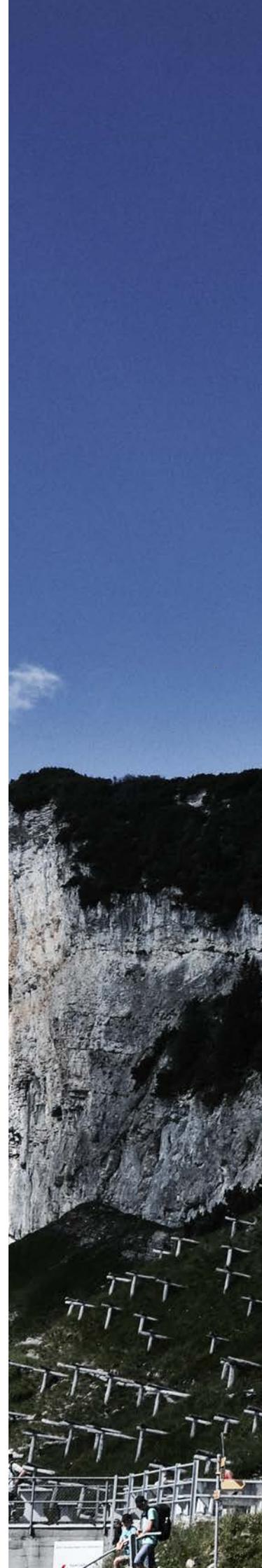
Selbstversuch beim Brunch

Mit einem simplen Bericht über die Geschichte des Ribels gab ich mich allerdings nicht zufrieden. Nein, ich wollte ihn probieren. Also machte ich mich an einem wunderschönen Sommermorgen mit der S4 auf nach Salez-Sennwald, wo mich Hans Oppliger abholte und nach Frümsen brachte. Dort bestiegen wir die Staubernbahn, die einzige Seilbahn, die von der Rheintaler Seite den Alpstein erschliesst. Schon die Fahrt war ein Erlebnis mit Blick auf das Dreiländereck (CH/FL/A) und die weitläufige Rheintaler Ebene. Oben angekommen, nahmen wir sogleich Platz im Restaurant Staubern, das seit 1995 von Daniel und Judith Lüchinger betrieben wird. Sie verwöhnen ihre Gäste seit über zehn Jahren jeweils am Sonntagmorgen mit einem Brunch, an dem der Ribel auf traditionelle Art in der Gusseisenpfanne zubereitet wird. Auch wir kamen in den Genuss und durften vom Rheintaler Gold kosten. Daniel Lüchinger hält sich bei der Zubereitung an das gängige Rezept – den Ribel mit etwas Salz und in Milchwasser über Nacht quellen lassen und ihn am Morgen mit Butter in der Pfanne «riblen». Schon beim Hereinkommen stieg uns ein Duft in die Nase, der uns hungrig werden liess. Am Tisch dann die Hauptprobe: Einmal im Mund, entfaltete der Ribel seinen durch das Anbraten in Butter nussigen, zugleich süssen und salzigen Geschmack.

Das Kulturgut bewahren

Der Verein Rheintaler Ribelmais verfolgt die Philosophie, dass ein solch wichtiges Kulturgut nicht verloren gehen darf. Seit dem Jahr 2000 garantiert die Ursprungsbezeichnung AOP den Rheintaler Ursprung für den zu Ribel verarbeiteten Mais und bestätigt die ausgewiesene, langjährige Tradition. Da in der heutigen Zeit aber weniger energiereich – also mit weniger Butter – gegessen wird, fördern die Vereinsmitglieder innovative Rezepte. So finden sich heute auf den Menükarten ausgesuchter Rheintaler Restaurants auch Ribelmais-Lauchkuchen, Ribelmais-Pasta oder Ribelmais-Tempuraspiesse.

Schmeckt fein zum Frühstück
mit Milchkaffee oder als Haupt-
mahlzeit mit gehacktem Rind-
fleisch und Apfelmus.



Ribel - Rezept

Zutaten - 4 Personen

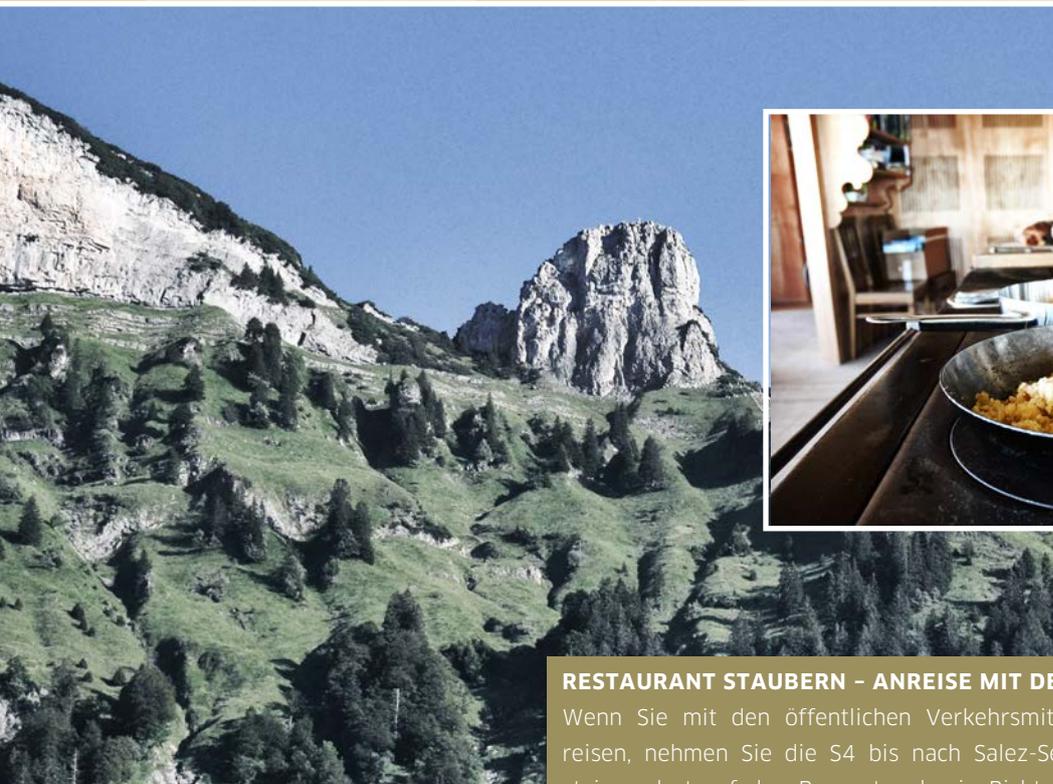
5 dl Milch, 5 dl Wasser, 1 TL Salz,
500 g Rheintaler Ribelmals, Butter

Zubereitung

Man nehme Milch und Wasser, bringe diese mit dem Salz zum Kochen. Dann füge man den Mais hinzu, rühre das Ganze gut um, nehme es vom Herd und lasse es längere Zeit (zum Beispiel über Nacht) zugedeckt stehen.

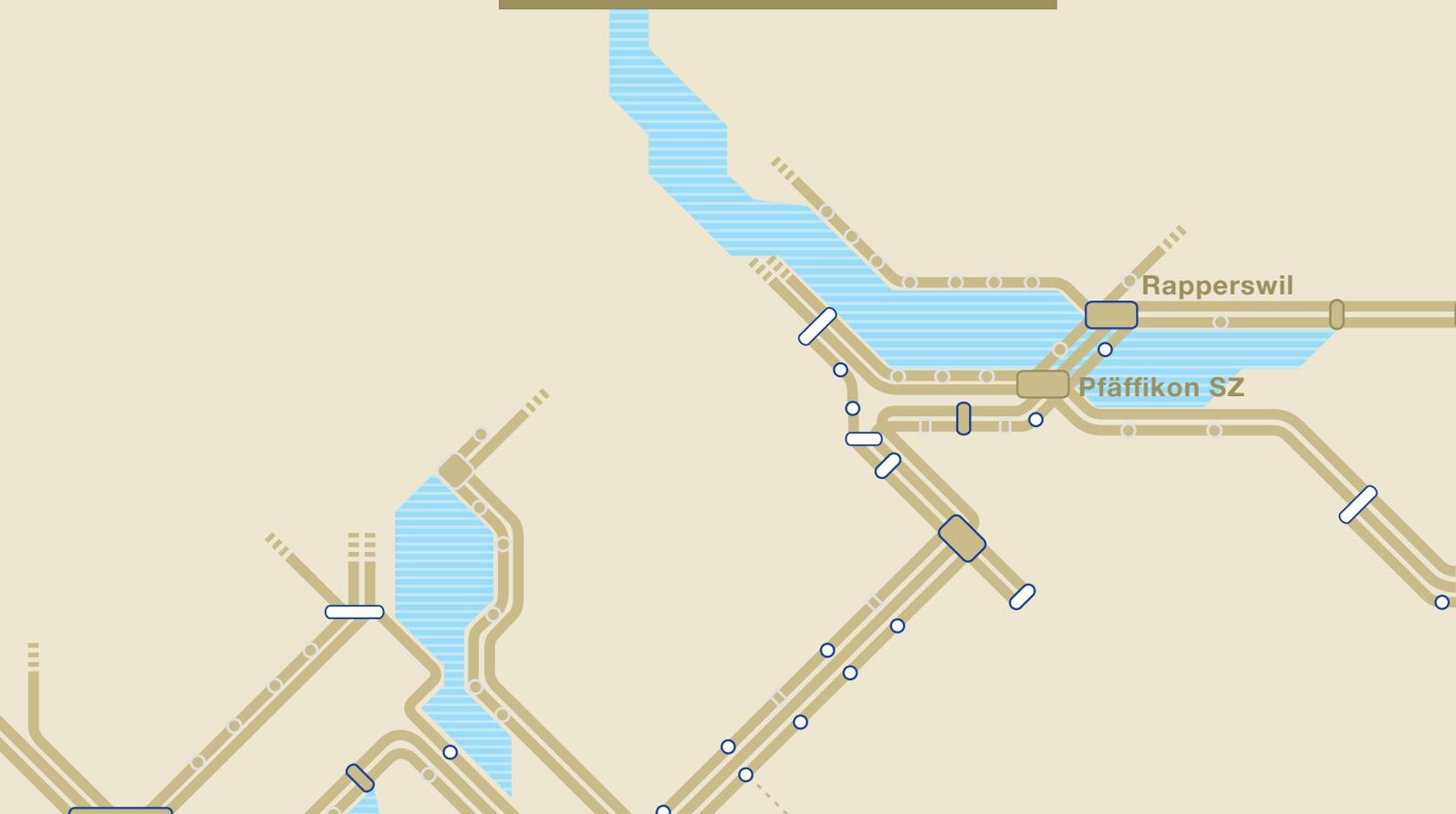
Zum Braten gebe man Butter in die Pfanne und lasse den Ribel bei kleinem Feuer ca. 20 Minuten unter regelmässigem Wenden braten. Kurz vor dem Anrichten noch einmal etwas Butter darunterziehen.





RESTAURANT STAUBERN – ANREISE MIT DEM ZUG

Wenn Sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, nehmen Sie die S4 bis nach Salez-Sennwald, steigen dort auf den Bus entweder in Richtung Haag (Rheintal), Rheinstrasse oder Sennwald, Äugstisriet um und wechseln dann auf den Bus nach Frümsern, Rathaus. Der Fussmarsch zur Talstation der Staubernbahn dauert rund zehn Minuten. Die Staubernbahn fährt jeweils zur vollen Stunde, im Oktober ab 8 Uhr, im November ab 9 Uhr.





Nützliches

Für SOB-Fans

Für unterwegs, als Unterhaltung oder für den praktischen Einsatz – die SOB gibt es für fast jeden Anlass. Die nützlichen und lustigen Fanartikel bekommen Sie entweder in unserer Zentrale am Bahnhofplatz 1a, 9000 St. Gallen, in den SOB-Bahnreisezentren oder Sie bestellen Sie ganz einfach auf unserer Website unter www.sob.ch/bestellungen, und wir liefern Ihnen die Artikel nach Hause.



VAE-Trinkflasche

Diese Trinkflasche ist ideal für unterwegs, egal ob Sie sie mit einem heissen oder kalten Getränk füllen. Zur Trinkflasche dazu gibt es den handlichen Isolierbeutel.

Preis CHF 9.90 (plus CHF 7.- für den Versand)



SOB-Jasskartenset

Spiel und Spass für unterwegs mit dem SOB-Jasset. Tafel, Schwamm, Schreiber, Spitzer und natürlich ein Satz Karten (deutsch) gehören zum Lieferumfang.

Preis CHF 9.90 (plus CHF 7.- für den Versand)

Die angegebenen Preise gelten innerhalb der Schweiz. Die Lieferung erfolgt gegen Vorauszahlung.



SOB-Sportsack

Alle sieben Sachen immer dabei haben? Das können Sie mit dem trendigen SOB-Sportsack.

Preis CHF 9.90 (plus CHF 2.- für den Versand)



SOB-Cake Bag

Dieses exklusive SOB-Törtchen verwandelt sich im Nu in eine praktische Nylon-Einkaufstasche (30×17×55 cm). Dank einem kleinen Aufbewahrungsbeutel lässt sie sich wunderbar verstauen und ist so immer wieder einsetzbar. Tragen auch Sie Sorge zur Umwelt.

Preis CHF 5.90 (plus CHF 7.- für den Versand)



SOB-Puzzle

Ein Flirt-Zug der Schweizerischen Südostbahn AG bei Neu St. Johann im Toggenburg. Im Hintergrund die Churfürsten.

Preis CHF 28.- (plus CHF 7.- für den Versand)



SOB-Sackmesser

Ein kleines Helferlein wie das SOB-Sackmesser kann man immer gut gebrauchen. Als Holzspieschnitzer, Dosenöffner oder Nagelfeile.

Preis CHF 19.90 (plus CHF 7.- für den Versand)



SOB-Taschenschirm neu

Wir lassen Sie nicht im Regen stehen. Den SOB-Schirm verstauen Sie ganz leicht in Ihrer Tasche.

Preis CHF 19.90 (plus CHF 7.- für den Versand)

Erhältlich ab Januar 2015

Impressum

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, www.sob.ch, info@sob.ch, www.facebook.com/suedostbahn, twitter.com/sob_ch | Erscheint zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst) in Deutsch und ist kostenlos | Redaktion: Claudine Roth, Claudia Krucker, Ursel Kälin, Denise Bachofen, Julia Grob; Unternehmenskommunikation | Layout: sag's, St. Gallen | Foto Umschlag: Claudine Roth | Fotos und Illustrationen innen: Claudine Roth, Claudia Krucker, Julia Grob, Daniel Ammann, ABB, Basler & Hofmann, Halter Partner Architekten AG, Juri Schmid
Druck: Tschudy Druck, St. Gallen; Auflage: 2000 Ex. | Papier: Munken Rough; FSC, ISO 14001.

Auflösung Nahaufnahme (Seite 32): Es handelt sich um einen Ausschnitt der Schweizer Fahne auf Seite 25.

Kurzes

Gesichtszug



Michel Huber

Polymechaniker/Service-techniker
(SOB Ressort Unterhalt und Reparaturen Samstagern)

Ein guter Arbeitstag beginnt mit ...

... einem gut motivierten Team. Meiner Meinung nach gibt es nichts Schlimmeres, als wenn am Morgen bereits alle unmotiviert sind.

Welches war deine längste Reise mit dem Zug?

Mit dem Glacier Express von St. Moritz nach Zermatt – für mich eine der schönsten Reisen durch ein paar der schönsten Regionen der Schweiz.

Dein Traumberuf als Kind?

Lokführer. Dieser Traum veranlasste mich schliesslich auch dazu, nach meiner Ausbildung in der Privatwirtschaft in die Bahnwelt zu wechseln.

Worüber kannst du so richtig lachen?

Wenn es einen guten Anlass dazu gibt. Weniger lachen kann ich über gestellten Spass, sprich: lachen, um dazugehören.

Wem würdest du im Zugabteil gerne gegenüber sitzen?

Ehrlich gesagt, niemand Speziellem. Ich reise sehr oft mit dem Zug, sei es in der Freizeit oder zur Arbeit. Gerade wenn ich alleine unterwegs bin, freue ich mich immer über nette Begleitpersonen gegenüber, mit denen man Gespräche über Gott und die Welt führen kann.

Dein Lieblingsessen?

Am liebsten esse ich italienisch in einem italienischen Restaurant, bevorzugt Spaghetti und Lasagne.

Dein Lebensmotto?

Geht nicht gibts nicht. Altes Mechanikerspruchwort, das aber genauso gut auf das Leben zutrifft. Es gibt immer einen Ausweg.

Welches Gesetz sollte es geben?

Autofahrer, die zu langsam unterwegs sind und damit gefährliche Situationen verursachen, sollten meiner Meinung nach auch gebüsst werden.

... im Zug

Unsere Kundinnen und Kunden sollen Freude am Zugfahren haben und den bestmöglichen Kundenservice erleben. Und das in modernen, sicheren und sauberen Fahrzeugen. Der Voralpen-Express, der durch prächtige Landschaften von St.Gallen nach Luzern fährt, lädt dank bequemen Sitzen, grossen Fenstern und einem Bistroangebot zum Geniessen ein. Mit den Flirts, unseren S-Bahnen, sind wir auf den Strecken Rapperswil-Einsiedeln, Wädenswil-Einsiedeln sowie Biberbrugg-Arth-Goldau unterwegs – und erstmalig in der Schweiz auch mit einem Ringzug, der die Bahnknoten St.Gallen, Wattwil, Uznach und Sargans verbindet und rund um den Säntis fährt. Der Flirt überzeugt mit geräumigen und bequemen 1.- und 2.-Klass-Abteilen. Er ist behindertengerecht eingerichtet und ermöglicht den ebenen Einstieg. Die Wagen sind klimatisiert, geräuscharm und mit einem modernen Kundeninformationssystem ausgestattet.

... mit unseren Mitarbeitenden

Die SOB ist eine attraktive und zuverlässige Arbeitgeberin, die die Bedürfnisse und Anliegen ihrer Mitarbeitenden ernst nimmt und diese aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens miteinbezieht. Wir beschäftigen rund 560 Personen und bilden pro Jahr ein gutes Dutzend Lernende aus. Dabei sind unterschiedlichste Berufe vom Gleisbauer über den Polsterer bis zum Zugbegleiter vertreten. Unsere Mitarbeitenden entlohnen wir marktgerecht nach ihrer Leistung und Funktion und fördern sie durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmassnahmen. Wir pflegen eine offene und ehrliche Kommunikation und setzen intern auf Fairness, Transparenz und Wertschätzung.

... auf Brücken und in Tunnels

Die direkte Verbindung der Ost- und der Zentralschweiz – von St.Gallen via Zürichsee bis nach Luzern – liess sich nur mit zahlreichen, teils atemberaubenden Kunstbauten verwirklichen, darunter die höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz, der 99 Meter hohe und 365 Meter lange Sitterviadukt bei St.Gallen. Kunstbauten machen einen Achtel unseres 123 Kilometer langen Schienennetzes aus. Mit einer maximalen Steigung von 50 Promille zwischen dem Zürichsee, Biberbrugg und Arth-Goldau sind wir auch eine Berg-und-Tal-Bahn. Diese Bauten sind Herausforderung und Verpflichtung für uns: Alles muss kontrolliert, gewartet und wenn nötig erneuert werden.

... in Zahlen

Verkehrsleistungen 2013

Zugkilometer: 3,6 Mio.
 Transportierte Fahrgäste: 13,5 Mio.
 Personenkilometer: 200,5 Mio.
 Energieverbrauch (kWh): 31,3 Mio.
 Ø zurückgelegte km pro Fahrgast: 14,9

Erträge 2013

Verkehrsertrag: 36,7 Mio. CHF
 Übrige Betriebserträge: 32,6 Mio. CHF

Wem gehört die SOB?

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%
 Pol. Gemeinde St. Gallen 5,69%
 Gemeinde Herisau 2,34%
 Bezirk Einsiedeln 0,95%
 Stadt Wädenswil 0,73%
 Pol. Gemeinde Romanshorn 0,73%
 Stadt Rapperswil-Jona 0,55%
 Ortsbürgergemeinde St. Gallen 0,48%
 Übrige Gemeinden/Bezirke 6,11%
 Privataktionäre 15,15%

Tunnels/Brücken/Strecke

Tunnels: 19
 Brücken, Viadukte, Unter- und Überführungen: 177
 Länge des Streckennetzes: 123 km
 Maximale Steigung/Gefälle: 50‰
 Höchster Ort auf dem Streckennetz (Biberegg): 933 m ü. M.
 Tiefster Ort auf dem Streckennetz (Romanshorn): 399 m ü. M.

Stationen der SOB

2013

- Start S-Bahn St. Gallen
- Übergang Voralpen-Express in Besitz der SOB

2012

- Fünfwöchiges Grossprojekt «Cluster 2012» zwischen Herisau und Lichtensteig

2001

- Fusion von BT und SOB zur Schweizerischen Südostbahn AG (SOB)

1992 – 1998

- Umwandlung der direkten Linie Bodensee–Luzern in den Voralpen-Express
- Gründung einer Gesellschaft durch BT, SOB und SBB zwecks Vermarktung des Voralpen-Express

1904 – 1910

- Gründung bzw. Betriebsaufnahme der Bodensee–Toggenburg-Bahn (BT)

1889 – 1891

- Gründung der Schweizerischen Südostbahn (SOB) durch die Fusion der Wädenswil-Einsiedeln-Bahn mit der Zürichsee-Gotthardbahn



unterwegs ...

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein eigenständiges, in der Ost- und Zentralschweiz verankertes Bahnunternehmen. Wir sind Know-how- und Innovationstreiberin in der Branche und übernehmen Technologie- und Systemführerschaften. Bund und Kantone unterstützen wir aktiv beim Erreichen ihrer Mobilitätsziele, indem wir unsere Rolle als kreative Innovatorin und Querdenkerin wahrnehmen.

Unser Kerngeschäft ist der Personenverkehr. Im Fokus unseres Denkens und Handelns steht die optimale Betreuung unserer Kundinnen und Kunden: Ihnen stehen wir in unseren Bahnreisezentren bereits vor der Fahrt beratend zur Seite und bieten ihnen attraktive Verkehrsleistungen mit schnellen und pünktlichen Verbindungen in modernem Rollmaterial.

Darüber hinaus sind wir auch für unsere Infrastruktur und die Wartung und Reinigung unserer Fahrzeuge zuständig. Für die Instandhaltung, Erneuerung und den Ausbau unserer Bahninfrastruktur setzen wir sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung primär auf eigene Ressourcen. Die eigenen Fahrzeuge sowie die von Dritten warten und reparieren wir in den Service-Zentren in Herisau und Samstagern.

Dafür stehen unsere motivierten Mitarbeitenden tagtäglich und praktisch rund um die Uhr im Einsatz.

... in die Zukunft

Die Schweiz ist ein Volk von Bahnreisenden. Schon heute ist das Schienennetz stark ausgelastet. Und Prognosen gehen von einem ungebrochenen Mobilitätswachstum aus. Das und die sich verändernden Ansprüche an den öffentlichen Verkehr erfordern von uns eine gründliche und vorausschauende Planung und Budgetierung aller Ressourcen. Als innovative Privatbahn wollen wir die Chancen des Eisenbahnmarkts nutzen und in unserem Marktgebiet und im Schweizer öV-System eine führende Rolle im Schienenverkehr einnehmen.



AI 10.14 | Layout: sag's | TheBildor: Samtis

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
+41 71 228 23 23 | www.sob.ch

Swiss Climate
Klimaneutral
gedruckt
SC2014041103 • www.swissclimate.ch

**FSC**
www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C008549