

# **Schriftzug**



**Die Zu(g)kunft unserer Kinder 9**  
**Faszination Gartenbahn 18**  
**«Eine Extrafahrt, die ist lustig ...» 28**

# Inhalt

## **Einleitendes**

Die Menschen der SOB **3**

## **Berufliches**

Rollenspiel im HR **4**

## **Detailliertes**

Einfahren, ausfahren **7**

## **Vorausschauendes**

Die Zu(g)kunft unserer Kinder **9**

## **Kniffliges**

Wettbewerb **14**

## **Erklärendes**

Schütze dich! **15**

## **Unternehmerisches**

Faszination Gartenbahn **18**

## **Bauliches**

Abwägen, aushandeln, anpassen **20**

## **Köstliches**

Mitten durch die Reben **22**

## **Wiederkehrendes**

Schienen auf den Zahn gefühlt **26**

## **Wissenswertes**

«Eine Extrafahrt, die ist lustig ...» **28**

## **Kurzes**

Gesichtszug **30**

## **Empfohlenes**

Ihr persönliches Reisebüro **31**

## **Impressum**

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG,  
Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen,  
www.sob.ch, info@sob.ch  
Erscheint zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst) in Deutsch, ist kosten-  
los und kann unter [www.schriftzug.sob.ch/abo](http://www.schriftzug.sob.ch/abo) bestellt werden.  
Layout & Grafik: sag's, St. Gallen | Druck: Typotron, St. Gallen |  
Auflage: 3200 Ex. | Papier: Munken Rough; FSC, ISO 14001.

Einleitendes

# Die Menschen der SOB



Wissen Sie, geschätzte Leserin, geschätzter Leser, was die SOB ausmacht? Es sind nicht die roten Flirts, die rund um den Säntis fahren. Es ist nicht der Voralpen-Express, der St.Gallen und Luzern verbindet. Es sind nicht die Gleise, Fahrleitungen oder Signale, die Zugfahrten überhaupt erst möglich machen. Es sind die Menschen.

Die SOB, das sind unsere Mitarbeitenden. Sie setzen sich täglich mit grossem Engagement für den Erfolg unseres Unternehmens ein. Daher ist es keine Frage, dass wir uns besonders viele Gedanken um ihre Sicherheit und Gesundheit machen. Das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung ist nur eine Massnahme von vielen. Die Ausrüstung kommt tagsüber zum Einsatz, wenn unsere Mitarbeitenden

in den Service-Zentren dafür sorgen, dass sämtliche Einzelteile unserer Fahrzeuge intakt sind und z.B. die Schiebetritte der Flirts unter die Lupe nehmen. Oder auch nachts, wenn sie während der Betriebspausen auf unserer Strecke unterwegs sind und Schienen schleifen. Damit die richtigen Personen zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind, ist unser Personal-Team ständig auf der Suche nach neuen Talenten und Fachkräften.

Die SOB, das sind auch unsere Kundinnen und Kunden. Allen voran die Kinder, die in 20 Jahren mit uns von Zuhause zur Arbeit oder zur Schule und wieder zurück fahren. Wie stellen sie sich den öffentlichen Verkehr der Zukunft vor? Auch die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden von heute sind uns wichtig. Durch das Clustering und Streckensperrungen versuchen wir, die Umstände bei Bauarbeiten für sie möglichst gering zu halten. Ausserdem beraten wir sie in unseren Bahnreisezentren bei der Reiseplanung, bieten Extradfahrten an oder zeigen auf, wo sie sich entlang unserer Strecke auf kulinarische Entdeckungsreise begeben können. Richtigen Bahnfans machen wir eine Freude, wenn wir sie einen Blick in unsere Gartenbahn-Werkstatt werfen lassen.

Ohne Mitarbeitende und ohne Kundinnen und Kunden gäbe es die SOB nicht. Wie Immanuel Kant schon sagte: «Der Mensch kann nicht gut genug vom Menschen denken.» Ich schätze meine Kolleginnen und Kollegen sowie unsere Kundinnen und Kunden sehr und freue mich, Ihnen in dieser Ausgabe einen Einblick in die menschliche Welt der SOB zu geben.

Thomas Küchler  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Den Schriftzug können Sie auch online lesen:  
[www.schriftzug.sob.ch](http://www.schriftzug.sob.ch)

Berufliches

# Rollenspiel im HR

**Bei der SOB arbeiten rund 600 Menschen. Jasmin Wirtensohn ist einer davon. Sie ist HR-Fachfrau und dafür zuständig, neue Mitarbeitende zu suchen und bestehende zu betreuen. Aber eigentlich tut sie weit mehr als das.**

Text und Fotos: Claudine Roth

Das HR – Human Resources, oder auf Deutsch: Personalwesen – ist bei der SOB fast komplett weiblich. Sechs HR-Fachfrauen, eine Lernende und seit 2016 eine Berufsbildnerin bilden zusammen mit dem Abteilungsleiter, dem einzigen Mann in der Runde, das Team. Nun könnte man die weibliche Besetzung damit erklären, dass Frauen in der Gesellschaft als einfühlsamer gelten und besser auf ihr Gegenüber eingehen können. Also Eigenschaften haben, die auch eine HR-Fachperson haben muss. Jasmin wäre der Beweis dafür, dass das stimmt.

175 Mitarbeitende der Geschäftsbereiche Support, Finanzen-HR, Immobilien-ICT und Unternehmensentwicklung betreut sie. 175 Männer und Frauen, Lernende, erfahrene Berufsleute und Akademiker, Mitarbeitende mit handwerklichem Geschick, Zahlenflair und Kommunikationssinn. Alle sind sie Menschen, die unterschiedliche Bedürfnisse haben. Jasmin kennt nicht jedes Bedürfnis, aber sie scheut sich nicht davor, es zu erfahren. Sie ist Beraterin, Zuhörerin, Vermittlerin und Vertraute. Und je nach Situation schlüpft sie in eine dieser Rollen.

## Der erste Eindruck zählt

Jasmin schätzt, dass sie etwa 60% ihres Pensums mit der Personalbetreuung verbringt. Die restlichen 30% – sie arbeitet Teilzeit – wendet sie für Administratives (Zwischenzeugnisse schreiben, Arbeitsverträge aufsetzen usw.) und Projekte auf. Zur Betreuung gehört auch die Personalrekrutierung, also z.B. das Bewerbungsgespräch. Doch bevor es zum Gespräch kommt, sichtet Jasmin erst einmal einen Stapel Bewerbungen. Was mitunter überraschen kann. «Manche Bewerbungsfotos bringen mich echt zum Lachen», gesteht sie. Zwar darf sie aus Persönlichkeitsschutz nicht verraten, was auf den Fotos genau zu sehen ist. Aber so viel lässt sie durchblicken: «Es ist nichts verkehrt am klassischen Porträtfoto.»

Je nachdem, welche Stelle ausgeschrieben ist, flattern schon mal an die 80 Bewerbungsdossiers ins Haus. Die Dossiers alle zu prüfen, nimmt viel Zeit in Anspruch. Jasmintipp: Den Lebenslauf zuerst lesen. Der sagt, zusammen mit dem Foto, schon sehr viel über die Bewerberin oder den Bewerber aus. Wenn der Lebenslauf überzeugt, nimmt sie sich die Zeugnisse und das eigentliche Bewerbungsschreiben vor. Und dann geht es ans Aussortieren. Von den rund 80 Dossiers bleiben am Ende etwa 15 übrig. Die Auswahl übergibt Jasmin der zukünftigen Führungsperson, die Unterstützung braucht. Zusammen, an dieser Stelle schlüpft Jasmin in die Rolle der Beraterin, suchen sie die fünf vielversprechendsten Dossiers aus und laden die Erstellerinnen und Ersteller derselben zum Gespräch ein.



Jasmin sieht sich als neutrale

Gesprächspartnerin. Aufmerksames

Zuhören gehört dazu.



### Wenn orange nicht reicht

Im Gespräch, an dem auch die zukünftigen Vorgesetzten dabei sind, tritt Jasmin kompetent auf. Ihre anfängliche Strenge – liegt vielleicht am Hochdeutsch – verfliet nach wenigen Sekunden. Eine Anekdote aus ihrem Berufsalltag, ein kleiner Witz und das Eis ist gebrochen. Vor allem bei den Bewerbern, die am Anfang ganz schön nervös sind. Nach der Begrüssung stellt sie die SOB vor und sagt, was sie vermutlich schon über 200 Mal gesagt hat. Dabei hat sie die Bewerber immer fest im Blick. Und ihren Kugelschreiber ebenso fest in der Hand. Der taugt nicht nur zum Schreiben, nein. Sie benutzt ihn als Zeiger, dreht ihn zwischen ihren Fingern, legt ihn kurz auf den Tisch, um ihn wenig später wieder mit Daumen und Zeigefinger aufzunehmen und weiter mit ihm zu spielen. Das alles scheint den Bewerbern nicht aufzufallen.

Sie hören aufmerksam zu. Und sobald Jasmin mit der Vorstellung der SOB fertig ist, ist das Gegenüber an der Reihe. Dann wird Jasmin zur Zuhörerin.

Ist das Gespräch nach einer bis anderthalb Stunden vorbei, die Bewerberin oder der Bewerber verabschiedet, bespricht sich Jasmin mit den Vorgesetzten. Wie hat sich die mögliche neue Kollegin geschlagen? Hat der potenzielle Kollege überzeugt? Jetzt ist Jasmin wieder Beraterin. Die Ampel zeigt orange. Jasmin ist nicht überzeugt. Für ein grünes Signal hat ihr was gefehlt. Die definitive Entscheidung überlässt sie allerdings den Vorgesetzten.

Sie entscheiden, mit wem sie in Zukunft zusammenarbeiten wollen. Doch bislang hat kaum jemand Jasmins Empfehlung ignoriert.

### Abschalten auf dem Heimweg

Dass man sich auch nach reiflich überlegter Entscheidung nie sicher sein kann, die richtige Person für eine Stelle ausgewählt zu haben, zeigen auch andere Erlebnisse, wie Jasmin zugibt. Ermahnungen, Verwarnungen und Kündigungen sind nichts Schönes, aber sie gehören zu ihrem Berufsalltag. Kommt es zu solchen ausserordentlichen Situationen, wird Jasmin zur Vermittlerin: Sie steht Führungskräften zur Seite, wenn sich Mitarbeitende zum wiederholten Mal nicht an Abmachungen halten, oder hilft Mitarbeitenden, die das Heu nicht auf derselben Bühne haben wie ihre Chefin oder ihr Chef, und sucht mit allen Beteiligten nach einer Lösung. Das kann manchmal ganz schön an die Nieren gehen, auch an Jasmins. Doch sie schafft es, das Berufliche im Büro zu lassen und nicht nach Hause zu nehmen.

Was sie sich nimmt, ist Zeit. Zeit für die Personalbetreuung. Und das schafft Vertrauen. Denn die Vorgesetzten und Mitarbeitenden öffnen sich Jasmin, weil sie ihr vertrauen. Sie pflegt den persönlichen Kontakt zu den Kolleginnen und Kollegen der Geschäftsbereiche, die sie betreut. Darum fährt sie regelmässig von St.Gallen nach Samstagern, wo viele Supportmitarbeitende sind, richtet sich in einem freien Büro ein, und meist bereits nach ein paar Minuten stehen die ersten Mitarbeitenden bei ihr im Büro und fragen sie um Rat. Eine Vertraute eben. Und mehr als nur eine HR-Fachfrau (das gilt übrigens auch für ihre Kolleginnen und ihren Chef).

### Die Stecknadel im Heuhaufen

In der Schweiz gibt es 4 884 000 Erwerbstätige, wovon 3 654 000 im 3. Sektor (Dienstleistungen) arbeiten, zu dem auch der öffentliche Verkehr gehört. Wie soll man in dieser Masse die passenden Mitarbeitenden finden? Kommt dazu, dass in gewissen Berufen Nachwuchs und Fachkräfte fehlen. Die SOB hat zwar noch kein Patentrezept gefunden, die Suche zu vereinfachen, aber immerhin erste Zutaten. So hat sie kürzlich ein Jobvideo produziert und auf diversen Kanälen verbreitet, um auf den Beruf «Lokführer/in» aufmerksam zu machen. Die SOB wird zudem öV-Lernende künftig selber ausbilden. Damit sichert sie sich die jungen Talente, um sie z.B. nach der Ausbildung zu behalten. Das neue Ausbildungskonzept ist aber nicht nur auf Lernende ausgerichtet. Auch ausgebildete Berufsleute will die SOB weiterbringen. Und dann von ihrem Wissen und Können profitieren.

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





Detailliertes

# Einfahren, ausfahren

**Ein Zug rollt in den Bahnhof. Bevor sich die Türen öffnen, fahren wie durch Zauberhand die Schiebetritte aus. Sie überbrücken den Abstand zwischen Perronkante und Zug. Jeder Tritt fährt genau so weit aus, wie es nötig ist, ohne dabei den Perron zu berühren. Aber woher weiss der Tritt, wie weit er ausfahren muss? Und was passiert, wenn er mal blockiert ist?**

Text: Denise Bachofen, Fotos: Daniel Ammann, Denise Bachofen

Unsere Züge des Typs Flirt sind mit Schiebetritten ausgestattet. Die Tritte schaffen einen Übergang zwischen dem Zug und den Perrons, die gemäss Behindertengleichstellungsgesetz 55 Zentimeter hoch sind. Durch den Schiebetritt können unsere Reisenden ebenerdig und hindernisfrei einsteigen. Flirt ist aber nicht gleich Flirt. Wir setzen zwei unterschiedliche Generationen ein: Flirt I und Flirt II. Diese Züge sehen fast identisch aus, unterscheiden sich aber in Details. Eines davon ist die Funktionsweise der Schiebetritte.

## Einzel programmiert

Der Schiebetritt verbirgt sich in beiden Flirtserien unter der Bodenplatte direkt bei den Türen. Hält ein Flirt I am Bahnhof, gibt der Lokführer die Türen frei. Dieses Freigabesignal geht an den Türrechner – ein im Türrahmen integrierter Computer. Der Türrechner gibt einen Ausfahrbefehl an den Schiebetrittrechner. Dieser wiederum leitet den Befehl an das Controllermodul weiter. Das Modul ist direkt in der Kassette unter der Bodenplatte eingebaut und startet nun den Motor, der den Tritt mittels Spindelmutterantrieb ausfährt.

Damit der Tritt weiss, wie weit er fahren muss, können im Flirt I die Ausfahrweiten für jeden Bahnhof einzeln programmiert werden. In der Grundeinstellung ist eine sogenannte Standardausfahrweite programmiert. Jede Abweichung davon muss aber separat definiert werden. Das kommt bei Bahnhöfen zur Anwendung, die keine geraden Perrons haben, sondern in einer Kurve liegen, wie z.B. in Wolferau und Degersheim.

Bei Kurvenbahnhöfen hängt der Abstand zwischen Perron und Zug davon ab, wo der Zug hält. Hält er etwas weiter vorne oder hinten, stimmt die Programmierung der Ausfahrlänge der Tritte nicht mit den Begebenheiten vor Ort überein und der Tritt überbrückt den Abstand nicht mehr ideal. Dieselbe Schwierigkeit tritt auf, wenn der Zug in Doppeltraktion – also mit zwei aneinandergeschlossenen Flirts – unterwegs ist. Dann muss der Zug weiter vorne halten, damit die ganze Komposition Platz hat. Dadurch sind die Türen an anderen Stellen, als wenn eine Komposition einzeln unterwegs ist. Also gehört bei anspruchsvollen Bahnhöfen einiges an Überlegungen und Programmierarbeit zu den Flirt I-Schiebetritten.

## Ein eigenständiges System

Die jüngere Generation Flirt, der Flirt II, ist mit einem moderneren Schiebetrittssystem unterwegs. Dieses kommt ohne Distanzprogrammierung aus. Der Tritt ermittelt mit zwei Ultraschallsensoren selbst, wie weit er ausfahren muss. Ein Sensor ist horizontal zum Perron eingebaut, der andere vertikal ausgerichtet, um auch tiefer liegende Perrons erfassen zu können. So ist der Tritt flexibel und kommt mit ausserplanmässigen Halten, z.B. bei einer Störung, sowie Kurvenbahnhöfen zugange.

Im Flirt II ist die Schiebetrittsteuerung im Türrechner integriert. Dadurch ist sie gut geschützt, weil kein Wasser in die Steuerung eindringen kann. Von dort geht das Signal direkt an den Motor, der dann den Tritt über einen Zahnriemenantrieb ausfährt.

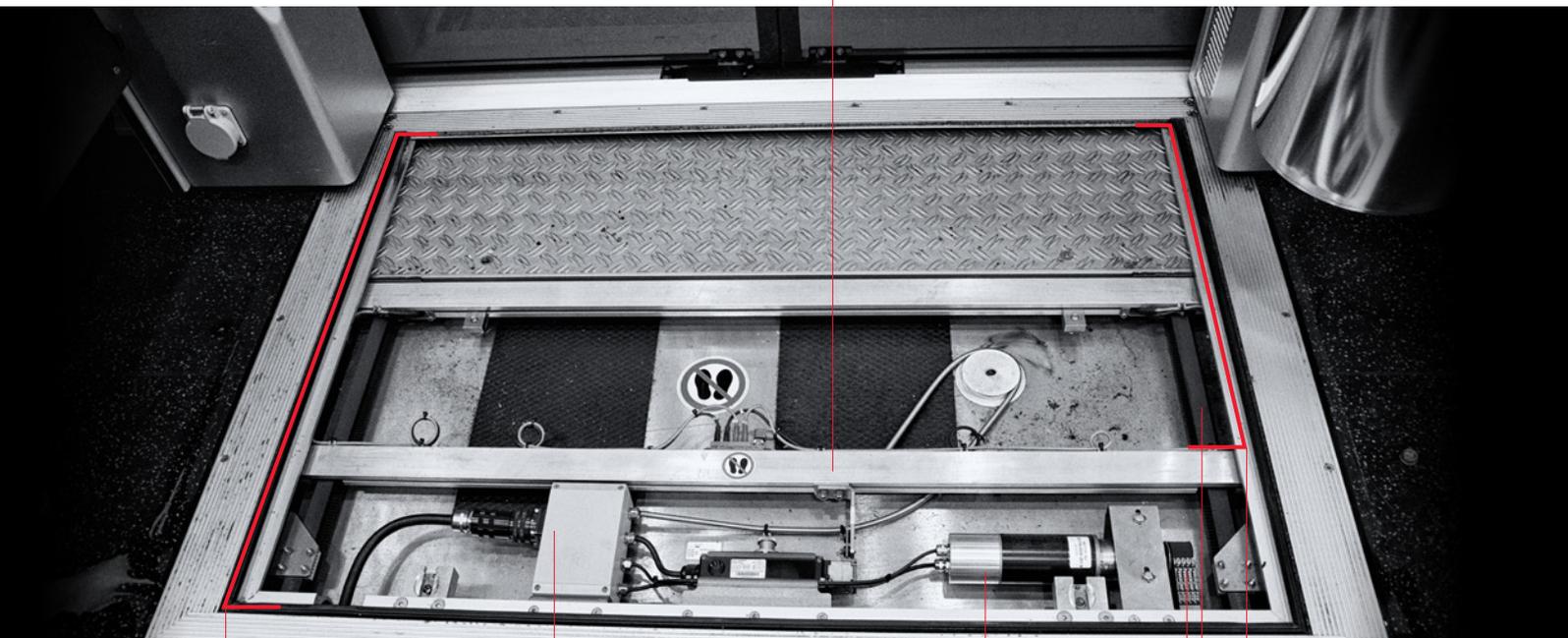
### Die Pflege

Für die SOB sind 23 Flirts mit je 8 Schiebetritten unterwegs, also insgesamt 184 Schiebetritte. Jeder Tritt wird in regelmäßigen Abständen in einem unserer Service-Zentren gewartet.

Neben der Wartung (Schmieren, Funktionskontrolle) müssen

die Schiebetritte auch gereinigt werden: In den Kassetten der Tritte findet man Zigarettenstummel, Kaugummis, Laub und im Winter viel Rollsplitt. Alles, was im ausgefahrenen Zustand auf den Schiebetritt fällt, zieht er beim Einfahren hinein. Diese Fremdkörper müssen wir im Unterhalt wieder entfernen, damit es nicht zu Störungen kommt. Sollte der Schiebetritt trotz regelmässiger Reinigung und Wartung einmal nicht richtig funktionieren, wird dies dem Lokführer angezeigt. Er wird versuchen, die Störung zu beheben, indem er z.B. den verklemmten Stein entfernt. Klappt das nicht, schliesst er die betroffene Tür ab und gibt sie erst frei, wenn der Schiebetritt wieder einwandfrei seinen Dienst tut.

Verriegelung: Eingefahren ist der Schiebetritt fest verriegelt, damit er sich während der Fahrt nicht bewegt.



Kassette

Stromversorgung

Motor

Zahnriemen

Dieser Teil bewegt sich vor und zurück. Dadurch, dass er gefedert ist (Trittbelegung), registriert er, wenn jemand während des Aus- oder Einfahrens auf den Tritt steht. Um Unfälle zu vermeiden, hält er dann sofort an.

Vorausschauendes

# Die Zu(g)kunft unserer Kinder

**Kinder kennen keine Konventionen, ihre Fantasie keine Grenzen. Aber was geht in ihren Köpfen vor? Wie sehen sie den Zug der Zukunft? Kinder oder Patenkinder unserer Mitarbeitenden haben uns Einblick in ihre Welt gewährt und für uns gemalt. Entstanden sind erstaunliche Zeichnungen mit viel Liebe zum Detail – teils verspielt romantisch, teils ganz konkret.**

Text: Claudia Krucker

Wo Erwachsene im Geist oft steckenbleiben, überbrücken Kinder Hürden, ohne nachzudenken – oder doch? Dank ihrer uneingeschränkten Offenheit werden Züge dreistöckig, bekommen Flügel, überqueren Wasser oder bewegen sich schwebend als Magnetbahn fort, angetrieben von Solarenergie. Ihre Züge fahren nicht einfach nur von A nach B, in ihren Zügen findet das satte Leben statt. Arbeit und Freizeit. Und in welcher Jahreszeit gereist werden will, kann erst noch frei entschieden werden. Dabei fehlen natürlich auch Komfort und Unterhaltung nicht. Selbst der gesellschaftliche Aspekt des Spiels scheint in 20 Jahren trotz moderner Unterhaltungselektronik noch gefragt – und das natürlichste aller Bilder im fahrenden Zug, unsere schöne Landschaft, wird durch grosse Fensterfronten weiterhin bestaunt werden.

Uns hat der Weitblick, die Detailtreue und das technische Flair erstaunt.

Ebenso das feine Gespür für die Umwelt und für die Bedürfnisse aller Passagiere und des Zugpersonals. Wenn der Zeithorizont von 20 Jahren für die Umsetzung sicher nicht realistisch ist, sind wir doch überzeugt, dass die eine oder andere Idee für unsere Kundinnen und Kunden der Zukunft irgendwann Realität wird. Aber schauen Sie selbst und lassen Sie inspirieren, von der bunten Welt, die strotzt vor Vertrauen und Zuversicht.



## Von Katrin (9)

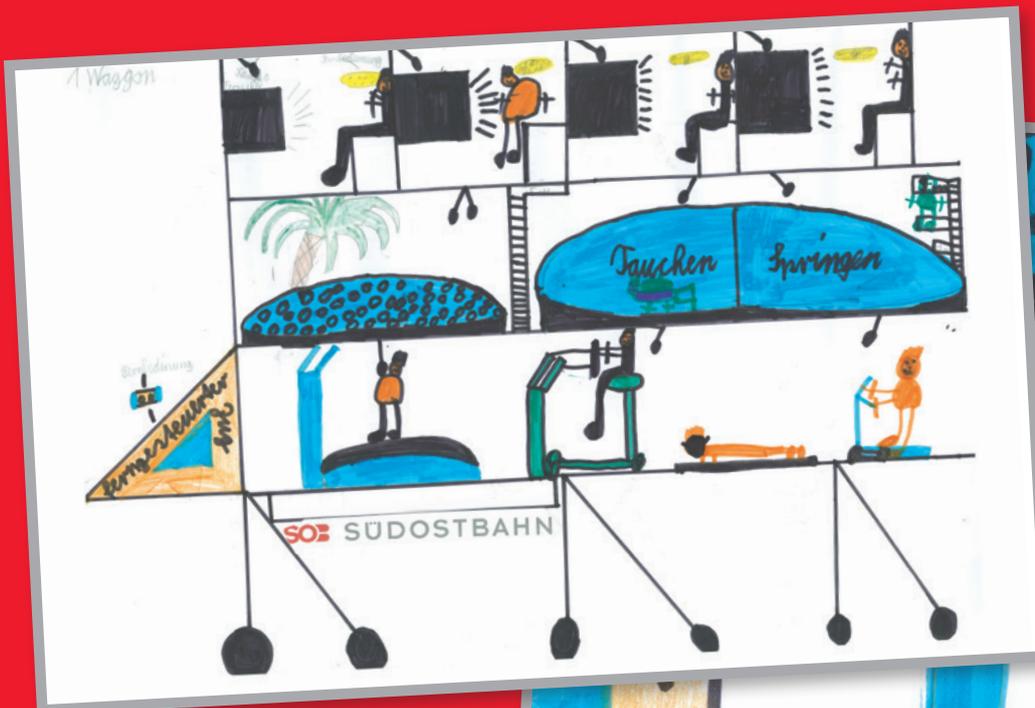
«An meinem Zug ist eine Unterwasserlampe und ein Schienenputzer. Dazu hat es hinten einen Propeller zum Vorwärtskommen. Innen hat es vier Zimmer und in jedem ein Himmelbett. Nebenan hat es zwei WCs mit riesiger Badewanne. Oben sieht man den Essraum und daneben den Fahrraum und die Küche. Nochmals nach draussen, dort hat es ausrollbare Flügel zum Fliegen.»

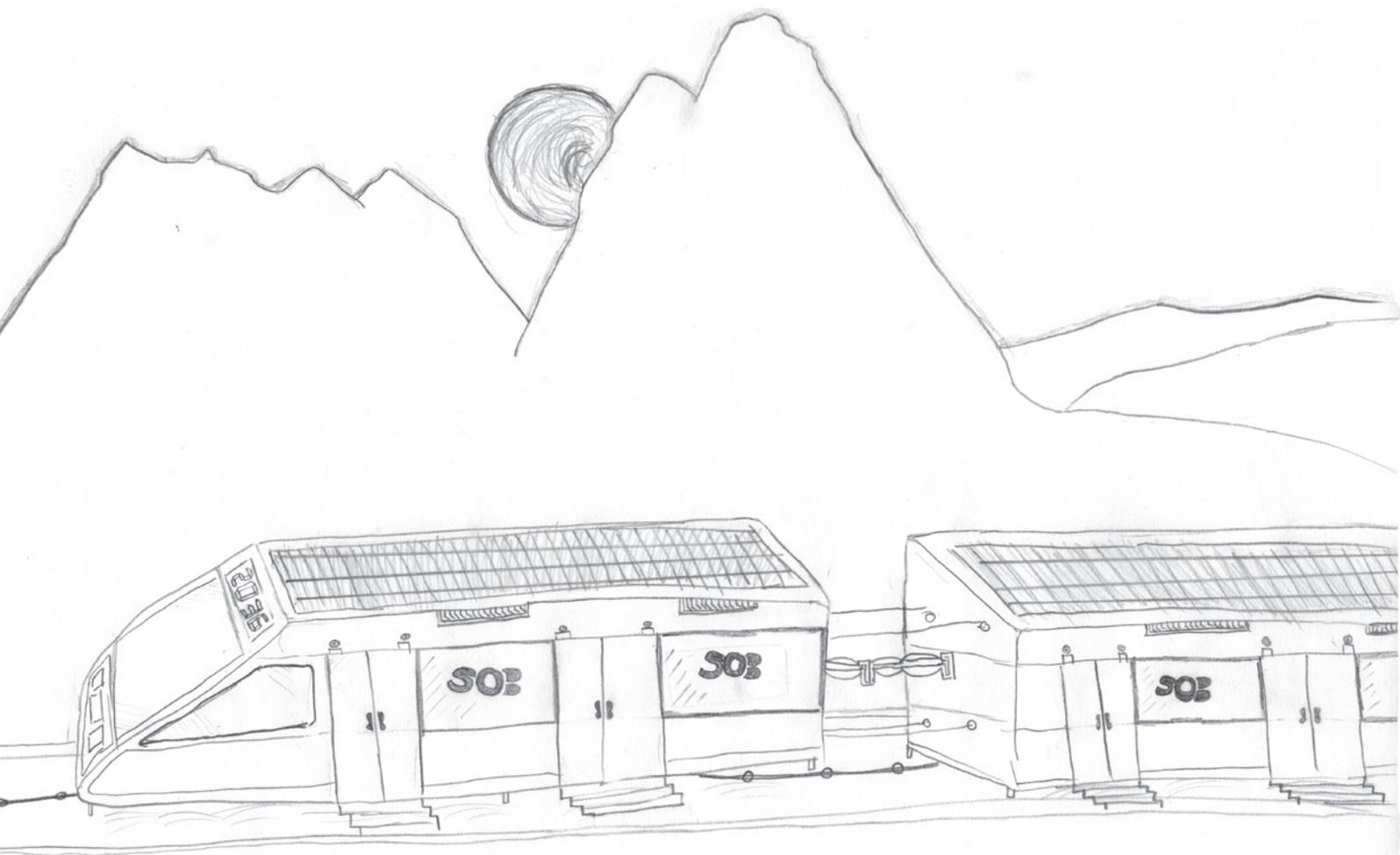




#### Von Anna (11)

«Mein Zug hat acht Zimmer, eine Küche, einen Operationsraum, einen Untersuchungsraum, einen Essraum und einen Unterhaltungsraum. Bei meinem Zug ist die Arbeit gerade schon da. Mein Zug kann auf Schienen und im Wasser fahren, und er fährt mit Diesel. So kann der Voralpen-Express ohne Fähre nach Friedrichshafen.»





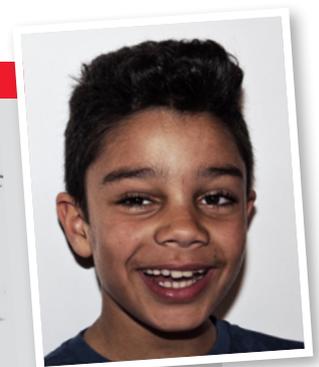
Von Sebastian (11)

**Solarbetriebener SOB-Zug fährt die Gotthardstrecke als Magnetschwebbahn, vorbei an den Schwyzer Mythen**

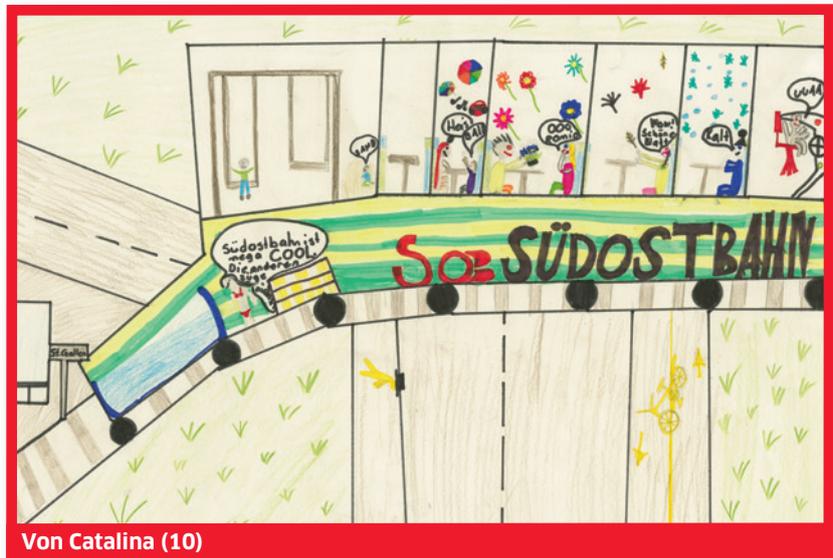
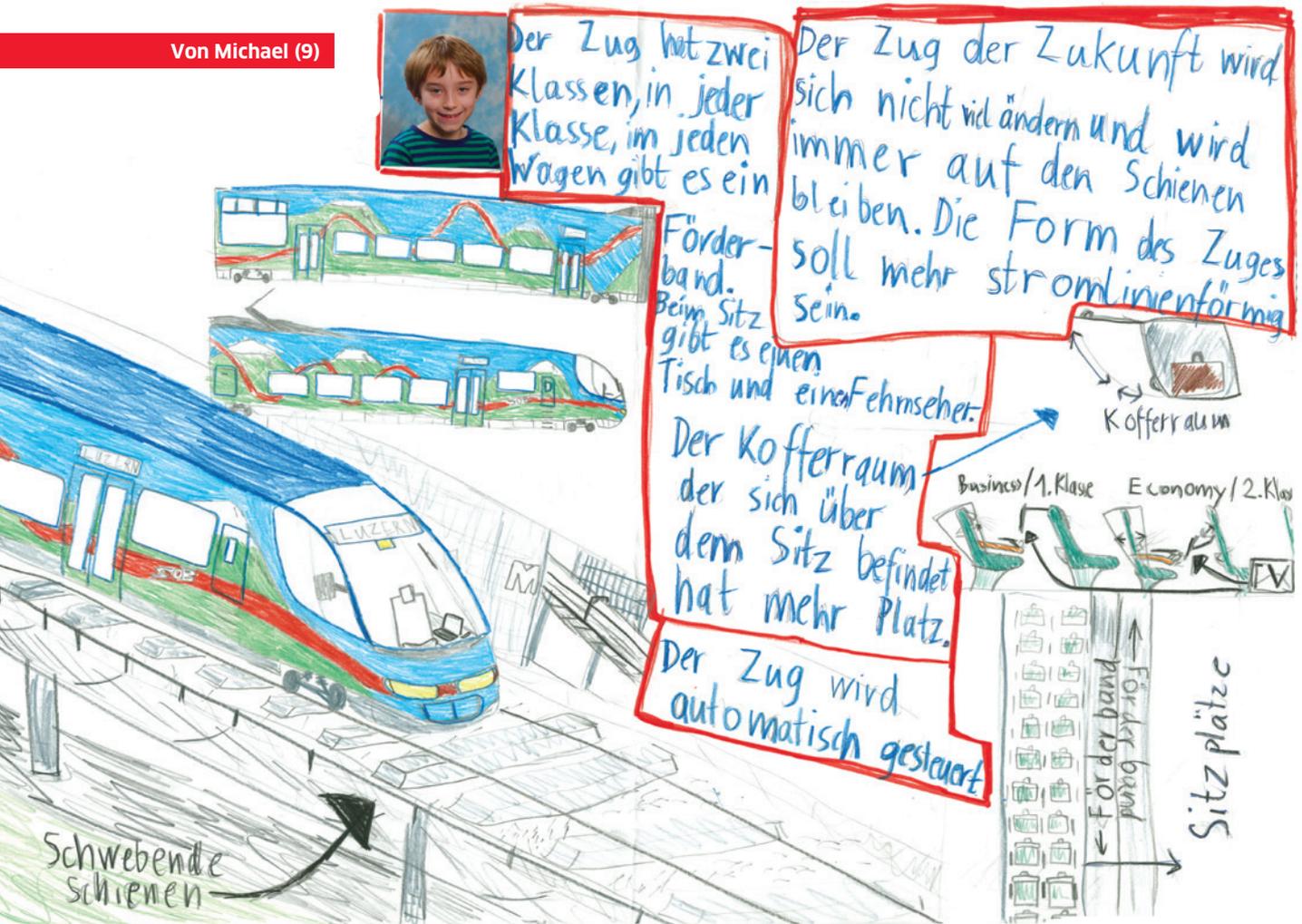
«Im Jahr 2036 fahre ich mit dem neu eingeführten, hocheffizienten Solarzug <Solei> zur Arbeit. Durch die Magnetkraft entfallen jegliche Räder und Schienen. Auch gibt es in der Zukunft keine störenden Stromleitungen mehr – die Landschaft kann durch grosse Glasfronten betrachtet werden. Im Talkessel Schwyz gibt es einen Solarbahnhof, wo die Züge mit Sonnenenergie aufgeladen werden, bevor sie Richtung Gotthard fahren.»

Von Jonas (9)

In 20 Jahren werden 70 Prozent der Züge 3D-Druck, ferngesteuert und mit Fernsehraum, Baderaum ... wird ... einen Fitnessraum eingerichtet sein. In allen Bereichen hat es Internetverbindung, ohne Kosten. Man kann praktisch alles schon im Zug erledigen (wie in der Freizeit).



Von Michael (9)



Von Catalina (10)

«Statt einem Schoför könnte in der Nacht ein Affe steuern. Dass die Menschen nicht in der Nacht fahren müssen. Es gibt einen normalen Wagen, wo die Temperatur normal ist, einen Sommerwagen, einen Herbstwagen, einen Winterwagen und einen Frühlingswagen. Da können die Menschen selber entscheiden, wo sie hin möchten. Aus jedem Wagen kommt Musik heraus. Den Kindern ist es niemals langweilig, darum gibt es einen Spielplatz. Die Menschen, die lange fahren, können in den Pool. Es hat auch

Handtücher. Es ist mega mühsam, wenn man vor der Barriere warten muss (ich wohne selbst neben einer), darum baut man eine Brücke. Der Zug fliegt nicht, weil ein paar Höhenangst haben (die Brücke baut man nicht zu hoch). Es gibt in jedem Wagen etwas zu essen und zu trinken. Und jedes Tier darf hereinkommen (wenn es giftig ist, ist es in einem ganz guten Käfig).»

**Von Nando (6)**

«Mein Zug ist ein <Doppeldecker>. Durch die riesige Glasfront (grau) können die Kinder während der Fahrt die Landschaft bestaunen. Das Schönste für mich sind die orangen Sitze und Tische, an denen wir gemütlich spielen und essen können. Mein Zug braucht unbedingt ein Steuerrad, weil es so als Lokführer mehr Spass macht. Hinter dem Führerstand ist ein bewegliches Element eingebaut,

damit der Zug gut in der Kurve liegt. Dadurch ist mein Zug superschnell.»



**Von Anna-Lena (9)**

**«Luxy» der Luxus-Reisezug der SOB**

«Im Jahr 2036 fahre ich mit dem neu eingeführten Luxuszug in den Süden in die Ferien. An Bord des neuen Zugs gibt es komfortable Sitze mit Sitzheizung und Massagefunktion. Jeder Sitzplatz verfügt über einen Fernseher, wahlweise Computer und Telefon – in allen Sprachen der Welt bedienbar. Der ausziehbare Tisch bietet sogar Platz für ein Spiel. Wer nicht spielen möchte, genießt die Aussicht durch die bodenlangen Fenster. Das grüne Design der Sitze verschmilzt mit der Landschaft: Man hat das Gefühl, im Freien zu fahren.»





Von Erika (9)

«Man kann schlafen und essen und Rutschbahn fahren und die Aussicht geniessen und Fernseh schauen.»

Kniffliges

## Wettbewerb

Welches Bild dieser Ausgabe zeigen wir hier in Nahaufnahme? Ihre Lösung (Titel des Beitrags und Seitenzahl) senden Sie bitte bis zum 31. August 2016 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. Wir wünschen Ihnen viel Glück.

1. Preis: Picknickgrill inkl. Grillgabel
2. Preis: SOB-Necessaire
3. Preis: SOB-Sportsack



Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die Gewinner werden benachrichtigt. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Es besteht kein Anrecht auf Barauszahlung der Preise. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mit Ihrer Teilnahme am Wettbewerb akzeptieren Sie die allgemeinen Wettbewerbsbedingungen.

Erklärendes

# Schütze dich!

**Als Arbeitgeberin liegen der SOB die Sicherheit und Gesundheit ihrer Mitarbeitenden am Herzen. Besonders, wenn sie potenziell gefährliche Arbeiten ausführen. Wir können die Mitarbeitenden aber nicht bis Feierabend in Luftpolsterfolie verpacken. Deshalb tragen sie, wenn immer nötig, die persönliche Schutzausrüstung (PSA). Doch was genau ist die PSA?**

Text: Claudine Roth, Fotos: Daniel Ammann, Model: Daniel Haltiner

Von den gut 600 Mitarbeitenden der SOB sind rund 260 in den Geschäftsbereichen Support und Infrastruktur angestellt. Ein Grossteil von ihnen erledigt täglich Arbeiten, die ohne die entsprechenden Fachkenntnisse oder Ausbildung gefährlich sein können. Ein Mitarbeitender des Ressorts Fahrbahn, der sich im Gleisbereich bewegt, begibt sich in Gefahr, weil Züge an ihm vorbeiraschen. Oder ein Kollege im Service-Zentrum, der auf dem Dach eines Zugs etwas repariert, geht in der Höhe ebenfalls ein Risiko ein. Um sich vor Gefahren zu schützen, tragen unsere Mitarbeitenden die PSA.

## Gesetze, Verordnungen und Vorschriften

Das Tragen der PSA ist in der Verordnung über die Unfallverhütung festgelegt. Die SOB ist laut Bundesgesetz zur Unfallversicherung verpflichtet, alle möglichen Massnahmen zu treffen, um Berufsunfälle und Berufskrankheiten zu verhindern. Das beinhaltet unter anderem technische und organisatorische Vorkehrungen\*, wie zum Beispiel die Tatsache, dass sich bei der SOB ohne konkreten Auftrag niemand im Gleisbereich bewegen darf. Neben Gesetzen und Verordnungen gelten für die Mitarbeitenden auch die Vorschriften der Suva (Schweizerische Unfallversicherungsanstalt) und der EKAS (Eidgenössische Koordinationskommission für Arbeitssicherheit) sowie weiterer Institutionen, die für die Arbeitssicherheit zuständig sind oder sich mit ihr befassen.

## Von Kopf bis Fuss geschützt

Kann die SOB durch die getroffenen Vorkehrungen die Unfallgefahr nicht oder nicht ganz ausschliessen, muss sie den Mitarbeitenden eine Schutzausrüstung zur Verfügung stellen. Die Kleidung hat neben der Schutz- auch eine Warnfunktion. Tagsüber sind die Mitarbeitenden dank der auffälligen orangen Farbe gut zu erkennen, bei schlechtem Licht oder nachts leuchten die reflektierenden Streifen an der Kleidung. Die Schutzausrüstung besteht aus vielen Einzelteilen, wovon jedes für einen bestimmten Zweck oder Arbeitsgang getragen wird.

\* Um zu bestimmen, welche Massnahmen in Kraft treten, findet zunächst eine Gefährdungsermittlung statt. Danach werden die Massnahmen nach dem STOP-Prinzip geplant: Substitution (Gefährdung entfernen), Technisch (Maschine durch sicherere ersetzen), Organisatorisch (Kennzeichnung, Schulung), Persönlich (Persönliche Schutzausrüstung). Die PSA ist somit Teil des STOP-Prinzips.

### Einzelteile der PSA

- 1** | Die Leuchtweste ist zu tragen, wenn Gleise überschritten und Fahrzeuge gekuppelt werden sowie wenn in technischen Räumen gearbeitet wird. Besucher oder Mitarbeitende von Drittfirmen, die sich in unseren Service-Zentren bewegen, tragen eine gelbe Leuchtweste, um sich von SOB-Mitarbeitenden zu unterscheiden.
- 2** | Bei der SOB tragen alle Mitarbeitenden lange Sicherheitshosen, auch im Sommer. Damit erfüllen wir die EN ISO 20471, eine international geltende Norm. Hochsichtbare Warnbekleidung, zu der die PSA gehört, ist auffällig. Je mehr Körperfläche ein Kleidungsstück bedeckt, desto auffälliger ist es. Kleidung der Schutzklasse 3 – zu der die lange Hose gehört – erfüllt die höchste Auffälligkeit. Und wir wollen, dass unsere Mitarbeitenden gesehen werden, wenn sie im Gleisbereich arbeiten. Weiter hat die lange Hose auch eine Schutzfunktion, denn beim Schienenschleifen oder Schweißen könnten sich die Mitarbeitenden an den Beinen verletzen. Bei Böschungsarbeiten stehen sie zudem manchmal zwischen giftigen Pflanzen.
- 3** | Sobald sich Mitarbeitende dauerhaft im Gleisbereich aufhalten, bei kühlen Temperaturen oder wenn sie mit Geräten und Maschinen arbeiten, die gefährlich für die Arme sind (z.B. Funkenflug, ätzende Farben), müssen sie langärmelige Oberteile tragen.
- 4** | Sobald es an Arbeiten geht, bei denen Absturzgefahr besteht, braucht der Mitarbeitende eine Schutzausrüstung gegen Absturz. Diese kann aus einem Seil, einem Auffanggurt und einem Falldämpfer bestehen. Die richtigen Teile werden je nach Einsatzort und Tätigkeit bestimmt.



1



5



6

- 5** | Handschuhe sind zwingend, sobald z.B. ein Mitarbeitender Fahrzeuge kuppelt. Entscheidend ist dabei, die richtigen Handschuhe für den Arbeitsgang zu wählen. Die Auswahl ist gross, die folgende

Aufzählung nicht abschliessend: Es gibt Schweißerhandschuhe, Stoffhandschuhe, Handschuhe für feuchte und ölige Materialien oder solche mit erhöhtem Schnittschutz.

- 6** | Bei der SOB ist klar geregelt, wann Mitarbeitende einen Helm oder die etwas bequemere Anstossskappe tragen müssen. Die Schutzbrille braucht es unter anderem bei Forstarbeiten oder wenn ein Mitarbeitender die Kreissäge benutzt.

- 7** | Sicherheitsschuhe sind zum Schutz der Füße (Schutzkappe, durchtrittssicher, sicherer Tritt dank hohem Schaft).



2



3



4

### Hauptsache sicher

Von einigen Teilen der Schutzausrüstung gibt es spezielle Ausführungen, zum Beispiel von der Sicherheitshose. Ein Mitarbeitender, der mit Fahrstrom zu tun hat, trägt störlichtbogenfeste und flammenhemmende Hosen. Diese verhindern den Unfall nicht, reduzieren aber dessen Folgen und schützen zusätzlich vor den thermischen Auswirkungen bei Starkstromunfällen, z.B. vor Verbrennungen. Für die SOB ist das Einhalten der Gesetze, Verordnungen und Vorschriften selbstverständlich. Die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeitenden steht an erster Stelle. Wir wollen bereits im Vorfeld des eigentlichen Arbeitsgangs alle möglichen Gefahren verhindern, sodass unsere Mitarbeitenden nach Feierabend gesund und wohlbehalten zu ihren Liebsten nach Hause zurückkehren können.



7

Unternehmerisches

# Faszination Gartenbahn

**Im SOB-Gebäude in Samstagern schrauben wir nicht nur an grossen Zügen, sondern auch an Modellen für Garten- und Parkbahnen. Für den Bau der Fahrzeuge im Kleinformat sind unsere Automatik- und Polymechnik-Lernenden zuständig – zuweilen mithilfe modernster Technik.**

Text: Claudine Roth, Fotos: Peter Schmidt, Claudine Roth

Gartenbahnen sind Modelleisenbahnanlagen, die im Freien – einem Garten oder einem Park – aufgebaut sind und auf die sich jemand setzen und damit herumfahren kann. Die SOB baut seit 1986 Gartenbahnen, von der Lokomotive über Waggon bis hin zu ganzen Kompositionen. Seit 1996 liegt der Bau der Modelle in den Händen der Lernenden des Geschäftsbereichs Support. Früher haben sie die kleinen Fahrzeuge für sich selbst gebaut und nach ihrer Ausbildung nach Hause genommen. Heute stellen sie die Modelle im Auftrag her – für Liebhaber oder für die Nachwelt.

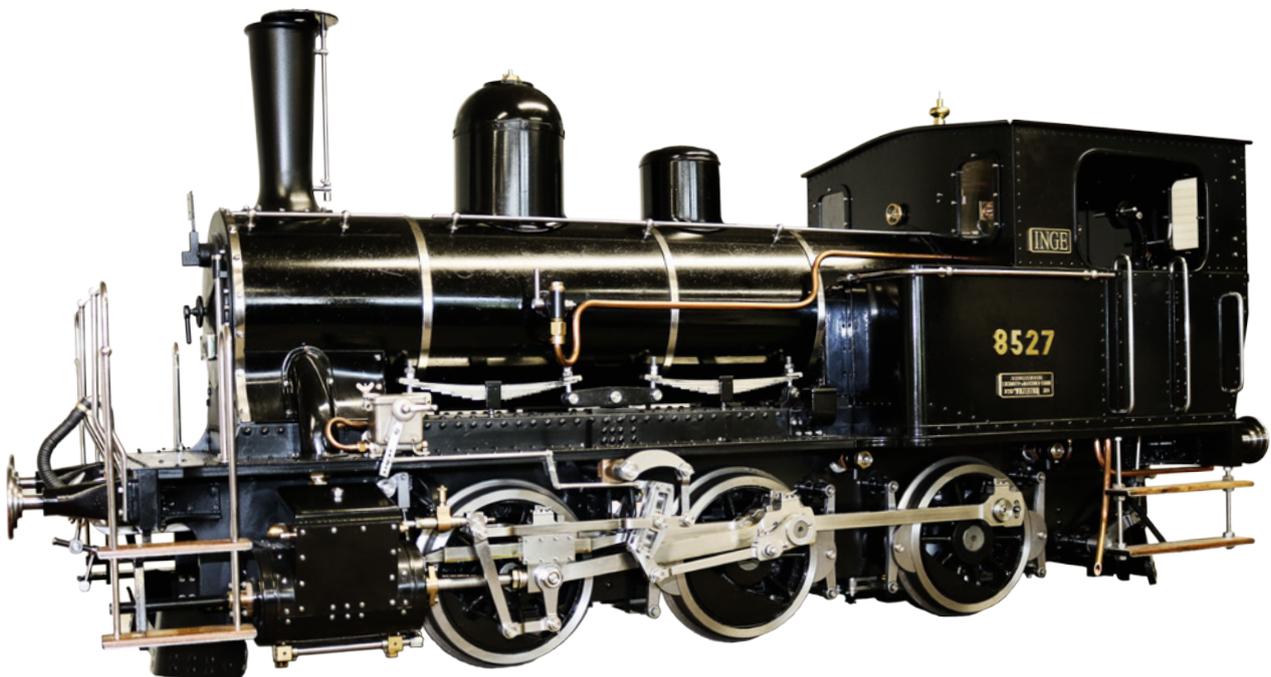
## Genaueres Arbeiten

Ein bis zwei Jahre dauert der Bau eines Modellfahrzeugs etwa. 50 bis 60 Stück seien bis heute unter seiner Aufsicht entstanden, schätzt Peter Schmidt, Leiter der Gartenbahn-Werkstatt und Ausbildungschef. Die meisten Bestellungen bekommt Peter von langjährigen Kunden, die aus dem bestehenden SOB-Sortiment ihren Favoriten aussuchen. Oder es bestellen andere Gartenbahnfreunde, die sich einmal pro Jahr an der weltgrössten Eisenbahnmodellausstellung in Karlsruhe Anfang Januar treffen. Dort ist auch die SOB vertreten und zeigt die neuesten und aussergewöhnlichsten Modelle, die in Samstagern entstanden sind. Das Tigerli zum Beispiel. Die schwarze Dampflokomotive mit goldenen Elemen-



Links die Tigerli-Lampe für die Gartenbahn, rechts in Originalgrösse

Das Tigerli war von 1896 bis in die 1960er Jahre im Einsatz.



ten ist eine beliebte Vorlage für ein Modellfahrzeug. Und für die Lernenden eine grosse Herausforderung. Fast alle Einzelteile stammen von ihnen. Vom einfachen Blechteil, das sie zuschneiden und biegen, bis hin zum schwierigen Dampfzylinder, für den sie mehr Zeit und Fingerspitzengefühl brauchen. Am Ende müssen die Einzelteile alle zusammenpassen, damit die Gartenbahn fährt und dem Käufer Freude bereitet.

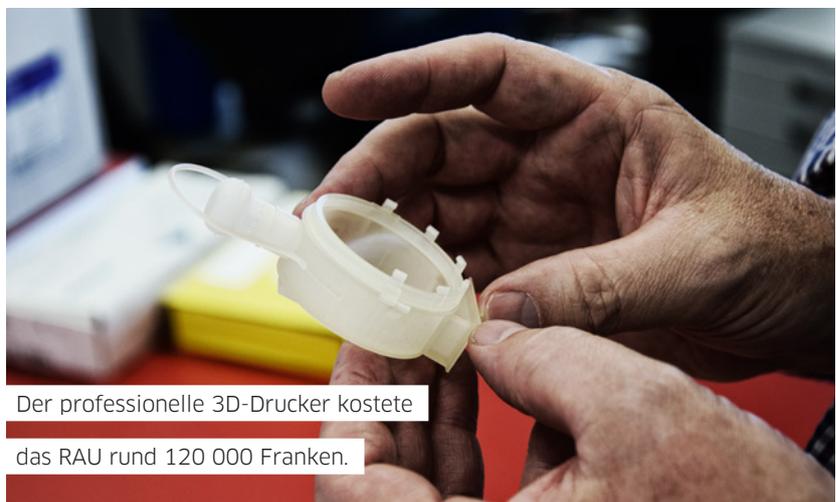
### Lampen aus dem Drucker

Seit 2011 arbeiten wir eng mit dem Regionalen Ausbildungszentrum Au (RAU) zusammen, das sowohl unsere Lernenden wie auch solche von anderen Unternehmen ausbildet. Die angehenden Fachkräfte arbeiten schon ganz früh in der Ausbildung produktiv. Sie stellen mechanische und elektronische Komponenten her, teilweise auf Vorrat, die wir in unsere Modelle einbauen. Durch den engen Kontakt zur Praxis bekommen sie einen anderen Bezug zu den Produkten, die sie während der Ausbildung fertigen, und wappnen sich für die Zeit nach der Lehre. Und auch die SOB profitiert. Speziell von der modernen Technik, die im RAU vorhanden ist.

Seit 2014 steht im RAU ein 3D-Drucker. Wurde der Prototyp eines Bauteils früher noch aufwendig aus Metall oder Kunststoff gefräst oder aus Karton geklebt, stammt er heute aus dem Drucker. So wie der Prototyp der unverwechselbaren Tigerli-Lampe. Der Drucker erhitzt das anfangs harte Rohmaterial, UV-härtendes Acrylat, und spritzt es in flüssiger Form durch eine Düse auf eine Platte. Die Platte bewegt sich auf den X-, Y- und Z-Achsen und formt allmählich den Prototypen, der vom Fertigprodukt kaum zu unterscheiden ist. Für die Hohlräume kommt Wachs als Stützmaterial zum Einsatz. Dieses Wachs wird nach dem Drucken im Schmelzofen wieder entfernt.

### Handwerk aus der Bronzezeit

Ist der Prototyp aus dem Drucker fertig, wird er im Wachsausschmelzverfahren, dem ältesten Giessverfahren, weiterverarbeitet. Als erstes wird von der Lampe eine Negativform aus Silikon gegossen und von dieser eine Positivform aus Wachs. Das Positiv wird mit Keramik ummantelt und ergibt eine zweite Negativform. Diese Form wird anschliessend ausgeschmolzen und z.B. mit Bronzeguss ausgegossen. Fertig ist die Lampe, die sogar leuchtet, im Massstab 1:7,8. Ins neueste Tigerli-Modell einbauen werden sie dann wiederum unsere Lernenden, in ihrer Gartenbahn-Werkstatt in Samstagern.



Der professionelle 3D-Drucker kostete  
das RAU rund 120 000 Franken.

# ***Abwägen, aushandeln, anpassen***

**Ertüchtigung und Modernisierung der Eisenbahnstrecken tangieren neben den Unannehmlichkeiten für Anwohnerschaft und Reisende den Zugverkehr. Er soll trotz aller Widrigkeiten, die die Bauarbeiten auslösen, pünktlich und sicher funktionieren – eine nahezu unüberwindbare Diskrepanz tut sich auf.**

Text: Ursel Kälin

Jährlich rund 12 Millionen Reisende transportiert die SOB und legt dabei 123 Erdumrundungen zurück. Das schafft sie nur, wenn alles rund und wie am Schnürchen läuft. Jede Störung belastet den Betrieb. Bauprojekte verursachen Einschränkungen im Zugverkehr. Dass jede Ausweitung des Angebots, wie die Einführung der S-Bahn und zusätzliche Nachtangebote, auch mehr Instandhaltung nach sich zieht, ist das eine. Seit dem Netzaudit 2011 ist bekannt, dass bei der SOB-Infrastruktur, speziell bei der Fahrbahn und etlichen Ingenieurbauten, Nachholbedarf bei der Erneuerung besteht. Auf 6 bis 7 Kilometer muss allein der Oberbau des rund 123 Kilometer langen SOB-Streckennetzes jährlich erneuert werden, um nicht von der Substanz zu leben. Erneuerung und Instandhaltung der Fahrbahn und der 100 Jahre alten Ingenieurbauten können aber nicht mehr nur in den Nachtbetriebspausen ausgeführt werden.

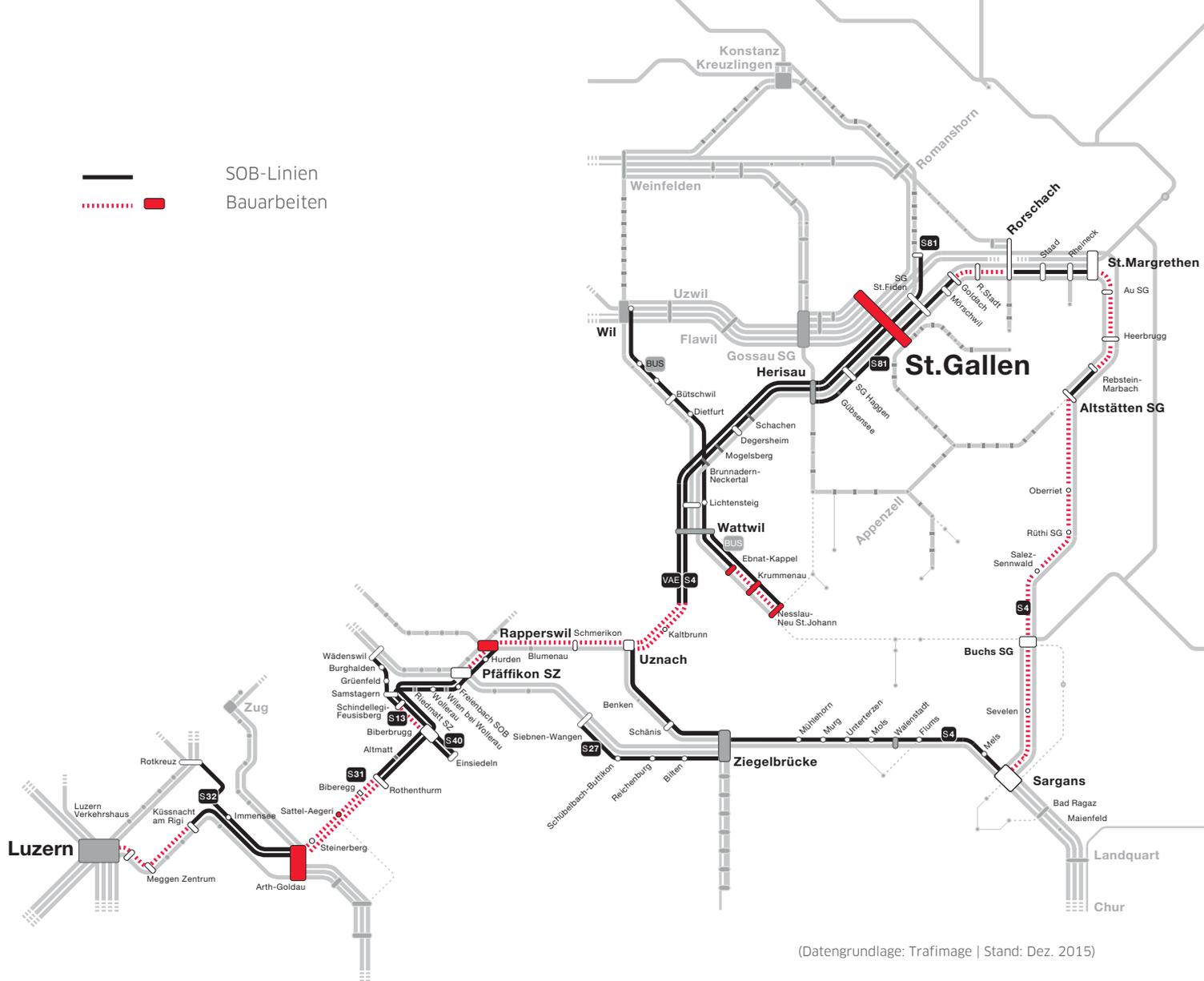
## **Zauberwort Cluster**

Hatten wir noch im ersten Jahrzehnt dieses Jahrtausends die Bauprojekte nachts ausgeführt und eine Strecke nur ausnahmsweise total gesperrt, so sahen sich die Planer für den Abbau des Nachholbedarfs bei der Erneuerung und für die Realisierung der zahlreichen (S-Bahn-)Projekte gezwungen, nach neuen Lösungen zu suchen. Nachtbetriebspausen, verlängerte Nachtbetriebspausen und Wochenendsperren sind inzwischen ausgereizt. Hinzu kommt, dass mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen das Angebot – auch für Nachtschwärmer – vermehrt ausgebaut wurde.

Wenn ein Bauprojekt zeitlich eng aufs nächste folgt und zu viele Nachtarbeiten und Langsamfahrstellen umfasst, bündelt man mit Vorteil mehrere Projekte. Dieses Vorgehen, Clustering genannt, wählte die SOB 2012 und sperrte für fünf Wochen den 23,4 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Herisau und Wattwil. 2013 folgten zwischen Wädenswil und Samstagern und 2015 zwischen Degersheim und Brunnadern-Neckertal weitere Projektbündelungen mit Totalsperren. 2016 wird im Obertoggenburg die Strecke zwischen Ebnat-Kappel und Nesslau-Neu St. Johann gesperrt, und zwar für zehn Wochen. Die Cluster 2017 und 2018 sind ebenfalls bereits in Vorbereitung.

## **Steigender Abstimmungsbedarf**

Neben grossen finanziellen und qualitativen hat das Clustering auch klare betriebliche Vorteile, denn Langsamfahrstellen fallen ebenso weg wie die Unsicherheiten bei der morgendlichen Streckenfreigabe. Aber das ist nur eine Sichtweise. Verkehrsseitig wächst mit jeder Baustelle der interne und externe Planungs- und Koordinationsaufwand. Er wird stetig komplexer und aufwendig.



ger. Seit der Einführung der S-Bahn St.Gallen sind wir mehrheitlich auf «fremdem» Trasse, d.h. auf dem Streckennetz anderer Infrastrukturbetreiber, unterwegs. Auch auf diesen Strecken nimmt die Bautätigkeit zu. Zurzeit erbringen wir beispielsweise Verkehrsleistungen in drei SBB-Bauregionen mit unterschiedlichen Bauprojektorganisationen. Auf der Voralpen-Express-Strecke zwischen St.Gallen und Luzern baut in diesem Jahr die SBB an mehreren Knoten gleichzeitig: St.Gallen, Rapperswil und Arth-Goldau. Die SOB stellt auf dem Seedamm die Rapperswilerbrücke instand, erneuert den Spurwechsel in Schindellegi, die Fahrbahn zwischen Rothenthurm und Sattel und saniert zwei weitere Brücken. Für den Rundkurs S4 gilt dasselbe: Auch hier reiht sich Bauprojekt an Bauprojekt, konzentriert auf das Rheintal. Die gegenseitigen Abhängigkeiten und Verknüpfungen zwischen den Transportunternehmen führen jedoch auch dazu, dass das System insgesamt instabiler wird. Und für die Kundinnen, Kunden sowie die Anwohnerschaft dürfte mit Blick auf die zahlreichen kleineren Projekte sicher ein Rheintaler Cluster vorteilhafter sein, als über Monate eine Baustellen-Perlschnur mit wechselnden Nachtintervallen und Wochenendsperrungen.

### Trotz Mehraufwand weniger Gewinn

Lösen sich die baubedingten Streckenunterbrüche zeitlich ab, folgt eine Baustelle nach der andern oder sind sie zeitversetzt oder gar parallel? Die Ressourcenfrage wird zum Zünglein an der Waage. Steht genügend Rollmaterial zur Verfügung? Wo kann oder muss ein Zug wenden, wo gibt es längere Standzeiten, wo kann er zusätzlich eingesetzt werden? Hat es ausreichend Lok- und Zugpersonal? Streckenunterbrüche bedingen immer mehr Personal und damit Mehraufwand. Geforderte Effizienzsteigerungen werden da zum Nullsummenspiel. Es sei denn, alle Beteiligten streben eine faire Lösung an. Hinzu kommt, dass Verkehr und Infrastruktur unterschiedlich alimentiert werden. Einseitige Optimierung der Wirtschaftlichkeit und Kostenminimierung schaffen unterschiedlich lange Spiesse und stören die Balance oder vernachlässigen die Anliegen der Reisenden. Das Dreieck Infrastruktur, Verkehr, Reisende weist Asymmetrien auf, die nach Optimierung rufen. Die diametral laufenden Interessen gilt es vermehrt abzuwägen, auszuhandeln und anzupassen – allein schon mit Blick auf das gemeinsame Unternehmensziel «Produktivitätssteigerung» und zum Vorteil der Kundinnen und Kunden.



Köstliches

# Mitten durch die Reben

**Im Winter fast schon unscheinbar zieht der Rebberg zwischen Wilen bei Wollerau und Freienbach SZ an den Fenstern unserer Züge vorüber. Der Rebberg heisst Leutschen und einer, der dort Weintrauben anbaut, ist Stefan Kümin. Ein Besuch bei ihm ist eine Lehrstunde in Sachen Weinproduktion - mit anhaltendem Abgang.**

Text: Claudine Roth, Fotos: SOB, Claudine Roth

Ein Geständnis vorneweg: Ich bin Wein-Laie. Ich trinke ihn zwar gerne, habe aber nicht wirklich Ahnung davon und kaufe die Flasche, weil mir das Etikett gefällt oder ich den Wein kenne. Das gestehe ich Stefan Kümin, Geschäftsführer der Gebr. Kümin Weinbau und Weinhandel AG (Gebr. Kümin AG) auch gleich, als er mich kurz nach Mittag in Pfäffikon SZ am Bahnhof abholt. Er nimmt mich trotzdem mit.

## **Ostschweizer Auslese**

Erste Station ist die Schlossanlage Pfäffikon, was mich irritiert. Die Gebr. Kümin AG ist doch in Freienbach beheimatet? Ist sie auch, klärt mich Stefan auf. Hier im alten Schlosskeller lagert bloss ein Teil des Weins. Und zwar der beste. Stefan öffnet die Türe zum Keller und sofort steigt einem der für alte Kellergewölbe typische feucht-modrige Duft in die Nase. Es ist kalt und dunkel. Die Wände sind mit Feuchtigkeitsschimmel bedeckt. Alles harmlos, beruhigt Stefan. Der Schimmel gehöre dazu.

In einem verschlossenen Teil des Kellers lagern 110 Barriques. Ein Barrique ist ein Eichenfass und diese hier sind aus Schweizer Holz. In den 110 Fässern



ruhen etwa 25 000 Liter Wein, wobei die Literangabe variieren kann. Denn Wein verdunstet, während er lagert. Nämlich rund 5% pro Fass. Das ist viel. Deshalb, und weil Wein in Fässern mit zu viel Luft oxidiert, werden die Fässer immer wieder aufgefüllt. Im Winter mehr als im Sommer, wegen der trockenen Luft.

### **Nackte Triebe**

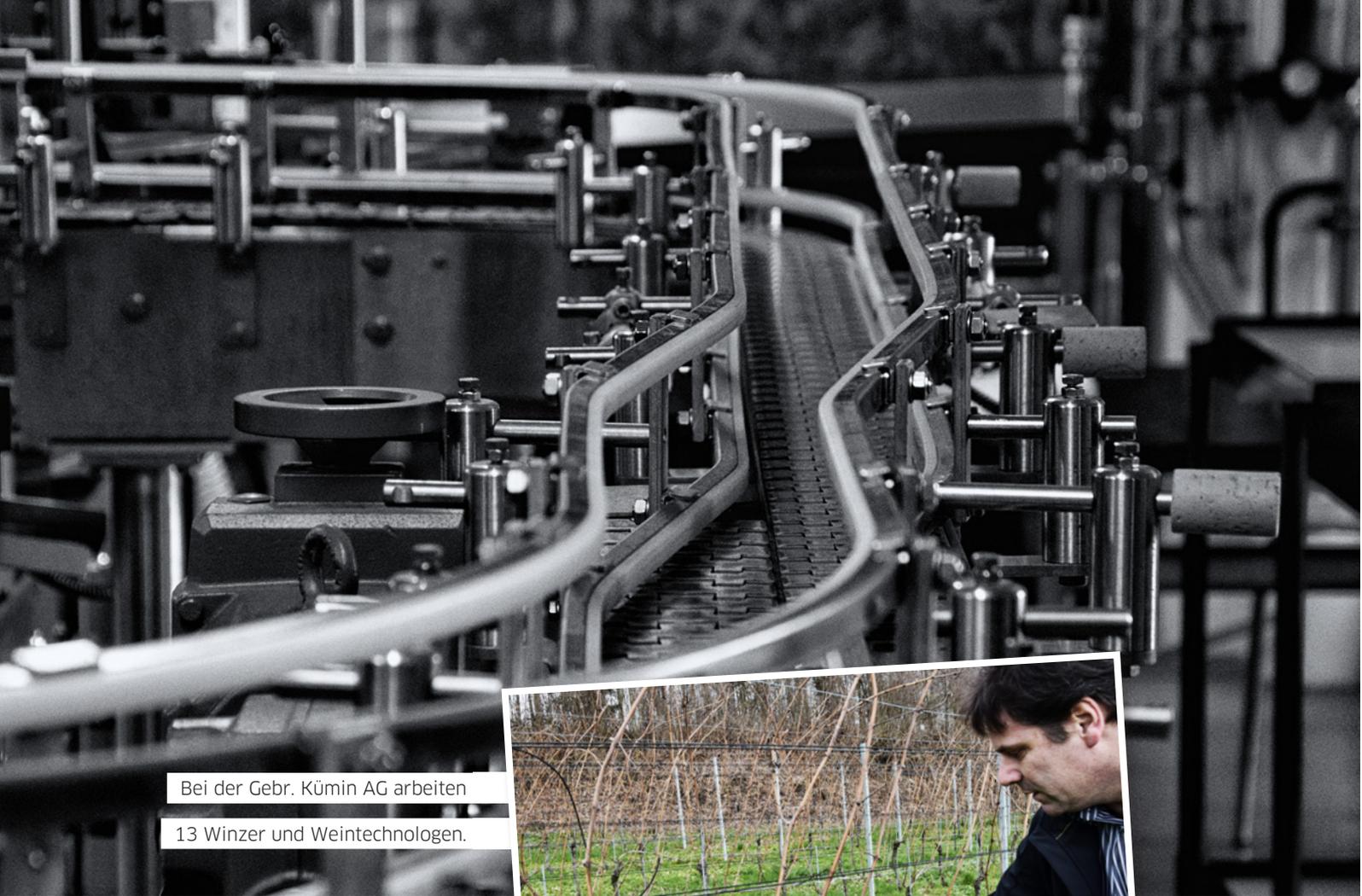
«Verdunstet» ist auch der letzte Rest des Schnees, der bis vor wenigen Tagen noch am Rebberg lag. Der Boden ist matschig, und ich trage definitiv die falschen Schuhe. Trotz Rutschgefahr führt mich Stefan zwischen die Reben. Der Rebberg ist vom Etzel und Rossberg umgeben. Der Rossberg hält meist auch das schlechte Wetter ab, wobei er 2011 vor dem grossen Unwetter kapitulieren musste. «Das war kein gutes Weinjahr», sagt Stefan.

«Mehr Glück hatten wir 2015.» Der letzte Herbst war trocken und warm. Perfekte Bedingungen für die Trauben, um zu reifen. Inzwischen lagert der Wein aus diesen Trauben in grossen Tanks im Weinkeller der Gebr. Kumin AG. Da gehen wir auch gleich hin. Aber zuerst lasse ich mir zeigen, wie ein Rebstock aus der Nähe aussieht und wie er für den Frühling vorbereitet wird.

Im Winter wächst in den Rebbergen nichts. Karg, leer und ein bisschen traurig sieht der Leutschen im Februar aus. Zwischen November und März werden die Rebstöcke für die nächste Blüte bereit gemacht. Dazu gehört auch das Schneiden der Reben. Die Winzer befreien die Fruchtrute, die sie bereits im Vorjahr ausgewählt haben, von unnötigen Trieben. Gleichzeitig bestimmen sie die Fruchtrute fürs nächste Jahr und kürzen sie auf ein paar Zentimeter. Die Fruchtrute fürs aktuelle Jahr behandeln sie sehr behutsam, denn die Knospen, oder Augen, aus denen die Früchte wachsen, sind sehr empfindlich. Wenn der Rebstock gestutzt ist, biegen die Winzer die Fruchtrute in die Waagrechte und binden sie an einen Draht. Jetzt fehlt nur noch die Sonne, und das Wachsen der Triebe kann beginnen.



Eine Knospe setzt sich aus  
einem Hauptauge und zwei  
Nebenaugen zusammen.



Bei der Gebr. Kümín AG arbeiten

13 Winzer und Weintechnologen.

Stefan war schon als Bub

oft in den Reben am Leutschen.



### Eigener und fremder Wein

800 Mannstunden pro Jahr stecken in einem Hektar Rebberg. Der Leutschen ist etwa 22 Hektar gross. 5,3 Hektar bewirtschaftet die Gebr. Kümín AG, die restlichen Reben hegen andere Grundbesitzer, unter ihnen das Kloster Einsiedeln. Ja, auch Mönche mögen Wein. Einer der Brüder des Benediktinerklosters, Pater Gall Morel, ist sogar mit einem Spruch auf dem Etikett des Leutschner Weins verewigt: «Sag an, wo ist dein Vaterland, ist's Limmatthal, der Rhone Strand? Verzeiht Ihr Welschen und Ihr Deutschen, ich bin von hier, ein Schwyzer, ab der Leutschen.» Die Gebr. Kümín AG kultiviert am Leutschen verschiedene Traubensorten, hauptsächlich Pinot noir und Riesling-Silvaner. Auch Spezialitäten wie Solaris, Freisamer oder Sauvignon blanc wachsen hier. Verarbeitet werden im Weinkeller nicht nur eigene Trauben. Die Gebr. Kümín AG ist die grösste Traubenaufkäuferin und -verarbeiterin der Region. Das stelle ich beeindruckt fest, als wir im Betrieb ankommen. 850 000 Liter Wein lagern im fast eisigen Keller, in riesigen und weniger grossen Tanks. Im Herbst, wenn die Trauben geerntet werden, herrscht auf dem Vorplatz vor Stefans Keller Hochbetrieb. Ein Weinbauer nach dem anderen bringt die Lese vorbei. 40 000 bis 50 000 Kilogramm Trauben pro Tag werden abgebeert und gemischt. Und je nachdem, ob daraus ein Rot- oder Weisswein entstehen soll, weiterverarbeitet, in Flaschen abgefüllt, etikettiert und zwischengelagert.



Für die Herstellung der Barriques hat

Stefan einen Küfer aus der Region beauftragt.

### Fruchtiges in Nase und Gaumen

Dass die Farbe der Traubenhaut nicht darauf schliessen lässt, was für eine Farbe der Wein hat, erfahre ich bei einer spontanen Degustation. Stefan und ich sitzen an einem Bartisch, der aus einem Eichenfass gemacht ist. Das Holz fühlt sich weich an. Man erkennt sogar noch die rötliche Verfärbung durch den Wein. An einem Pinot gris oder Grauburgunder – einem Weisswein, dessen Trauben rötlich-grau gefärbt sind – bringt mir Stefan das Degustieren bei. Ich halte das Weinglas am Stiel zwischen zwei Fingern meiner rechten Hand und schwenke es gegen den Uhrzeigersinn, also so, dass der Duft in meine Richtung weht. Dann steck ich die Nase ins Glas. Bouquet heisst das, was man riecht. Nun müsste ich eigentlich etwas Schlaues sagen, wie «Ich rieche Lychées.», aber ganz ehrlich, ich rieche einfach nur Wein. Degustieren könne man trainieren, beruhigt mich Stefan. Und das Geschmacksempfinden sei sehr subjektiv. Rieche ich also Lychées, muss das nicht für andere Weingeniesser gelten.

Als Nächstes setze ich das Glas an meine Lippen und nehme einen Schluck, während ich gleichzeitig Luft einsauge. Die ersten Tropfen lasse ich ein paar Sekunden im Mund und verteile sie mit der Zunge. Nun wird der nächste Sinn angesprochen. Ist der Wein süss, sauer, bitter? Unserer ist säuerlich und müsste mich auf der Zunge laut Charakterbeschreibung an Limetten erinnern. Auch das erkenne ich leider nicht. Zuletzt, als ich den Wein runterschlucke, beobachte ich, wie rasch der Nachgeschmack des Weins in meinem Gaumen abklingt. Abgang, nennt man das, oder Finale. Und endlich habe ich das Gefühl, dass ich etwas bemerke. Könnte aber auch der Alkohol sein, der mir so früh am Nachmittag schnell zu Kopf steigt.

[www.kuemin-weine.ch](http://www.kuemin-weine.ch)



«Dort, wo unsere Züge fahren und unsere Strecke durchführt, verstecken sich allerhand kulinarische Köstlichkeiten. Für jeden Schriftzug mache ich mich auf die Suche nach diesen Gaumenfreuden und entdecke dabei oft auch Überraschungen für Nase, Auge und Ohr.»

Claudine Roth, SOB

Wiederkehrendes

# Schienen auf den Zahn gefühlt

**Fahrbahnpflege ist ein bisschen wie Zähne putzen. Durch die regelmässige Behandlung der Schienen, des Schotters und der Schwellen erhöht die SOB deren Lebensdauer und senkt langfristig die Kosten. Ein besonderes Augenmerk gilt den Schienen, die die ganze Last der Züge tragen.**

Text: Denise Debrunner, Fotos: Daniel Frei, Denise Debrunner

Wer regelmässig Zähne putzt, kann sich länger über gesunde Zähne freuen, den Zahnarztbesuch vermeiden und so das Portemonnaie schonen. Ähnliches gilt für unsere Fahrbahn. Die SOB-Schienen haben eine durchschnittliche Lebenserwartung von 20 Jahren. Damit sie dieses Alter erreichen, werden sie regelmässig geschliffen, um Oberflächenschäden (Rillen, andere Unebenheiten, Risse usw.) frühzeitig auszubessern. Kleine Schienenschäden verschlechtern die Laufruhe der Fahrzeuge und nutzen die ganze Fahrbahn (Schienen, Schotter und Schwellen) stärker ab. Ein guter Zustand der Schienen zahlt sich also langfristig aus.

## **In Form bringen**

Neue Schienen verfügen über eine Walzhaut, die weg muss, bevor die ersten Züge fahren. Die Walzhaut schützt die Schienen beim Transport und Einbau vor äusseren Umwelteinflüssen, wie der Zahnschmelz die Zähne. Wenn die Schienen ab Werk geliefert werden, weisen sie am Schienenkopf einen sogenannten 13er-Kopfradius auf. Die SOB strebt allerdings einen 16er-Kopfradius an, da die Züge, die darüber fahren, ein besseres Laufverhalten haben und die Gleis-



se und Räder deutlich weniger abnutzen. Deshalb müssen wir die Schienen erstmals kurz nach dem Einbau in die gewünschte Form bringen und die Walzhaut abschleifen. Jeder Schienenkilometer wird mindestens alle vier Jahre geschliffen, damit das Schienen-«Karies» (Risse, Rillen, Riffel und Ausbrüche) entfernt wird und keine grösseren Schäden – im schlimmsten Fall Schienenbrüche – verursachen kann. Beim Schleifen wird die Schienenoberfläche zuerst rauer und die Fettrückstände auf den Schienen werden weggeschliffen. Das Fett sorgt für ein ruhigeres Fahrverhalten und weniger Lärm. Nach dem Schleifen sind die Züge deshalb für kurze Zeit lauter. Jeder Zug schmiert die Schienen wieder etwas nach und poliert die Oberfläche, sodass die Geräuschemissionen nach wenigen Wochen deutlich sinken.

### On parle français

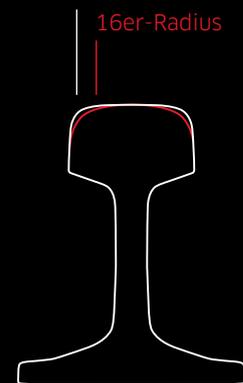
Geschliffen wird maschinell. Jeden Herbst ist der «Grizzly» auf unserem Streckennetz unterwegs. Der «Grizzly» ist ein 2500 PS starker Schleifzug, den wir jeweils für zwei Wochen im Jahr mieten. Während dieser Zeit bringt er 30 bis 40 Kilometer Gleis wieder in Form. Seinen Einsatz planen wir von langer Hand, damit der «Grizzly» wirtschaftlich unterwegs ist. Bei einem dieser Nachteinsätze zwischen Mogelsberg und Brunnadern-Neckertal haben wir den Schleifzug begleitet.

Bevor der «Grizzly» mit seiner Arbeit beginnt, kontrollieren Edi Souidi und sein Team aus Lausanne die Maschinen. Der Zeitplan ist eng, denn eine Störung am «Grizzly» könnte im schlimmsten Fall am kommenden Morgen zu Verspätungen im Zugverkehr führen. Neben der Überprüfung der Schleifsteine darf ein kurzer Funktionscheck der Kaffeemaschine nicht fehlen, denn die «Grizzly-Equipe» arbeitet nachts. Für die SOB ist an diesem Abend Dragan Popadic vom Fahrbahnteam Herisau dabei. Wenn Edi mit ihm kommuniziert, wechselt er auf Deutsch. Nachdem der letzte Zug die Strecke passiert hat, kontaktiert Dragan die SOB-Betriebszentrale. Zeigen die Signale freie Fahrt für den Schleifzug, setzt er sich in Bewegung.

### Millimetergenaue Arbeit

Im Führerstand herrscht hohe Konzentration. Der «Grizzly» darf die Zugsicherungsanlagen zwischen den Gleisen weder beschädigen noch herausreissen. Deshalb weist Dragan Edi auf heikle Stellen hin und hilft beim Programmieren der Hindernisse und Signale. Am Schleiftisch daneben kontrolliert ein Teammitglied die Schleifsteine. 48 grobe und 10 feine Steine sind auf dem fünfteiligen Gefährt versetzt montiert, sodass die Schienen von allen Seiten geschliffen werden. Die Steine verursachen dabei kein quietschendes, sondern ein tiefes, brummendes – und in Anbetracht der Grösse des «Grizzlys» – überraschend leises Geräusch.

Schienenkopf mit 13er-Radius



Computerbildschirme zeichnen die Arbeiten genau auf. Auf diesen Bildschirmen vergleicht Edi das Schleifergebnis mit dem Sollzustand.

### Nächster Einsatz des «Funkenzugs»

Je nach Beschädigungsbild am Gleis fährt der «Grizzly» bis zu sechs Mal über einen Streckenabschnitt. Das abgeschliffene Material sammelt sich in Schlackegebilden, die auf das Gleis fallen. Diese werden von der «Grizzly-Equipe» von Hand eingesammelt. Der Schleifzug verfügt zusätzlich über einen Staubsauger, der feinere Partikel einsaugt. Nur ein kleiner Teil verglüht im imposanten Funkenregen. Bei der letzten Durchfahrt des «Grizzly» erfolgt der Feinschliff.

In dieser Nachtschicht hat der Schleifzug sein Pensum nicht geschafft – es musste mehr weggeschliffen werden, als auf den ersten Blick ersichtlich war. Die fehlenden Kilometer wird er in den kommenden Nächten bearbeiten. Sobald der «Grizzly» seine Parkposition erreicht hat, ruft Dragan unsere Betriebszentrale an, um die Strecke freizugeben. Wenige Minuten später schmiert der erste Zug die frisch geschliffenen Schienen auf seinem Weg Richtung St. Gallen.



Edi Souidi kontrolliert den Ist- und Sollzustand der Schienenköpfe.

Wissenswertes

# «Eine Extradfahrt, die ist lustig ...»»

**Den Vereinsanlass oder Team-Event einfach mal in einen Zug verlegen? Bei der SOB ist das möglich, denn wir organisieren Extradfahrten für Vereine, Firmen oder Grossgruppen ausserhalb des regulären Fahrplans. Eine solche ist die Höfner Narrenfahrt, die ich Anfang Jahr begleitet habe.**

Text: Julia Grob, Fotos: Höfner Volksblatt, Julia Grob

Mein Dreikönigstag begann ohne den obligaten Kuchen, dafür aber mit umso grösserer Vorfreude. Zusammen mit 470 Fasnächtlerinnen und Fasnächtler durfte ich – selbst angefressener Fan der fünften Jahreszeit – an der 39. Höfner Narrenfahrt teilnehmen. Gebucht hatte die Extradfahrt die Fasnachtsgesellschaft «Fidelitas Wollerau». Um neun Uhr war ich in Samstagern mit Sascha Reichmuth, dem «Tätschmeister» der Narrenfahrt, verabredet. Selbstverständlich tauchte ich nicht in Alltagsklamotten dort auf, sondern warf mich in mein Kostüm, das ich mir am Abend zuvor bereitgelegt hatte.

## Die Ruhe vor dem Sturm

In Samstagern fiel es mir nicht schwer, den Narrenzug ausfindig zu machen, denn Fahrzeuge dieses Alters sind normalerweise nicht mehr auf unseren Strecken unterwegs. Nachdem ich Sascha begrüsst hatte, betrat ich den Zug und tauchte gleich in eine andere Welt ein. Alles war bunt geschmückt, Musik ertönte aus den Lautsprechern und die fleissigen Mitglieder der «Fidelitas Wollerau» setzten noch den letzten Schliff. Ich sollte die Chance nutzen und noch einmal durch den Zug gehen, rieten sie mir. Nachher würde das nicht mehr möglich sein. Gesagt, getan.

Nachdem alles fertig eingerichtet war, rief Sascha seine Truppe für eine Schlussbesprechung zusammen. Bei einem solchen Fest auf Schienen gab es einiges zu beachten. Also bestimmte Sascha für jeden Wagen einen Wagenchef, der die Horde Fasnächtlerinnen und Fasnächtler unter Kontrolle hielt.

## Wo Sepp Blatter auf Schlümpfe trifft

Um 11.30 Uhr setzte sich der Zug in Bewegung in Richtung Wollerau, wo die Narrenfahrt offiziell startete. Während der fünfminütigen Fahrt hatte ich kurz Gelegenheit, mit dem Zugbegleiter zu sprechen. Er sei gerne dabei, meinte er, doch alles liesse er nicht mit sich machen. «Wenn sie dich anmalen wollen, weigere dich nicht und halte die Hand hin. Sonst hast du die Farbe im ganzen Gesicht», riet er mir. Er muss es ja wissen, denn er begleitete die Höfner Narrenfahrt dieses Jahr schon zum neunten Mal.

Das Bild, das sich mir bei der Ankunft am Bahnhof Wollerau zeigte, war einzigartig. Da standen Minions, Heidis und Peters, Cowboys, Schafe, Piraten und Patrick Swayzes und eben Sepp Blatter und die Schlümpfe. 470 verkleidete Menschen, die bereit waren für die 39. Höfner Narrenfahrt. Das Einsteigen ging zügig voran und sobald der letzte Fuss das Trittbrett freigab, setzt sich der Zug in Bewegung. Wohin, war geheim. Zumindest für die neu Zugestiegenen. Ich wusste, wo das Ziel war. Manch einer versuchte, mir das Geheimnis zu



links: Julia Grob



Die Reise von Samstagern nach Lichtensteig dauert normalerweise rund eine Stunde. Der Narrenzug war dreimal länger unterwegs.

entlocken, doch ich blieb – auf ausdrückliche Anweisung der Organisatoren – hartnäckig und behielt die Endstation für mich.

### Ein Fest auf Schienen

Im Zug herrschte ausgelassene Stimmung. Es wurde gesungen, geschaukelt und gelacht. Ich wagte mich ein zweites Mal an die nun schwierige Aufgabe, mich durch die einzelnen Wagen zu kämpfen. An den Bars in den beiden ehemaligen Gepäckwagen – die Bars heissen Narrenpintli – herrschte Hochbetrieb. Es war eng. Als dann noch eine Kleininformation bestehend aus vier Musikanten zu musizieren begann, war der Stau perfekt. Gestört hatte das niemanden. Man hatte ja Zeit und die konnte man für Gespräche mit anderen Mitreisenden nutzen.

Die rund dreistündige Fahrt verging schnell. Ich schaffte es knapp, zweimal durch den ganzen Zug zu laufen, dann hielt der Zug auch schon in Lichtensteig – dem Ziel der diesjährigen Narrenfahrt. Doch das hiess nicht, dass die Feier vorbei war. Sie wurde nur in die Mehrzweckhalle im Dorf verlagert. Dort war bereits alles für die Verpflegung und das gemütliche Beisammensein hergerichtet und selbstverständlich war auch die Halle fasnächtlich dekoriert. Zum Einstieg gab es eine Suppe, direkt gefolgt von den traditionellen «Ghackets mit Hörnli». Die seien von der Narrenfahrt nicht mehr wegzudenken, sagte mir mein Tischnachbar. Nach dem Essen ging es auch gleich weiter. Eine «Guggenmusik» nach der anderen trat auf, die Leute standen auf den Stühlen, tanzten und sangen. Und Sascha versprach: «Es wird auch eine 40. Höfner Narrenfahrt geben.»

### Die Extrafahrt aus SOB-Sicht

Damit sich die Fasnächtlerinnen und Fasnächtler im Extrazug amüsieren konnten, musste die SOB im Vorfeld einiges organisieren. Weil alle unsere Fahrzeuge im regulären Einsatz waren, mieteten wir bei der SBB einen Extrazug an. Diesen holte einer unserer Lokführer zusammen mit einem unserer Zugbegleiter um fünf Uhr morgens in Zürich ab und fuhr ihn nach Samstagern. Für die Extrafahrt von Samstagern via Wollerau nach Lichtensteig brauchte es neben dem Fahrzeug auch Platz auf unserer Strecke. Wir mussten die Höfner Narrenfahrt an den Zügen vorbeischleusen, die gemäss Fahrplan unterwegs waren. Eine schwierige Aufgabe aufgrund des dicht befahrenen Streckennetzes. Um Zwischenstopps an Kreuzungsstellen oder ausserordentlichen Halten an Bahnhöfen kam die Festgesellschaft somit nicht herum. Das schien im Zug aber niemanden zu stören. Im Gegenteil: Man vergass zwischendurch sogar, dass man sich in einem fahrenden Zug befand.

### Extrafahrt gefällig?

Sind Sie für Ihr Team oder Ihren Verein noch auf der Suche nach einem besonderen Event oder Ausflug? Für die Abwicklung und Koordination von Extrafahrten ist Meinrad Schmid, Leiter Vertrieb, zuständig. Er steht Ihnen für Fragen unter [meinrad.schmid@sob.ch](mailto:meinrad.schmid@sob.ch) gerne zur Verfügung.

Kurzes

# Gesichtszug

**In jeder Ausgabe des Schriftzugs lassen wir eine Mitarbeitende oder einen Mitarbeitenden zu Wort kommen und geben ihnen so ein Gesicht.**

Illustration: Juri Schmid

## Ein guter Arbeitstag beginnt mit ...

einer heissen Dusche, damit ich wach werde. Danach kann der Tag beginnen.

## Welches war deine längste Reise mit dem Zug?

Im Nachtzug nach Hamburg.

## Dein Traumberuf als Kind?

Mein Traumberuf war ein typischer Mädchen Traum: Tierärztin.

## Worüber kannst du so richtig lachen?

Da ich ein fröhlicher Mensch bin, kann ich über einiges lachen. Und wenn ich mit meiner Familie zusammen bin, gibt es immer etwas zu lachen.

## Wem würdest du im Zugabteil gerne gegenüber sitzen?

Der Bloggerin Kristin Woltmann von «Eat Train Love». Per Zufall bin ich vor rund zwei Jahren auf ihren Blog gestossen. Gerne lasse ich mich durch ihre Berichte motivieren und inspirieren.

## Dein Lieblingsessen?

Nicht «Nein» sagen kann ich bei Desserts und schwarzer Schokolade.

## Dein Lebensmotto?

Ich bin überzeugt, dass alles im Leben einen Sinn hat. Darum gehe ich mit der Einstellung durchs Leben, dass sich immer eine neue Tür öffnet, wenn sich eine andere schliesst. Es ist vielleicht nur nicht immer auf den ersten Blick erkennbar.

## Welches Gesetz sollte es geben?

Leider kommen wir nicht ohne Gesetze aus. Allerdings bin ich der Meinung, dass es schon genug Gesetze gibt und es kein weiteres braucht.

**Sarah Schmid**

Sachbearbeiterin Immobilien  
(bei der SOB seit August 2009)



Empfohlenes

## Ihr persönliches Reisebüro Text und Fotos: Christian Hubli

**Wussten Sie, dass Sie in unseren Bahnreisezentren auch Reisen buchen können? Unsere Kolleginnen und Kollegen in Burghalden, Degersheim, Einsiedeln, Herisau, Nesslau-Neu St. Johann, Samstagern, Wattwil, Wittenbach und Wollerau beraten Sie gerne bei der Wahl Ihres nächsten Reiseziels. Ganz besonders ans Herz legen wollen wir Ihnen eine Reise nach Schottland. Die hat Christian Hubli, Mitarbeiter im Bahnreisezentrum in Einsiedeln, selbst erlebt und uns mit seiner Begeisterung angesteckt.**

### Auf Harry Potter's Spuren

Die Isle of Skye oder «An t-Eilean Sgitheanach», wie sie in der schottisch-gälischen Landessprache genannt wird, liegt an der Westküste Schottlands und ist die grösste Insel der Inneren Hebriden. Die Hauptstadt der «Insel des Nebels», nun kennen Sie auch die deutsche Übersetzung, ist Portree, mit knapp 2500 Einwohnerinnen und Einwohnern auch die grösste Stadt der Insel.

### Die Anreise

Die Reise auf die Isle of Skye führt von Zürich im TGV nach Paris und von dort im Eurostar nach London. In London nehmen Sie einen Tages- oder Nachtzug entweder nach Glasgow oder nach Inverness. Die Insel ist von zwei Seiten aus erreichbar.

Von Inverness führt eine Eisenbahn der Scotrail bis Kyle of Lochalsh und von dort ein Bus über die im Oktober 1995 eröffnete «Skye Bridge» nach Kyleakin. Diese Reise durch die wunderschönen Highlands, die kargen Landschaften, vorbei an den «Lochs», die je nach Wetter in den unterschiedlichsten Farben glitzern oder dunkel vor sich hin schlummern, ist ein besonderes Erlebnis.

Während die Reise von Inverness nach Kyle das ganze Jahr hindurch möglich ist, empfehle ich Ihnen die zweite Route nur zwischen Frühling und Herbst. Ausgangspunkt ist die moderne Stadt Glasgow. Die Fahrt im Zug nach Mallaig führt vorbei am Loch Lomond, weiter nach Fort William und durch unberührte, wilde und von hohen Gebirgen umgebene Landstriche. Wer die Bücher von Harry Potter kennt und liebt, wird sich auf dieser Fahrt inmitten des Geschehens wiederfinden, wurde doch die Eisenbahnlinie nach Mallaig als Drehort für den berühmten Hogwarts Express genutzt. Von Mallaig geht es mit der Fähre

von Caledonian MacBrayne nach Armadale, von wo aus Busse die ganze Isle of Skye erschliessen.

### Meine Tipps

Wer die Ruhe mag, ist auf der Isle of Skye sehr gut aufgehoben. Es gibt zahlreiche Wandermöglichkeiten etwa die Cuillin Hills mit den Black Cuillins und Red Cuillins. Die höchste Erhebung der felsigen Gebirgslandschaft und gleichzeitig die höchste der Insel ist Sgurr Alasdair (993 m ü.M.). Auch für Radfahrer bietet die Insel viel. Trotternish, die Halbinsel im Nordosten, ist laut Einheimischen der schönste Fleck der ganzen Insel. Hier findet man besonders Sehenswertes: den Old Man of Storr, einzelne Felspitzen vor einem hohen Felsmassiv oder den Quiraing, eine Gegend mit dramatischen und aussergewöhnlichen Felsformationen. Die Aussicht über das Meer in Richtung Westen zu den Inseln der Äusseren Hebriden oder gegen Osten über den «Sound of Raasay» über die dazwischenliegenden Inseln Rona, Eilean Tigh, Eilean Fladday und Raasay ist einmalig.

### Die beste Reisezeit

Die Isle of Skye kann zu jeder Zeit bereist werden. Während des Sommers jedoch macht die Touristenmenge schnell ein Mehrfaches der rund 10 000 Inselbewohner aus. Der Masse ausweichen kann man in den Monaten November und Dezember, wenn es still ist auf der Insel. Trotz des frühen Einnachtens – oder gerade deswegen – ist die Insel in den Wintermonaten einen Besuch wert. Und dank besonderer Wettereinflüsse kann es Anfang Dezember tagsüber schon mal um die 12 Grad Celsius warm werden, während die Schweiz bei minus 10 Grad Celsius zittert.





A4 04.16 | Foto: Lichtensteig

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



Swiss Climate  
**Klimaneutral**  
gedruckt  
SC2014041103 • www.swissclimate.ch



MIX  
Papier aus verantwortungsvollen Quellen  
FSC® C008549