

# **Schriftzug**



<b>Unter Strom</b>	<b>4</b>
<b>Dank Sand vorwärts</b>	<b>8</b>
<b>Schrebergärten entlang des SOB-Netzes</b>	<b>12</b>



# Inhalt

## **Einleitendes**

Pendeln Sie noch, oder leben Sie schon? **3**

## **Berufliches**

Unter Strom **4**

## **Kniffliges**

Wettbewerb **7**

## **Detailliertes**

Dank Sand vorwärts **8**

## **Unternehmerisches**

Die SOB zieht um **10**

## **Natürliches**

Schreibergärten entlang des SOB-Netzes **12**

## **Erklärendes**

Störungsmanagement in der Disposition **16**

## **Elektrisches**

Licht bei Bedarf **21**

## **Leckeres**

Von der Liebe zu Bienen **24**

## **Wissenswertes**

Die Kristallkugelleser **28**

## **Kurzes**

Gesichtszug **29**

## **Impressum**

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG,  
Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen,  
[www.sob.ch](http://www.sob.ch), [info@sob.ch](mailto:info@sob.ch)

Erscheint zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst) in Deutsch, ist kostenlos 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: 2500 Ex. | Papier: Munken Rough; FSC, ISO 14001.



Einleitendes

# Pendeln Sie noch, oder leben Sie schon?



Tippen Sie doch mal bei Google den Begriff «zur Arbeit pendeln» in das Suchfeld ein. Sie werden erstaunt sein, geschätzte Leserin und geschätzter Leser, wie viele Menschen sich bereits mit diesem Thema befasst haben. Zahlreiche Studien, Interviews, Kommentare oder Ratgeber befassen sich mit dem täglichen Arbeitsweg Tausender Schweizer Pendler. Ob Bahn, Tram, Bus, Velo, Auto oder zu Fuss spielt dabei keine Rolle. Hier herrscht bunte Themenvielfalt. Zumal der Alltag der Pendler viele Daten liefert, an denen sich gesellschaftliche Entwicklungen ablesen lassen.

Eines jedoch haben viele Studien gemeinsam: Letztlich geht es bei vielen der wahllos in den Suchergebnissen angeklickten Artikel um die Gesundheit. Kurz: Es geht um ein stress- und unfallfreies Pendeln von der Haustüre bis zum Arbeitsplatz – egal mit welchem Transportmittel.

Plaudern wir heute über das Pendeln mit dem Zug. Neben dem Hauptargument des stress- und unfallfreien Zugfahrens stehen einem im Zug viele Möglichkeiten offen, die das Reisen an den Arbeitsplatz im Vergleich mit anderen Transportmitteln attraktiv machen. Lesen zum Beispiel. Dabei denke ich nicht in erster Linie an eine Pendlerzeitung. Schnappen Sie sich den neuesten Bestseller, für dessen Lektüre Sie zu Hause keine Zeit haben, lehnen Sie sich in den komfortablen Sitzen unserer SOB-Züge zurück, klappen Sie den Buchdeckel auf, und versinken Sie bis zu Ihrem Zielort in Krimi-, Liebes- oder Science-Fiction-Abenteuer. Oder Pendenzen erledigen. Für Vielbeschäftigte bietet die Bahnfahrt eine störungsfreie Zone, um in Ruhe die unbeantworteten E-Mails zu erledigen oder um die pendenten Sitzungsunterlagen nochmals zu checken.

Sie haben gar keine Lust zum Lesen oder Arbeiten? Dann stecken Sie Ihr Handy weg, und lassen Ihren Gedanken freien Lauf. Spüren Sie bewusst das sanfte Ruckeln und die staufreie Fahrt auf den glatten Schienen, und geniessen Sie den Blick aus dem Fenster. Auch nach Jahren werden Sie auf Ihrer täglichen Pendlerstrecke immer wieder Neues entdecken. Jahreszeiten prägen das Bild. Alte Bauwerke verschwinden oder neue entstehen. Oder haben Sie auf Ihrem Weg zur Arbeit schon einmal die hübschen Schrebergärten beachtet, die auf einigen Streckenabschnitten in Reih und Glied entlang der Gleise auftauchen? Wir haben bei Menschen mit grünem Daumen an ihre Gartentüre angeklopft. Wer uns Einlass gewährt hat, lesen Sie in dieser Ausgabe ... und einiges mehr.

Thomas Küchler  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Berufliches

# Unter Strom

**Das Aufgabengebiet des Ressorts Fahrstromversorgung (FV) ist vielseitig und erfordert sehr viel Fingerspitzengefühl. Aber auch eine gewisse Robustheit, denn das Team um Stefan Hofmann ist bei Wind und Wetter unterwegs.**

Text und Fotos: Claudia Krucker

Während es einen Laien bereits beim Gedanken an Strom ziemlich kribbelt, bleibt Stefan Hofmann ruhig und gelassen. Mit seinem Teamkollegen Ralph Idhammer fährt er im Korb der Hebebühne rund vier Meter in die Höhe, dem Fahrdraht entgegen. Unter Strom, im übertragenen Sinn, stehe er selten, auch wenn er gelegentlich mal die Contenance verliere. Dies dann, wenn etwas nicht laufe wie geplant. Dann sei es aus mit der Ruhe, gesteht Stefan, der sich selbst zuweilen für pingelig hält, mit einem Schmunzeln.

Strom flösst ihm keine Angst ein. Aber Respekt hat er davor: Er kennt die Gefahren dieser unsichtbaren Energie. Der Respekt, sein Fachwissen, die jahrelange Erfahrung und die entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen schützen ihn und sein Team. Und unter Strom steht selbstverständlich auch die Fahrleitung nicht, wenn daran gearbeitet wird. Die Arbeitsstelle ist unter Einhaltung der fünf Sicherheitsregeln gemäss Art. 72 der Starkstromverordnung vorbereitet worden.

## Süsser Drittauftrag

In dieser Woche ist eine Vierer-Gruppe der SOB-Fahrstromversorgung in Frauenfeld tätig. Sie muss nicht mehr benötigte Teile der Infrastruktur zurückbauen, Fahrleitungen inspizieren und warten. Die Arbeiten erfolgen im Auftrag der Frauenfelder Firma Müller Gleisbau AG. Die rund drei Kilometer lange und teilweise sechsgleisige Anlage gehört der Schweizer Zucker AG. Über diese Gleise nimmt sie etwa die Hälfte der Zuckerrüben an, die im Werk Frauenfeld verarbeitet werden; jährlich sind das von September bis November zwischen 300 000 und 400 000 Tonnen. Die andere Hälfte wird mit Traktoren und Lastwagen über die Strasse angeliefert.



Volle Konzentration: Stefan

Hofmann braucht bei seinem

Job einen klaren Kopf.





Wenig Platz, luftige Höhe: Hier muss jeder Handgriff sitzen.



Der Korb der Hebebühne misst gerade mal gute zwei Quadratmeter. Darin finden drei Personen Platz – und eine Werkzeugkiste; diese scheint eher spärlich bestückt. Stefan und Ralph arbeiten Hand in Hand. Jeder Griff sitzt. «Da sich die Fahrleitung je nach Saison und Temperatur zusammenzieht oder ausdehnt, ist Millimeterarbeit nur teilweise gefragt. Es gibt aber Komponenten, bei denen auch ein Zehntelmillimeter eine Rolle spielt.» Stefan baut auf seine Praxis und sein gutes Augenmass. Für ihn sind gute Zusammenarbeit und Kollegialität enorm wichtig. Und Vertrauen. Das ist es auch, was ihm an seiner Arbeit besonders gut gefällt. «Wenn man tage- und nächtelang zusammenarbeitet, muss man sich aufeinander verlassen können. Man kennt sich mit der Zeit sehr gut.» Wenn Stefan den «Engländer» verlangt, reicht Ralph ihm ganz selbstverständlich den «Franzosen», wie der Rollgabelschlüssel in Vorarlberg heisst, wo Ralph herkommt.

#### **Flink trotz Hitze**

In rund anderthalb Stunden sind der angelenkte Spurhalter und der Isolator ersetzt. Zwischendurch haben Stefan und Ralph auch noch einige Äste geschnitten, die zu nahe an die Fahrleitung herangewachsen waren. Arbeiten, die an der SOB-Strecke normalerweise das Ressort Bahnbahn ausführt. Die Heckenschere mussten sie aus dem Führerhaus des Schienentraktors holen, da dafür definitiv nicht auch noch Platz war im Korb. Die Zeit für das Nieder- und Hochfahren des Korbs nutzen sie für eine Verschnaufpause und um Wasser zu trinken. Es ist heiss an diesem Nachmittag; der Helm und die Schutzausrüstung tragen ihren Teil bei.

Stefan, der ursprünglich Automatiker gelernt hat, arbeitet seit bald fünf Jahren bei der SOB als stellvertretender Leiter Fahrstromversorgung. «Mir gefällt die Arbeit sehr. Vor allem die Abwechslung und dass ich auch nach zwölf Jahren auf diesem Beruf immer noch Neues lernen kann. Das Gesamtsystem Eisenbahn fasziniert mich.» Seine Aufgaben teilen sich rund zur Hälfte in Büro- und Montagearbeiten. Als Sachverständiger definiert er, welche Fahrleitungsschaltungen für Baustellen benötigt werden, ist für die strategische Weiterentwicklung verantwortlich und erarbeitet Grundlagen für Prüfungen und Richtlinien als Basis für die Planung von Projekten (Erneuerungen und Erweiterungen). Ausserdem sitzt er in verschiedenen Gremien, so auch in Arbeitsgruppen des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV). Draussen leitet er die Arbeitsstelle und packt an. Das Team ist bei jeder Witterung unterwegs, Tag und Nacht, im Sommer und im Winter, bei Regen oder Schnee. Einzige Ausnahme: Gewitter. Das Arbeiten wäre dann wegen der Blitze zu gefährlich.

#### **Drinnen und draussen**

Zu den Arbeiten draussen gehören der Unterhalt der Fahrleitung und die Instandhaltung der Erdungsgarnituren in den Bahnhöfen, aber auch Umbauten wie kürzlich in Brunnadern oder Fahrleitungsneubauten in Schachen in den letzten Jahren.



Und wenn der Strom einmal in Form von Blitz vom Himmel kommt, wenn Unwetter, umgestürzte Bäume oder auch Vögel und Störungen an den Fahrzeugen die Fahrleitung beschädigen, sind Reparaturarbeiten angesagt. Um einen guten Zustand der Fahrleitung zu gewähren, laufen Stefan und sein Team die 123 Kilometer lange SOB-Strecke präventiv einmal jährlich ab und kontrollieren sie alle drei Jahre auf der Hebebühne. In der Regel hält ein Fahrdraht 40 Jahre, die Masten und Ausleger 80. Auf viel befahrenen Strecken reduziert sich die Lebensdauer des Fahrdrahts auf einen Fünftel.

Das Sichern an einfachen Strecken dauert zehn Minuten (an komplizierten bis zu 30); und die Aufhebung der Sicherung nimmt auch einiges an Zeit in Anspruch. Deshalb muss bei den heutigen kurzen Zugfolgezeiten meist nachts gearbeitet werden. Das macht Stefan nichts aus. Im Gegenteil. Er genießt die Ruhe und die kühleren Temperaturen. Da stören ihn auch die vielen Spinnen nicht, die sich in den Metallteilen verkriechen. Er ist ungebunden und würde am liebsten nur nachts arbeiten, dann gäbe es keine Schichtwechsel; die Umstellung fällt ihm nicht immer leicht. «Aber das ist immer noch besser als die Arbeit auf Montage», für Stefan einer der Hauptgründe für den Wechsel von seinem letzten Arbeitgeber. «Bei der SOB kann ich wieder in meinem eigenen Bett schlafen.» Und die Kollegen sind auch immer die gleichen, das schätzt Stefan sehr.

### Spannung

Hingegen sind solche Drittaufträge wie in Frauenfeld eine willkommene Abwechslung. Insgesamt füllen Stefan und Ralph in dieser Woche drei Behälter mit etwa 800 Kilo Material, das sie ausgewechselt haben, alles fein säuberlich getrennt: Kupfer, Alteisen und Porzellanisolatoren. Bald geht es



Ein eingespieltes Team: Ralph Idlhammer (l.)

und Stefan Hofmann (r.)



zurück nach Herisau; Stefan hat die entsprechende Lokführerausbildung um den Robel, den neusten SOB-Diesellokomotor, mit dem Mannschaft und Material transportiert und der deshalb von ihm auch Schientaxi genannt wird, via Romanshorn zu überführen. Doch zuvor lässt er die Fahrleitung wieder unter Strom setzen. Kurze Zeit später steht sie unter einer Spannung von 15 000 Volt. Sie kann einen Strom von 400 Ampère führen. Dies entspricht einer Leistung von sechs Megawatt, also der maximalen Leistung einer Lokomotive – oder für Laien vielleicht etwas nachvollziehbarer ausgedrückt: dem Strom, den 200 Einfamilienhäuser verbrauchen.



Gehören bald der Vergangenheit an:

Viele der Beschriftungstafeln werden abgebaut.

### Elektrifizierung

Die erste elektrische Bahn der Schweiz war die 1888 eröffnete Tramway Vevey-Montreux-Chillon (VMC), die ihre bis 1958 existierende 1000-mm-Strecke mit Gleichstrom 500 Volt betrieb.

Die Schweiz hat in dieser Zeit eine Vorreiterrolle in der elektrischen Zugförderung eingenommen. Das beweisen diverse Errungenschaften in diesem Bereich, so z.B. die Versuchsstrecke Seebach-Wettingen, die das heute im deutschsprachigen und im skandinavischen Raum übliche System mit einer Spannung von 15 000 Volt und einer tiefen Frequenz erstmals betrieben hat. Diese Rolle war teilweise der Rohstoffarmut (Kohlemangel) der Schweiz geschuldet, weitere Treiber waren auch der Reichtum an Wasser und die damit verbundene Möglichkeit, die Wasserkraft zu nutzen.

Bereits 1920 beschloss der Verwaltungsrat der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) die Elektrifizierung der Strecke St. Gallen-Wattwil. Nach einer Normalisierung der Kohlepreise 1921 wurde dieser Beschluss allerdings wieder sistiert. 1930 dann fiel der Entscheid definitiv, und ab dem 4. Oktober 1931 konnte zwischen St. Gallen und Nesslau sowie ab dem 24. Januar 1932 zwischen Romanshorn und St. Gallen bereits elektrisch gefahren werden. Die frühere Südostbahn fuhr ab dem 15. Mai 1939 elektrisch.

Die Schweiz ist seit 1968 praktisch vollständig elektrifiziert.

Kniffliges

## Wettbewerb

Welches Bild dieser Ausgabe zeigen wir hier in Nahaufnahme? Ihre Lösung (Titel des Beitrags und Seitenzahl) senden Sie bitte bis zum 28. Februar 2017 an: Schweizerische Südostbahn AG, Redaktion Schriftzug, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, oder an einsteigen@sob.ch mit dem Betreff «Wettbewerb Schriftzug». Absender (Name, Adresse, Ort) nicht vergessen. Viel Glück.

1. Preis: Panorama Messer
2. Preis: Taschenlampe
3. Preis: Jasskarten-Set



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.

Detailliertes

# Dank Sand vorwärts

**Laub, Nebel, Raureif, Eis, Flugschnee, Blütenstaub oder Tau wirken auf unseren Schienen wie Seife. Zugräder finden kaum Halt, und insbesondere auf den 50-Promille-Strecken kann es bei Beschleunigungs- oder Bremsmanövern rutschig werden. In solchen Momenten ist das Fingerspitzengefühl unserer Lokführerinnen und Lokführer gefragt.**

Text und Fotos: Denise Debrunner

Den Zügen geht es dabei nicht anders als uns, wenn wir mit profillosen Schuhen über eine Eisfläche gehen. Sie finden einfach keinen oder nur wenig Halt. Im Bahnjargon spricht man dann von schlechter Adhäsion. Um diese zu verbessern, greift unser Lokpersonal zu einem einfachen Mittel: Es streut Sand. Nicht von Hand, sondern durch ein Sandrohr, das im Radbereich angebracht ist und das den Sand mithilfe von Luftdruck direkt zwischen das Rad und die Schiene rieseln lässt. Dabei braucht es gar nicht viel. Schon eine Handvoll Sand kann einem 400 Tonnen schweren Voralpen-Express helfen, den Halt wieder zu finden und vorwärtszukommen.

## Geratter und Geruckel

Wenn sich das Motorengeräusch verändert und es mehr pfeift und rattert als sonst, weiss Michael Müller, Lokführer und Mitarbeiter Flottenmanagement der SOB, dass es Zeit ist, den Sanderknopf im Führerstand zu betätigen. «Wir sehen es den Schienen nicht zwingend an, ob sie rutschig sind. Dafür spüren wir es umso mehr, wenn die Räder keinen guten Schienenkontakt mehr haben.» Auch den Reisenden im Zug bleibt das nicht verborgen. Der Zug ruckelt, und die Beschleunigung verläuft unregelmässig.



Kleine Körnchen, grosse Wirkung





Den Sander bedient der

Lokführer im Führerstand.

Gerade die neuen, stark beschleunigenden Fahrzeuge benötigen mehr Sand. Der Effekt ist der gleiche wie bei Autos mit starken Motoren: Wenn die Fahrer zu schnell beschleunigen, drehen die Räder durch. Das kann auch bei Zügen passieren. Zum Beispiel dann, wenn unsere Frauen und Männer im Führerstand den Zug schnell auf die gewünschte Geschwindigkeit bringen, weil sie knapp oder sogar zu spät unterwegs sind. Dann hilft oft nur noch Sand, um den Fahrplan einzuhalten.

### Altes Prinzip für moderne Fahrzeuge

Ob eine Lok oder ein Triebfahrzeug über einen Sander verfügt, lässt sich einfach feststellen. Von aussen kann man die Sandtankdeckel sehr gut erkennen. Sie sehen aus wie Tankdeckel an Autos. An den Rädern darunter sind die Sanderrohre angebracht. Beim «Flirt» gibt es pro angetriebenes Drehgestell vier und beim Voralpen-Express sind es pro Lok oder Triebwagen ebenfalls vier Sanderrohre. An einer Voralpen-Express-Komposition oder an einer Flirt-Komposition sind insgesamt acht Sanderrohre angebracht – aber nur vier davon sind jeweils im Einsatz. Die Rohre sind so angebracht, dass sie in beide Richtungen sanden können. Die SOB-Flotte ist heute schon fast komplett mit Sandern ausgestattet. Und das ist auch nötig: Als «Berg-und-Tal-Bahn» müssen unsere Züge zwischen Wädenswil-Biberbrugg, Pfäffikon-Samstagern und Arth-Goldau-Steinerberg 50 Promille überwinden. Zwar dürfen die Steilrampen im Südnetz auch von Fahrzeugen ohne Sander befahren werden, allerdings liegt es dann im Ermessen des Lokpersonals, ob und wie schnell es bei den vorherrschenden Wetterbedingungen die Strecke fährt. Deshalb setzen wir auch zukünftig auf Fahrzeuge mit Sander, damit wir unsere Fahrzeuge überall ohne Einschränkungen einsetzen können, und stattdessen die neuen Triebfahrzeuge des Voralpen-Express mit dieser «Anfahrhilfe» aus.

### Hier Sand, da nicht

Die Fahrzeugflotte der SOB verbraucht pro Jahr ungefähr 32 Tonnen Sand, der sich mehrheitlich im Schotterbett sammelt. Das Lokpersonal ist angehalten, den Sander so wenig wie möglich und massvoll zu verwenden. Gerade im Bereich von Weichen kann der Sand zusammen mit dem Fett die beweglichen Teile verschmutzen, sodass diese häufiger gewartet werden müssen. Auch sollte nicht bis zum Stillstand des Fahrzeugs gesandet werden. Denn beim erneuten Anfahren kann schon ein kleines Sandhäufchen auf dem Gleis ein Hindernis sein, um den Zug wieder in Bewegung zu setzen.

Alternativ zum Sand kann das Lokpersonal die Zugkraft des Fahrzeugs reduzieren. Dadurch erhalten die Räder die Gelegenheit, den Kontakt zu den Schienen herzustellen. «Eine sanfte und gefühlvolle Bedienung des Zugs verringert den Sandverbrauch», meint Michael.

Unternehmerisches

# Die SOB zieht um

**Schon ein privater Umzug ist mit grossem Aufwand verbunden. Schränke ausmisten, Altlasten entsorgen, Schachteln packen, Möbel auseinanderbauen und möglichst keine Schraube verlieren. Ähnlich läuft es ab, wenn ein ganzes Unternehmen umzieht - wenn auch in etwas grösseren Dimensionen.**

Text und Fotos: Claudine Roth

Die SOB ist in den letzten Jahren personell stark gewachsen. Seit der Fusion der Südostbahn mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Jahr 2001 sind rund 100 Mitarbeitende dazugekommen. Einige Gebäude sind zusammen mit der SOB «gewachsen» oder haben sich mit ihr verändert. In Samstagen zum Beispiel konnten in der Zeitspanne von 2010 bis 2013 durch Raumoptimierungen, Nutzungsänderungen und einen Neubau des Betriebsgebäudes rund 45 zusätzliche Büroarbeitsplätze geschaffen werden. Trotz Neubauten, Homeoffice und Desktop-Sharing platzen die Büros weiterhin aus allen Nähten - allen voran in St. Gallen und Herisau.

## SOB behält St. Galler Schmuckstück

Nicht nur im Hinblick auf die aktuelle Situation, sondern auch mit dem geplanten unternehmerischen Wachstum vor Augen musste eine Lösung her. Erster Schritt: ein Raumkonzept für die beiden Ostschweizer Standorte. Wege aus der Platznot gab es viele. Ausschlaggebend für die richtige Richtung war der Entscheid darüber, was mit der Verwaltung in St. Gallen passiert. Das denkmalgeschützte, zwischen 1907 und 1908 erbaute Gebäude mit seiner zur Strassenseite abgerundeten Form und dem kuppelähnlichen Dach liegt derart gut am Bahnhof, dass Kaufangebote nicht ausblieben. Doch der Verwaltungsrat entschied sich dazu, das Gebäude zu behalten und es zu sanieren.

Die Folge: 80 Mitarbeitende, die bislang in St. Gallen gearbeitet hatten, mussten für die Dauer der Sanierung weichen. Für die 35 Mitarbeitenden des Geschäftsbereichs Verkehr sah das Raumkonzept einen endgültigen Umzug vor. Sie bezogen im Mai neue Räume im ausgebauten Bahnhofsgebäude in Herisau. Der Rest - 45 Personen - zog Ende September für 16 Monate aus dem markanten Jugendstilbau in eines der Hochhäuser des Neumarkts um. Ums Aufräumen, Kistenpacken und Wiederausräumen kamen jedoch auch sie nicht herum.

## Lebewohl

Bevor an den «Tagen X» aber mit dem Umzug begonnen werden konnte, musste ausgemistet werden. Anfang Jahr erteilte Thomas Albrecht, Immobilienbewirtschafter und Projektleiter bei der SOB, deshalb allen Teams in St. Gallen den Auftrag, zum einen den Platzbedarf für Möbel, Material, Akten und Personen zu definieren und zum anderen sich von Altlasten zu trennen. Gerade die erste Aufgabe stellte einige Abteilungen, besonders die, die nur für die Umbauzeit wichen, vor eine Herausforderung: Was wird in den nächsten Monaten gebraucht und muss deshalb mit ins Provisorium, und was kann im Zwischenlager verstaut werden? Auch die zweite Aufgabe war kein leichtes Unterfangen. Stunden verbrachten Mitarbeitende in den Archiven, Kellern und Bibliotheken





der SOB – manch einer wurde gar tagelang nicht mehr gesehen. Wie üblich, wenn aussortiert wird, führten auch diese Umzüge verborgene Schätze zutage. Einige behielten wir, vielen sagten wir Adieu oder teilten sie ein letztes Mal in den sozialen Medien mit der Welt.

### **Möbellifte und Möbelmänner**

Die Leitung für die beiden Umzüge übernahm das Immobilienteam der SOB – nicht ganz ohne professionelle Hilfe. Denn anders als bei einem privaten Wohnungswechsel fehlen bei einem Geschäftsumzug zwar Haushaltsgeräte und Klamotten. Die mit Ordnern vollgestopften Kisten sind umso schwerer. Und auch die Möbel verlangen nach einem Spezialtransport. Wer will schon ein grosses Schreibpult vom ersten, zweiten oder dritten Stock durch das Treppenhaus nach unten tragen – und das 80 Mal? Ein Möbellift musste her und die Kraft von acht bis zehn Möbelmännern.

In den Gängen stapelten sich die Kisten, «Staubfusel» tanzten unter den Tischen hin und her, vor der Türe stand der Lieferwagen bereit. Ein Möbelstück nach dem andern hievten die Männer durch die Fenster auf den Lift, und nach und nach leerten sich die Büros. Bis am Abend nur noch ganz wenige Umzugskartons übrig waren. Die zurückgebliebenen Mitarbeitenden fanden sich die folgenden Monate in einer Art Geistergebäude wieder. Bis auch sie Ende September an der Reihe waren, um für fast anderthalb Jahre im Neumarkt ihre Zelte aufzuschlagen.



Natürliches

# Schrebergärten entlang des SOB-Netzes

**Schrebergärten sind für rund 27 000 Personen in der Schweiz ein Ort der Erholung in der Natur. Die meisten der kleinen Oasen dienen dem Anbau von Obst und Gemüse. Auch entlang der SOB-Strecke befinden sich Schrebergärten. Was aber ist das Spezielle an einem Schrebergarten? Um das herauszufinden, haben wir an das eine oder andere Gartentor entlang unseres Streckennetzes geklopft.**

Text und Fotos: Julia Grob

## Walter Schmid, Nesslau

«Von 1980 bis 2007 arbeitete ich als Bahnhofsvorstand am Bahnhof Nesslau-Neu St. Johann. Zu Beginn habe ich auch – wie für die Bahnhofsvorstände üblich – mit meiner Familie im Bahnhofsgebäude gewohnt. Zu der grosszügigen Wohnung im Bahnhof gehörte auch ein Schrebergarten dazu, den ich mit Freude übernahm. Doch bei einem einfachen Schrebergarten sollte es nicht bleiben – ein Gartenhüsli musste her und so stand den kommenden Grillfesten nichts mehr im Wege. Als ich 2007 meinen Beruf als Bahnhofsvorstand aufgab und in Pension ging, durfte ich den Schrebergarten dennoch behalten.

Fast täglich bin ich nun hier. Ein Schrebergarten braucht viel Zeit – gibt einem aber auch viel zurück. Täglich entdeckt man Neues. Und schliesslich habe ich Freude am Gärtnern. So weiss ich, woher das Gemüse und die Früchte kommen, und kann den Garten in all seinen Facetten erleben.

Das geerntete Gemüse brauche ich hauptsächlich für den Eigenbedarf. Ist es doch mal zu viel für mich, deponiere ich das Gemüse in einer Kiste beim Bahnhof mit dem Hinweis, dass sich die Leute bedienen dürfen. So wechselt das Gemüse innerhalb kürzester Zeit seinen Besitzer.»



Walter Schmid,  
Nesslau

Früher fanden im Gartenhaus von Walter Schmid einige Feste statt.

Heute dient es mehr als Unterstand und zur Materialaufbewahrung.



### Familie Huber, Wittenbach

«Als wir dieses bis dahin ungenutzte Grundstück vor rund 15 Jahren entdeckten, sah es noch so gar nicht nach Schrebergarten aus. Nach rund einem Jahr Arbeit waren dann die ersten Gartenbeete bereit für eine Bepflanzung. Bis heute gestalten wir die Beete regelmässig um und probieren gerne Neues aus. Seit einigen Jahren wohnen auch Kanarienvögel in unserem Schrebergarten. Hier finden 31 Vögel viel Platz und Freiraum. Diesen Freiraum geniessen aber nicht nur unsere Vögel – auch wir lieben unseren Platz in der Natur. Als Ausgleich zur sitzenden Tätigkeit als Lokführer ist das «Büetzen» im Schrebergarten eine willkommene Abwechslung. Man ist an der frischen Luft und bewegt sich. Wir besuchen fast jeden Tag unseren Schrebergarten – um die Vögel zu füttern oder um die Pflanzen zu wässern, wenn dies nicht von Petrus selbst erledigt wird. Einen Wasseranschluss gibt es auf dem Grundstück nicht. Das Wasser beschaffen wir uns auf eine andere Weise: In grossen blauen Kübeln sammeln wir bei Regen Wasser. Dass dies nicht immer reicht, bemerkten wir im vergangenen Sommer. Dank der freundlichen Unterstützung der Feuerwehr Wittenbach konnten wir unsere Pflanzen trotzdem wässern. Sie erlaubten uns, den Gartenschlauch am nächst liegenden Hydranten anzuschliessen, damit wir unsere Kübel trotzdem mit Wasser füllen konnten.

Dass unser Schrebergarten so nahe am Gleis liegt, bemerken wir kaum. Die vorbeifahrenden Züge stören nicht. Im Gegenteil: Sollten wir unsere Uhr zu Hause vergessen haben, dienen die Züge zur zeitlichen Orientierung.»



Das gepflanzte Gemüse und die Früchte brauchen die Hubers hauptsächlich für den Eigenbedarf. Natürlich wird auch etwas verschenkt.





Familie Maurer,  
Burghalden

### **Familie Maurer, Burghalden**

«Im Jahr 1995 übernahmen wir den Schrebergarten in Burghalden. Von Anfang an war für uns klar, dass wir diesen nicht nur zum Anpflanzen und Ernten von Gemüse benutzen, sondern, dass ein Gartenhaus für Grillfeste und gemütliche Stunden nicht fehlen durfte.

Vor elf Jahren hat unsere Tochter Sibylle den Schrebergarten übernommen. Gemeinsam mit ihrer Familie verbringt sie hier vom Frühling bis Herbst viel Zeit – vor allem an den Wochenenden. Nebst dem Garten übernahm sie auch gleich unsere Wohnung in Burghalden. Da diese nur ein Katzensprung vom Schrebergarten entfernt liegt, ist das natürlich

ideal. Und weil der Schrebergarten zu Fuss gut erreichbar ist, kann man sich hier nach getaner Arbeit auch mal ein Bierchen gönnen. Besonders viel Freude am Garten hat auch Familienhund Spike. Seit Neustem pflückt und nascht er Beeren – ganz und gar nicht zu unserer Freude.

Alles, was bei uns im Schrebergarten wächst, gedeiht auf natürlichem Weg. Speziell angepflanzt wird nichts. Hier wachsen vor allem Beeren und schöne Blumen. Die Wiese vergrösserte sich im Laufe der Zeit immer mehr, und die Gartenbeete, in denen wir früher noch Gemüse für den Eigenbedarf anpflanzten, verschwanden.»

### **Schrebergärten bei der SOB**

Am Streckennetz der SOB liegen rund 25 Schrebergärten. Der grösste Teil der heute bestehenden Pachtverhältnisse wurde vor einiger Zeit abgeschlossen. Damals pflegte und nutzte das dort ansässige Bahnpersonal die kleinen Gärten. Die Pachtverhältnisse vererbten sich mit der Zeit weiter oder wurden anderweitig an Dritte übertragen, weshalb auch heute viele Nichtbähnler einen Schrebergarten bei der SOB bewirtschaften.

### **Sicherheit geht vor**

Punkto Sicherheit bestehen strenge vertragliche und gesetzliche Bestimmungen, wenn Land in Bahnnähe genutzt beziehungsweise betreten wird. Die Schrebergärten entlang des SOB-Netzes befinden sich jedoch alle ausserhalb des kritischen Sicherheitsbereichs und sind durch einen Zaun vom Bahngleis abgetrennt.

Dass das Land neben den Gleisen gepflegt und gehegt wird, freut die SOB einerseits. Allerdings ist der administrative und betriebliche Aufwand verhältnismässig gross. Das ist auch der Grund, weshalb die Grundstücke heute vermehrt durch SOB-Mitarbeitende bewirtschaftet und nur in Ausnahmefällen an Dritte verpachtet werden



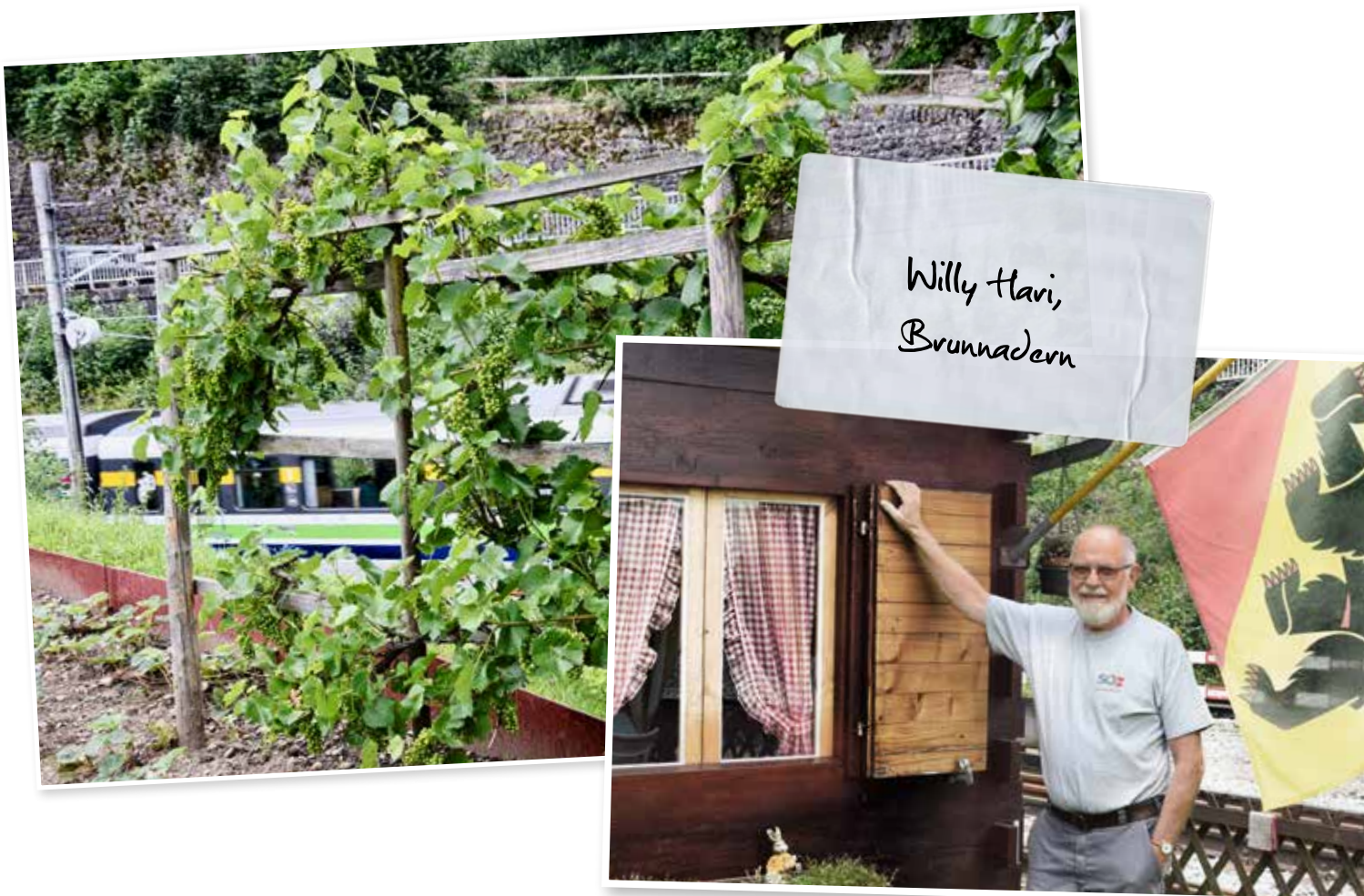


### Willy Hari, Brunnadern

«Die SOB kenne ich schon lange. Viele Jahre arbeitete ich in der Werkstatt in Herisau bei der damaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn. Noch heute bin ich als Pensionär und Aktionär stark mit der SOB verbunden. Meinen Schrebergarten – gleich vor dem Tunneleingang des Wasserfluh-tunnels – bewirtschafte ich seit rund zwölf Jahren. Unser Gartenhaus – die Villa Treno – steht jedoch schon viel länger. Es war jeweils im Besitz des Bahnhofsvorstandes, der am Bahnhof Brunnadern-Neckertal tätig war. Fast die halbe Woche verbringe ich hier in meiner Villa

Treno. Begleitet werde ich oft von meiner Frau, aber auch unsere Kinder und Enkelkinder sind gerne hier. Neben der Pflege des Gartens – der viel Arbeit mit sich bringt – verbringe ich auch sonst gerne Zeit hier. Sei dies an einem kleinen Grillfest oder bei Kaffee und Kuchen.

Ich bin sehr naturverbunden. Noch bevor ich diesen Schrebergarten zu meinem Eigentum zählen durfte, besass ich einen Garten, in dem ich und meine Frau allerhand Gemüse und Früchte anpflanzten. Neben meiner Arbeit hier im Garten engagiere ich mich auch sonst stark für die Natur.»





Erklärendes

# ***Störungsmanagement in der Disposition***

**Man stelle sich vor: Ein voll besetzter Voralpen-Express kann um 7.28 Uhr in Wattwil nicht mehr weiterfahren. Grund ist eine Lokstörung. Betroffen sind nicht nur Reisende, die schon im Zug sitzen, sondern auch jene, die erst in Herisau zusteigen wollen. Neben der Betriebszentrale ist jetzt auch unsere Disposition gefordert, innert Minuten Lösungen zu finden und die Weiterreise der Steckengebliebenen zu organisieren.**

Text: Tim Büchele, Fotos: Daniel Ammann

Dieses Szenario zeigt exemplarisch auf, mit welchen Situationen die Mitarbeitenden der Disposition konfrontiert sind. Es ist ihre Aufgabe, verfügbare Fahrzeuge, Zug- und Lokpersonal einzuteilen und zu disponieren. Neben der täglichen Arbeit an gewöhnlichen Fällen ist das Störungsmanagement eine ihrer Kernaufgaben. Sie arbeiten dabei immer sehr eng mit der Betriebszentrale zusammen. Disposition und Betriebszentrale befinden sich im Bahnhof Herisau nebeneinander auf demselben Stockwerk. Die Disposition ist an 365 Tagen im Jahr von 3.35 Uhr bis 1.00 Uhr besetzt. Diese 21-Stunden-Abdeckung wird von insgesamt 14 Mitarbeitenden und einem Lernenden unter der Leitung von Monika Pabón-Angehrn gewährleistet.





### **Nur zehn Minuten für Ersatzkonzept**

Um schnell reagieren zu können, werden in unserem Musterfall sofort drei Dispositions-Mitarbeitende an den dafür vorgesehenen Bildschirmarbeitsplätzen zusammengezogen. Es geht nach Eingang der Meldung um 7.29 Uhr darum, sich sofort einen ersten Überblick zu verschaffen und bereits vorbehaltene Entschlüsse zu fassen. Die Lokführerin des Voralpen-Express hat maximal zehn Minuten, um zu melden, ob sie die Fahrt fortsetzen kann oder nicht. Kann sie nicht weiterfahren, muss nach Möglichkeit ein Ersatzzug organisiert werden.

Für die Kolleginnen und Kollegen in der Disposition sind diese zehn Minuten ein wertvolles Gut, das zielstrebig genutzt werden muss. Im allerbesten Fall können sie bereits um 7.47 Uhr – also lediglich 18 Minuten nach Eingang der Meldung – zur fahrplanmässigen Zeit ab Herisau eine Ersatzkomposition nach St.Gallen einsetzen. Dies wird indes nur dann gelingen, wenn alles perfekt läuft. Die Zeit drängt. Bald werden in Herisau Dutzende von Pendlerinnen und Pendlern ahnungslos auf dem Bahnsteig stehen. Und da es ein sonniger Tag ist, werden auch ab St.Gallen sehr viele Reisende erwartet, die der Zug für seine anschliessende Fahrt in die Gegenrichtung aufnehmen muss. In Herisau steht in der Regel eine Reservekomposition für den Voralpen-Express auf einem Abstellgleis bereit. Bringt die Disposition diesen nicht

rechtzeitig nach St.Gallen, werden noch sehr viel mehr Fahrgäste von der Störung betroffen sein.

### **Alles gleichzeitig**

Die drei Dispositions-Mitarbeitenden arbeiten jetzt parallel: Eine klärt mit dem verantwortlichen Service-Zentrum, ob die Reservekomposition sofort einsatzbereit ist oder ob daran gerade Unterhaltsarbeiten im Gange sind, die nicht sofort unterbrochen werden können. Zum Glück ist die Komposition heute sofort verfügbar. Die zweite Disponentin nimmt gleichzeitig mit dem Reserve Lokführer Kontakt auf, um nachzufragen, ob er sofort verfügbar ist. Oft erledigt dieser jeweils im Bahnhof Herisau administrative Arbeiten. Die Disponentin hat Glück: Der Lokführer ist auf Anrieb erreichbar und stünde bereit. Um keine Zeit zu verlieren, begibt er sich vorsorglich bereits zum Reservezug, obwohl momentan noch nicht klar ist, ob dieser verkehren wird. Der dritte Disponent befasst sich mit dem Zugpersonal und versucht, umgehend einen Zugbegleiter für den Ersatzzug aufzubieten: Kurzfristig wird ein Mitarbeiter von der Stichkontrolle abgezogen.

### **(Fast) alles perfekt**

Diesmal hat alles zusammengepasst: Innerhalb weniger Minuten ist es gelungen, den Einsatz des Ersatzzugs sicherzustellen. Praktisch gleichzeitig kommt um 7.39 Uhr die



Meldung der Lokführerin des stehen gebliebenen Zugs, dass sie definitiv nicht weiterfahren kann. Jetzt muss es schnell gehen. Mittels elektronischer Meldungen informieren die Kolleginnen der Disposition und der Betriebszentrale über die Anordnung des Ersatzzugs und den Einsatz des Personals.

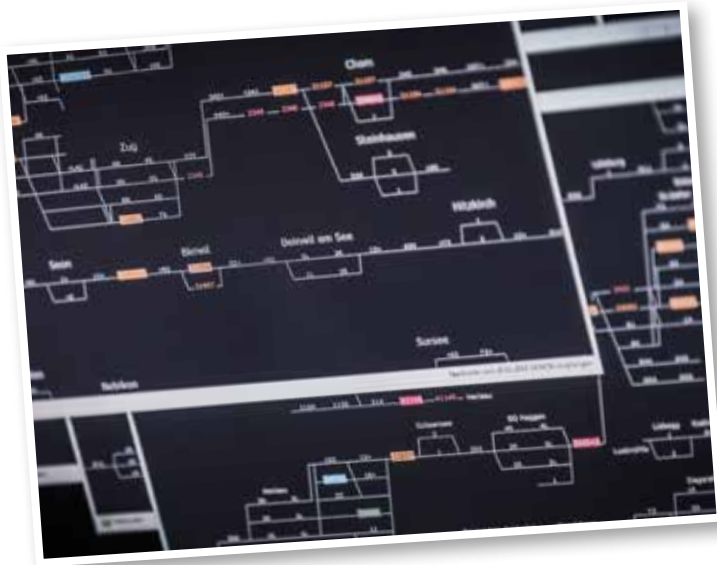
Die Zeit bis zur fahrplanmässigen Abfahrt um 7.47 Uhr ab Herisau Richtung St. Gallen reicht nicht ganz, doch mit nur zwei Minuten Verspätung setzt sich der Zug talwärts in Bewegung. In diesem Fall kann indes bei nur zwei Minuten Verspätung von einem nahezu perfekten Ergebnis des Störungsmanagements gesprochen werden. Ein Erfolgserlebnis nicht nur für die drei Disponenten, sondern auch für alle anderen Involvierten, die schnell und richtig reagiert haben. «Es läuft nicht immer so perfekt», sagt Monika Pabón. «Wenn nur eine der getroffenen Abklärungen nicht erfolgreich gewesen wäre, hätte der Ersatzzug nicht verkehren können.» Die gute Arbeit hat vielen Reisenden ab Herisau und in der Gegenrichtung ab St. Gallen sowie ab den Folgebahnhöfen Unannehmlichkeiten erspart.

Übrigens gab es selbst für die in Wattwil gestrandeten Fahrgäste noch eine erträgliche Lösung: Sie erreichten St. Gallen um 8.33 Uhr mit unserer S4, die um diese Zeit noch mit zwei Flirt-Zügen geführt wird und somit in dieser Ausnahmesituation wenigstens noch genügend Stehplätze für die vielen Passagiere bot. Die entsprechende Lenkung der Reisenden haben die beiden Zugbegleiter des gestrandeten Voralpen-Express über Lautsprecherdurchsagen im Zug und danach mündlich auf dem Perron übernommen.





Hier ist schnelles Handeln gefragt: Hans-Peter Wüthrich sucht bei einem Zugausfall innert Minuten nach Lösungen.



#### Arbeit noch nicht zu Ende

Für die Mitarbeitenden der Disposition ist die Arbeit aber noch nicht zu Ende: Jetzt muss zusammen mit der Betriebszentrale die Überführung des liegen gebliebenen Voralpen-Express ins Service-Zentrum nach Herisau organisiert werden. Dafür reserviert die Betriebszentrale ein freies Trassee (in der Fachsprache wird «ein Zug angeordnet»), die Disposition organisiert eine Lok, die den Zug abschleppen kann, und einen dazugehörigen Lokführer. Diese Geschichte gibt – wenn auch auf stark vereinfachte Art – einen Einblick in das Störungsmanagement des Ressorts Disposition. Ohne die hochwertige und sehr effiziente Arbeit der 14 Dispo-Mitarbeitenden, die für die Reisenden nicht direkt sichtbar ist, wäre der reibungslose Bahnbetrieb nicht möglich.



Weissenbachviadukt bei Degersheim

4-TAGES-RUNDREISE  
 —————  
 BAHNFAHRT UND \*\*\*HOTEL  
 AB CHF 465.-\*

# In vier Tagen 444 Brücken erleben

## BRÜCKEN<sup>HOCH444</sup> – DIE SCHÖNSTEN EISENBAHNBRÜCKEN DER SCHWEIZ



Geniessen Sie unser Bahnerlebnis Brücken<sup>hoch444</sup>, bei dem Sie in vier Tagen 444 Brücken in den schönsten Regionen der Schweiz passieren werden.

Nähere Angaben erhalten Sie über Ihre Buchungsstelle der Schweizerischen Südostbahn AG, Telefon 058 580 76 30 oder unter [www.voralpen-express.ch/pauschalangebote](http://www.voralpen-express.ch/pauschalangebote).

\*Im Preis inbegriffen: Zugfahrt (Halbtax) Wohnort – St.Gallen – Luzern – Locarno/Ascona – Montreux. Je 1 Übernachtung inkl. Frühstück in Luzern, Locarno/Ascona und Montreux. Zugfahrt St.Gallen – Luzern in der 1. Klasse. Preis gültig vom 01.01.2017 bis 31.03.2017. Preise ab 01.04.2017 auf Anfrage.



Elektrisches

# Licht bei Bedarf

**Mit intelligenter Beleuchtung am Bahnhof Mogelsberg hat die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) einen neuen Standard bei den Publikumsanlagen gesetzt. Als moderne, der Nachhaltigkeit verpflichtete Bahn will sie in Zukunft alle Bahnhöfe und Haltestellen sukzessive mit LED-Technologie ausstatten.**

Text Ursel Kälin, Fotos: Christof Sonderegger

Werden die Tage kürzer und die Nächte länger, rückt seit mehreren Jahren das Thema Lichtverschmutzung im öffentlichen Raum auf die Agenda. Die Dunkelheit der Nacht schwindet in den Siedlungsräumen, die immer mehr ausgeleuchtet und beleuchtet werden. Doch wie viel Licht ist nötig? Soll man die Nacht zum Tag machen? Wo liegen die Grenzen von Komfort und Sicherheit? Wo beginnt das Übermass an Licht? Und wie schädlich ist ein Zuviel? Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung durch unerwünschte Lichtemissionen – in den letzten 20 Jahren haben sie in der Schweiz um rund 70 Prozent zugenommen – sind erkannt. Ihnen soll mit gesetzlichen Regelungen und Richtwerten entgegengewirkt werden. Aktiv geworden ist bereits der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein (SIA). Er hat sich im Jahr 2013 mit der SIA-Norm 491 zur «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» selbst eine Handhabe für den Einsatz von Kunstlicht geschaffen.

## Lichtquelle ist nicht gleich Lichtquelle

Allein die Lichtfarbe zu verändern, schafft Vorteile. Wohl nur wenige wissen, dass die Mehrheit der Strassenlampen in der Deutschschweiz zurzeit orange schimmernde Natriumdampflampen sind. So eine konventionelle Lampe fällt mindestens alle drei bis fünf Jahre aus und muss ersetzt werden. Hierfür braucht es eine Hebebühne und zwei Arbeiter. Weniger Unterhalt, wenn auch höhere Erstehungskosten benötigen die auf 20 Jahre ausgelegten LED-Leuchten. Die LED-Technik erlaubt zudem die Kombination mit entsprechenden Betriebsgeräten, sodass das Licht in kürzester Zeit gedimmt bzw. an- und ausgeschaltet werden kann.

## Kriterien für optimale Beleuchtungsanlagen

Die Beleuchtungssysteme sollten – auch zum Schutz der Natur – nur die erforderlichen Flächen ausleuchten, einen geringen Wartungsaufwand erfordern sowie möglichst «langlebig» und energiesparend sein. Entscheidend ist auch die Platzierung der Leuchten. Lichtempfindlichere Teilräume sollen abgeschirmt werden, denn viele Tierarten reagieren sehr sensibel auf künstliches Licht. Eine konventionelle Strassenlampe zum Beispiel zieht Insekten im Umkreis von ca. 700 Metern an. Eine Strassenbeleuchtung in Naturräumen «zerschneidet» die Landschaft und wirkt als Barriere.

Innerhalb von Gebäuden zählt Lichtsteuerung vielerorts zum Stand der Technik. Beleuchtungen lassen sich mit Bewegungsmeldern und Zeitschalteinrichtungen drosseln oder begrenzen. Bei der Strassenbeleuchtung ist die neue Technologie im Kommen. So machen Igis, Landquart, Zürich und Yverdon mit dem Einsatz der LED-Technologie vorwärts.





### Testevaluation am Bahnhof Mogelsberg

An einer Haltestelle oder einem Bahnhof in ländlichen Regionen, wo in Randzeiten oft nur während eines Zughalts Aktivitäten zu verzeichnen sind, bietet sich der Einsatz bedarfsgesteuerter Systeme mit LED-Technologie geradezu an. Auf dem SOB-Streckennetz gilt dies für eine Reihe von Bahnhöfen und Haltestellen. Warum erhielt aber ausgerechnet der Bahnhof Mogelsberg die neuen LED-Peronleuchten? «Da hat schlicht der Zufall mitgespielt», erläutert der für die Publikumsanlagen zuständige Dimitri Kink. «Im Rahmen des Bahnhofumbaus Mogelsberg haben wir die Testevaluation mit Fokus auf die Perronbeleuchtung gestartet.» Beim Test zum Einsatz kommen Infrarotsensoren zur Steuerung der Bahnhofsbeleuchtung mit Dimmbetrieb. Die Sensoren messen die Helligkeit selbstständig und stellen sich automatisch ein. Jede einzelne Leuchte kann vor Ort über ein Touchpanel oder aus der Ferne über Webvisualisierung (Huted) gewartet werden.

### Bedarfsgesteuerte Beleuchtung

Mit vier Betriebsarten arbeitet das System am Bahnhof Mogelsberg: Am Tag sind die Leuchten ausgeschaltet, ebenso in der Dunkelheit ausserhalb der Betriebszeiten. Werden sie aktiviert, fährt die Beleuchtung auf 80 Prozent hoch. Während der Betriebszeiten beträgt die Beleuchtungsstärke zehn Prozent. Bei Aktivität im Fokus des Lampenbereichs steigert sich die Beleuchtungsstärke auf 80 Prozent und fährt, wenn zwei Minuten lang keine Bewegung erfasst worden ist, auf zehn Prozent zurück. Manuell kann die Betriebsführung die Beleuchtungsstärke auf 100 Prozent hochfahren. Bis Mitte Jahr lief der Testbetrieb mit unterschiedlichen Beleuchtungsstärken. Die Testergebnisse am Bahnhof Mogelsberg fielen so positiv aus, dass fortan alle Haltestellen und Bahnhöfe der SOB mit dieser Beleuchtung ausgestattet werden sollen. Zurzeit erhält sie der Bahnhof Brunnadern.

### Vorteile der schlummernden Leuchten

Die SOB hält als Bauherrin nicht nur die Normen ein, sie verringert auch zum Vorteil der Natur unnötige Lichtemissionen. Den höheren Investitionskosten für die intelligente Beleuchtung stehen geringerer Energieverbrauch, längere Einsatzdauer der Leuchtdioden (LED) sowie die praktische Fernwartung bei Störungen gegenüber. Da die Leuchten den Perron besser ausleuchten als konventionelle Lampen, punkten sie auch bei der Anforderung Sicherheit.

Skepsis äusserten zunächst die Behindertenorganisationen. Sie verwiesen auf die Einhaltung des Behindertenkonzepts Eisenbahnen, das in Bezug auf die Beleuchtung klare Vorgaben macht. Eine Lichtschaudemonstration vor Ort überzeugte den Vertreter der Sehbehindertenorganisationen vom Vorteil der schlummernden Leuchten.

Und ein weiteres Plus: Mit der Eindämmung der Lichtemissionen trägt die SOB zur nachhaltigen Lichtnutzung in Aussenräumen bei. Ein bisschen mehr nächtliche Dunkelheit tut der Natur gut und lässt uns mehr Sterne sehen ...

### Weiterführende Informationen

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

[www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch)

[www.umwelt.sg.ch](http://www.umwelt.sg.ch)

[www.lichtverschmutzung.de](http://www.lichtverschmutzung.de)

Leckeres

# Von der Liebe zu Bienen



**Bienen sind faszinierend. Ihre kleinen Körper wirken wegen ihrer Streifen, die an Tiger erinnern, und der putzigen Haare gleichzeitig abschreckend und anziehend. Wie streng diese Körper arbeiten, habe ich bei einem Besuch im Rheintal erfahren. Und erlebt, dass bei aller Liebe zu den Bienen am Ende der Draht zu Petrus entscheidet, ob es ein gutes Imkerjahr wird oder nicht.**

Text und Fotos: Claudine Roth

Mein erstes Treffen mit Marcel Buschor, Imker mit Herz und Leidenschaft und Mitglied des Imkervereins Unterrheintal, fand im April nach Feierabend in seinem Bienenhaus statt. Der Winter zog sich nur langsam zurück, die Sonne versteckte sich hinter grauen Wolken, die sich irgendwann über dem Bienenhaus von Marcel entluden. Das Häuschen, beschaulich gelegen zwischen Heerbrugg und Au, umgeben von Kirschen- und Apfelbäumen, die schon ihre ersten Blüten trugen, war grösser, als ich erwartet hatte. 26 Bienenkästen fanden darin Platz. In einigen summte und brummte es ziemlich laut. Und warm war es, wenn man seine Hand darauf legte. Ein Zeichen dafür, dass die Bienen zu diesem Zeitpunkt schon fleissig waren.

*«Sei mir gegrüsst, du lieber Mai, mit Laub und Blüten  
mancherlei! Seid mir gegrüsst, ihr lieben Bienen, vom Morgen-  
sonnenstrahl beschienen! Wie fliegt ihr munter ein und aus  
in Imker Dralles Bienenhaus. Und seid zu dieser Morgenzeit,  
so früh schon voller Tätigkeit.»»*

Bis zu diesem Treffen hatte ich von der Imkerei keine Ahnung. Und vor Bienen eher Angst. Wie oft hatte ich sie mit zuckenden Armen und Gekreische verjagt, wenn sie um mich herumflogen. Dass gerade meine Reaktion auf ihren Besuch die Bienen noch aggressiver machte, wusste ich zwar, war mir aber angesichts des drohenden, schmerzenden Stichs egal.

Vor allem ruhig, so solle man sich im Beisein von Bienen bewegen, erklärte mir Marcel. Und genau so machte er es. Sorgfältig öffnete er den ersten Kasten, um mich einen Blick hineinwerfen zu lassen. Da kletterte eine Biene über die andere, pflügte sich den Weg frei, um – je nach Bestimmung – ihrer Aufgabe nachzukommen. Arbeiterinnen und Drohnen auf einem Haufen und mitten drin, irgendwo, die Königin, die wir einfach nicht erspähen konnten.

«Die dicken Brummer, das sind die Drohnen», sagt Marcel und zeigt auf eine. Drohnen sind die männlichen Tiere im Bienenvolk und begatten die Königin im Flug. Im Flug? «Ja, im Hochzeitsflug», entgegnet Marcel meinem ungläubigen Staunen. Noch während der Paarung sterben sie, derweil die Königin zurück zu ihrem Volk fliegt und – wenn es sich um eine gut gehegte Königin handelt – bereits nach zwölf Stunden erste Eier legt.

Mehr zu tun haben die Arbeiterinnen eines Volks. Je nach Alter sind sie entweder für die Sauberkeit der Zellen verantwortlich, füttern die Brut oder sind draus-







*«Für Diebe ist hier nichts zu machen, denn vor dem Tore  
stehn die Wachen. Und all die wackern Handwerksleute,  
die hauen, messen stillvergnügt, bis dass die Seite sich zur  
Seite schön sechsgeckt zusammenfügt.»*

sen auf der Suche nach Nektar und Pollen. Bis in den April hinein ist in einigen Völkern noch die Winterbrut am Werk, die das Volk und vor allem die Königin in den kalten Monaten mit Wärme versorgt hat. Der Baubetrieb der Bienen ist erst gerade erwacht, geht aber schnell voran. Denn als ich einen Monat später, Ende Mai, wieder bei Marcel vorbeischaue, sind die Kästen proppenvoll, und die Schwarmzeit hat angefangen. «Durch den Schwarmtrieb sichert sich die Natur die Vermehrung der Bienenvölker», steht im «Schweizerischen Bienenvater», der 550 Seiten dicken Bibel aller Imker. Marcel lässt seine Bienen bis zu einem gewissen Grad Bienen sein. Lässt sie schwärmen, um sich zu vermehren, und wenn der Schwarm eine bestimmte Grösse erreicht hat, sammelt er die Bienen ein, macht ein Jungvolk daraus und verlegt es an einen anderen Standort, etwas weg vom Bienenhaus. «Würde ich das nicht tun, würden die Bienen in ihr Volk zurückkommen und andere Bienen verdrängen», so Marcel.

Für Marcel steht das Wohl seiner Tiere sowieso im Vordergrund. Als Vollzeitarbeitender mit vielen Hobbys – und einer unglaublich geduldigen und verständnisvollen Frau an seiner Seite – kann er nicht von der Imkerei leben. Und trotzdem haben seine Bienen einen ganz speziellen Platz in seinem Leben. «Es ist ein Knochenjob», gesteht mir Marcel, «aber das Bienenhaus ist meine Oase der Ruhe und Gemütlichkeit, mein Refugium.»





Dass Bienen ihre Waben nicht direkt sechseckig bauen, sondern rund, ist eine eher neue Erkenntnis. Die Brutwaben von Marcel sind dennoch sechseckig.



«Schau! Bienenlieschen in der Frühe, bringt Staub und Kehricht vor die Tür. Ja! Reinlichkeit macht viele Mühe, doch später macht sie auch Pläsier. Wie zärtlich sorgt die Tante Linchen fürs liebe kleine Wickelkind. <Hol Wasser>, ruft sie, <liebes Minchen, und koch den Brei, und mach geschwind!

Auch sieht die Zofen man, die guten, schon emsig hin und wider gehen. Denn Ihre Majestät geruhten, höchstselbst soeben aufzustehn.

Und nur die alten Brummeldrohnen, gefräßig, dick und faul und dumm, die ganz umsonst im Hause wohnen, faulenzen noch im Bett herum.»»

Wilhelm Busch, Schnurrdburr oder Die Bienen





Obwohl Profi, zieht sich Marcel Buschor immer den Imker-Schleier als Schutz an.

Dass es ihm eben nicht nur um den Honig, das süsse Erzeugnis seiner Bienen, geht, erlebe ich auch beim dritten Treffen. Dieses Mal sind wir nicht zu zweit, sondern etwa zu dreissigst. Es ist Imkerhöck, die monatliche Mitgliederversammlung des Imkervereins. Als Betriebsprüfer vergibt Marcel das Qualitätssiegel an Schweizer Siegel-Imkeranwärter. An diesem Abend schwingt er für seine Kolleginnen und Kollegen die Grillgabel und dreht Bratwurst und Cervelats auf dem Grill hin und her.

Marcel geht es auch um den Erhalt des Imkerbrauchtums. Früher waren es meist Bauern, die sich eher zurückgezogen ihren Bienen widmeten. Heute verzeichnet der Verein regen Zuwachs. Von der Hausfrau über den Schüler bis zum Handwerker ist alles vertreten. Das jüngste Mitglied ist 14 Jahre alt, das älteste über 80. Nicht ganz unschuldig am Zulauf ist der erfolgreiche Film «More than honey» des Schweizer Regisseurs Markus Imhoof. «Es ist eine Zeit angebrochen, in der die Menschen viel mehr an Bienen denken und sich ihres Tuns auf der Welt bewusst werden», weiss Markus Niederer, Präsident des Imkervereins, zu berichten. Das freut auch Marcel. Trotzdem blicke ich an diesem Abend in mehrheitlich besorgte Gesichter.

Das Wetter hat dieses Jahr nicht mitgemacht. Zu kalt und zu nass war es, die Bienen fanden zu wenig Nahrung. Marcel, der in Spitzenjahren bis zu 70 000 Bienen pro Kasten hat, ist deprimiert. Ein «Pech gehabt» rutscht ihm über die Lippen. Und Pech habe auch ich. Denn zum abschliessenden vierten Treffen – ich hätte bei der Honigernte dabei sein können – kommt es leider nicht mehr. Bis zum letzten Moment hat Marcel mit der Ernte gewartet. An einem Wochenende Mitte Juli, einem nicht besonders schönen, hat er den Honig eingesammelt und zu Hause geschleudert. So viel Honig wie in den Jahren davor würde es dieses Mal nicht geben, das war schon Anfang Sommer klar. Viel Honig war auch nicht sein Ziel. Er will gesunde Bienen, die er im Herbst einwintern und an denen er sich spätestens im nächsten Frühjahr wieder erfreuen kann.



«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

# Die Kristallkugelleser

**Das Einkaufsteam der SOB ist dafür zuständig, dass das richtige Produkt zur richtigen Zeit in der richtigen Menge am richtigen Ort ist. Dafür macht es Verbrauchsprognosen und muss manchmal sogar saisonale Wetterbedingungen einkalkulieren. Ein Beispiel: der Scheibenreiniger für die Züge.**

Text: Denise Debrunner

«Mit wie viel Regenwetter müssen wir dieses Jahr rechnen? Wie viele Mücken wird der Sommer bringen?» Solche Fragen stellen sich, wenn jeweils im Mai das Aktionsangebot des Lieferanten für den Scheibenreiniger ins Service-Zentrum Samstagern flattert. Neben Erfahrungswerten und Bauchgefühl verlassen sich Roland Gisler und sein Team bei der Produktevaluation auch auf ein Computerprogramm: das ERP (Enterprise Resource Planning). Darin finden sie den aktuellen Lagerbestand, den Verbrauch und den Durchschnittspreis der letzten Jahre, die Lieferdauer und mögliche alternative Lieferanten. Aufgrund dieser Angaben und einer Portion «Kristallkugellesen» entscheidet sich die zuständige Einkäuferin oder der zuständige Einkäufer für ein Produkt und die Menge. Das Reinigungsmittel wird für das ganze Jahr bestellt. Geliefert und bezahlt wird es gestaffelt. Natürlich ganzjährig zum Aktionspreis.

## Der Umwelt zuliebe

Auch ökologische Komponenten spielen bei der Entscheidung eine Rolle. Früher enthielt der Scheibenreiniger flüchtige organische Verbindungen, sogenannte «volatile organic compounds» oder VOC. Gelangen diese Stoffe in die Luft, begünstigen sie die Bildung von bodennahem Ozon, dem Sommersmog. Um einen Anreiz zu schaffen, auf VOC-haltige Produkte zu verzichten, erhebt der Bund seit einigen Jahren eine Lenkungsabgabe. Unsere Einkäuferinnen und Einkäufer haben sich deshalb auf die Suche nach einer VOC-freien Alternative gemacht, zum einen aus Umweltschutzgründen, zum anderen, um die Abgabe zu vermeiden.

Bevor der neue VOC-freie Scheibenreiniger definitiv ins Sortiment aufgenommen wurde, testete ihn das Lok- und Reinigungspersonal. Den Bedürfnissen interner Verbraucher – sie möchten gerne den Artikel wiederhaben, mit dem sie schon lange gute Erfahrungen gemacht haben – stehen die Bedürfnisse des Einkaufsteams gegenüber. Dieses ist darum bemüht, möglichst wenige Lieferanten mit einem möglichst breiten Spektrum an Produkten zu haben. Neben dem geringeren administrativen Aufwand spielen dabei die besseren Konditionen bei grösseren Losgrössen eine Rolle. Das Team um Roland Gisler braucht somit abgesehen von überzeugenden Argumenten für ein neues Produkt oft auch Fingerspitzengefühl, um einen Kompromiss

zu finden, damit es die stattliche Anzahl von rund 3 500 Lieferanten eher senken anstatt erhöhen kann.

## Das Paket muss stimmen

Eine gute Lieferantenbeziehung aufzubauen und trotzdem eine möglichst grosse Unabhängigkeit zu bewahren, ist für das Einkaufsteam denn auch zentral. «Wir müssen uns auf unsere Lieferanten und ihre Liefertreue sowie auf die Qualität der Artikel verlassen können, denn nur so können wir den Lagerbestand möglichst tief halten und dabei sicher sein, dass wir immer alles in der erforderlichen Qualität und Quantität da haben.» Bei der Auswahl der Lieferanten spielen verschiedene Faktoren eine Rolle. Preis, Qualität, Liefertreue wie auch das Know-how des Lieferanten und seine Referenzen werden dabei einberechnet. «Wir machen immer die Vollkostenrechnung. Da können auch Schweizer Lieferanten punkten», sagt Roland Gisler und nennt dazu gleich ein Beispiel:

Bei der Anschaffung des neuen Abfalltrennsystems für die Bahnhöfe wurden auch die Reinigungs- und Leereigenschaften evaluiert. Dabei kam heraus, dass ein Schweizer Produkt zwar teurer in der Anschaffung, aber wesentlich günstiger im Unterhalt ist. Das zahlt sich auf die Dauer aus.

## Ohne zentrales System läuft gar nichts

Wird der Scheibenreiniger geliefert, wird zuerst eine Sichtkontrolle durchgeführt. Wurde das richtige Produkt zeitgerecht in der richtigen Menge an den richtigen Ort geliefert? Die Artikel werden anschliessend im ERP erfasst, beschriftet und ins vorgesehene Regal im Lager eingeräumt. Wenn unsere Mitarbeitenden des Service-Zentrums den Scheibenreiniger im Lager beziehen und in unsere Fahrzeuge füllen, wird die verbrauchte Menge wieder aus dem ERP-Programm ausgebucht.

Damit der Scheibenreiniger nicht plötzlich ausgeht, prüfen unsere Einkäuferinnen und Einkäufer wöchentlich die Mindestlagerbestände der Produkte. Wird der vorgegebene Bestand unterschritten, lösen sie eine erneute Bestellung oder im Fall des Scheibenreinigers eine erneute Lieferung aus – bestellt ist er ja bereits für ein Jahr. Gesamthaft löst unser Einkaufsteam im Laufe des Jahres rund 7 000 Bestellungen aus.



Kurzes

# Gesichtszug

**In jeder Ausgabe des Schriftzugs lassen wir Mitarbeitende zu Wort kommen und geben ihnen dadurch ein Gesicht. Dieses Mal interessiert uns ganz besonders das Hobby des porträtierten Kollegen Andreas Gerber.**

Fragen und Fotos: Claudine Roth

**Bei der SOB seit: 1. Dezember 2013**

**Funktion: Mitarbeiter Flottenmanagement**

**Andreas, bitte beschreibe uns dein Hobby.**

Die Eisenbahn fasziniert mich seit Kindertagen. Daraus entstand mein Interesse zur Bahnfotografie. Für mich bedeutet das Erholung vom Alltag als Flottenmanager. Meine Leidenschaft ist es, Züge in den unterschiedlichen Landschaften und Jahreszeiten abzulichten und so den Wandel der Bahn fotografisch festzuhalten und zu dokumentieren. Ob es nun spezielle Züge, die erst- oder einmalig unterwegs sind, oder ob ich «nur» den Planverkehr ablichte – beides sind interessante Aspekte, die mir viel Freude bereiten. Denn der Planverkehr, den ich vor Jahren fotografisch festhielt, ist heute nicht mehr derselbe. So kommen beispielsweise laufend neue Züge dazu und verbannen damit interessante ältere Fahrzeuge teilweise unwiederbringlich von der «Bildfläche». Dies sind beispielsweise unsere BDe 4/4, die Re 460 im Güterverkehr, die Ae 6/6 oder auch der Cisalpino ETR 470.

Beim Fotografieren und bei der Wahl des Motivs achte ich immer auf meine Sicherheit. Auch andere Bahnfotografen müssen sich bewusst sein, dass sie die nicht öffentlich zugänglichen Bahnanlagen meiden bzw. der Zutritt nur mit einer gültigen Bewilligung erfolgen kann. Die von der Bahn und deren Betrieb ausgehenden Gefahren müssen konsequent beachtet werden. Mit diesem schönen Hobby darf man weder sich selbst noch Dritte gefährden.

**Was genau reizt dich an deinem Hobby?**

Es ist vergleichbar mit einer Kunstsammlung: Das Ziel ist es, ein möglichst perfektes Bild entstehen zu lassen, in dem alle beteiligten Komponenten des Bildaufbaus harmonisieren und so als Ganzes zur vollendeten Geltung kommen. Dies sind Fahrzeuge, Licht, landschaftliche Details im Vorder- und Hintergrund, die Jahreszeiten und das Wetter. Mich reizt und motiviert es, Bilder zu erzeugen, die den Betrachtern das Gefühl vermitteln, selbst vor Ort zu sein. Auch die Dokumentierung des Bahnbetriebes ist interessant. Zum Beispiel, wie sich die eingesetzten Fahrzeuge wandeln. Zudem weiss ich oft nicht, was mich an einem Fototag alles erwartet. Ob die Bilder gelingen oder beispielsweise die Wolken am Himmel das Bild im Moment der Zugdurchfahrt queren – es ist immer ein Adrenalinkick, wie wenn ein Jäger den grossen Hirsch auf der Waldlichtung ins Visier nimmt.

**Wie oft bist du mit deiner Kamera unterwegs?**

Das kann ich so pauschal nicht sagen. Wenn das Wetter gut ist, dann bin ich häufiger auf der Suche nach einem guten Bild. Oder dann, wenn etwas Aussergewöhnliches fährt und es anderweitig nicht mehr festzuhalten wäre. Das Hobby ist zwar zeitintensiv, da ich viel Zeit mit Warten oder einem Standort-



wechsel verbringe. Dennoch ist es kurzweilig, weil ich immer wieder auf Leute treffe, mit ihnen interessante Gespräche führe oder auch mal zu zweit unterwegs bin. Neben meiner jungen Familie und dank der Toleranz meiner Frau finde ich genügend Zeit und Raum für mein Hobby.

### **Fotografierst du nur Züge in der Schweiz?**

Nein, nicht nur. Primär nehme ich schon Schweizer Objekte in den Fokus, wobei ich bei Auslandsreisen gerne auch Abstecher zur Eisenbahn mache. So habe ich schon in Amerika, Russland oder in Ländern wie zum Beispiel Polen, Rumänien, Slowakei oder Tschechien fotografiert. Die Motive in der Schweiz sind vielfältig, sodass es viele Möglichkeiten gibt, gelungene Bilder entstehen zu lassen. Dies sind beispielsweise unser Voralpen-Express im Abschnitt Rapperswil bis Goldau, der Bernina-Express der Rhätischen Bahn im verschneiten Bernina-Gebiet oder Züge auf beiden Seiten des Gotthards mit seinen wunderbaren Landschaften und den darin eingebetteten Kehrtunnels.

### **Welcher Zug oder welches Sujet fehlt noch in deiner Sammlung?**

Da hat es noch einige Lücken in der Sammlung. Der Norden Europas reizt mich. Exklusiv wären dabei Bilder von der «EL 18», die als Pendant zur Schweizer Lokomotive 2000 (Re 460/Re465) an die NSB (Norges Statsbaner oder Norwegische Staatsbahn) nach Norwegen geliefert wurden. Ebenfalls würde mich in Norwegen der schwere Erzzugverkehr mit den grossen zwölfachsigen IORE-Lokomotiven von Bombardier (Traxx H 80 AC) faszinieren. Diese 360-t-Lokomotiven der LKAB Malmtrafik AB mit zwölf Achsen befördern ihre Erzzüge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 8 200 Tonnen, und zwar von der Gewinnungsstätte in Kiruna an den Seehafen in Narvik. Dabei müssen die Züge teilweise Steigungen von bis zu 10‰ bewältigen.

### **Inwiefern kannst du dein Hobby auch in deinen beruflichen Alltag integrieren?**

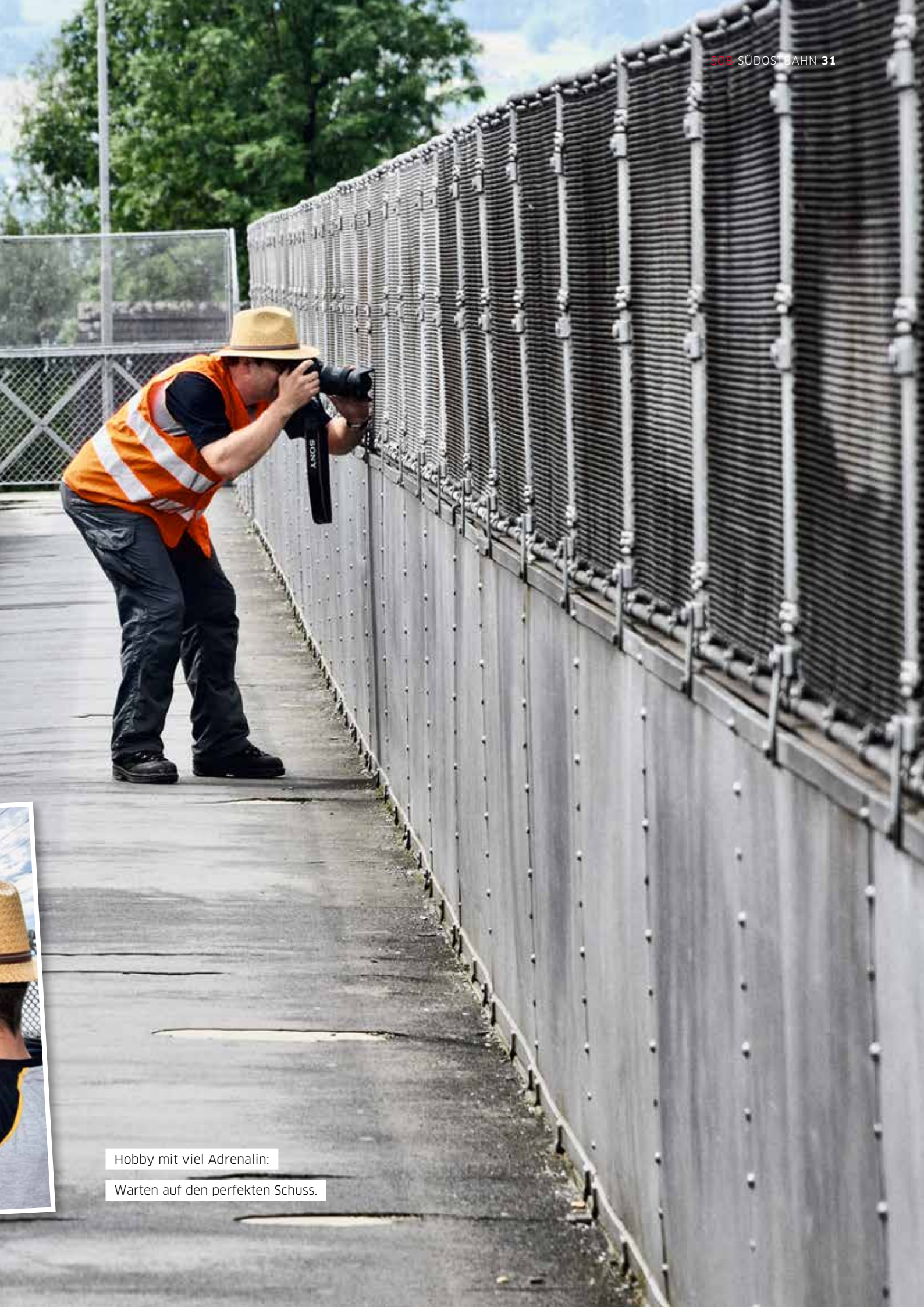
Wenn es die Zeit zulässt, habe ich bei speziellen Fahrten, wie zum Beispiel bei Test- und Versuchsfahrten die Möglichkeit, ein Foto zu schießen. Die entstandenen Bilder lassen sich gut in die Versuchsberichte oder Protokolle einarbeiten, und die Bilder haben so für die SOB wie für mich einen Nutzen. Gerne gebe ich auch Fotografien an interessierte Stellen weiter, um deren Bedürfnis nach einem gesuchten Motiv entsprechen zu können.

### **Zum Abschluss: Beschreib uns doch bitte dein perfektes Bild.**

Das perfekte Bild ist immer Ansichtssache und die Jagd darauf ist immer eröffnet. Dabei sind die Perspektive und die Stimmung wesentliche Komponenten, die über die Perfektion des Bildes entscheiden. Der von Carl Bellingrodt, einem der bekanntesten deutschen Eisenbahnfotografen, vielfach gewählte Bildaufbau inspiriert mich dabei besonders. Viele meiner Bilder weisen diese typischen Merkmale von Carl Bellingrodt auf, beispielsweise die festgelegten Winkel, in denen die Züge auf den Bildern festgehalten werden.



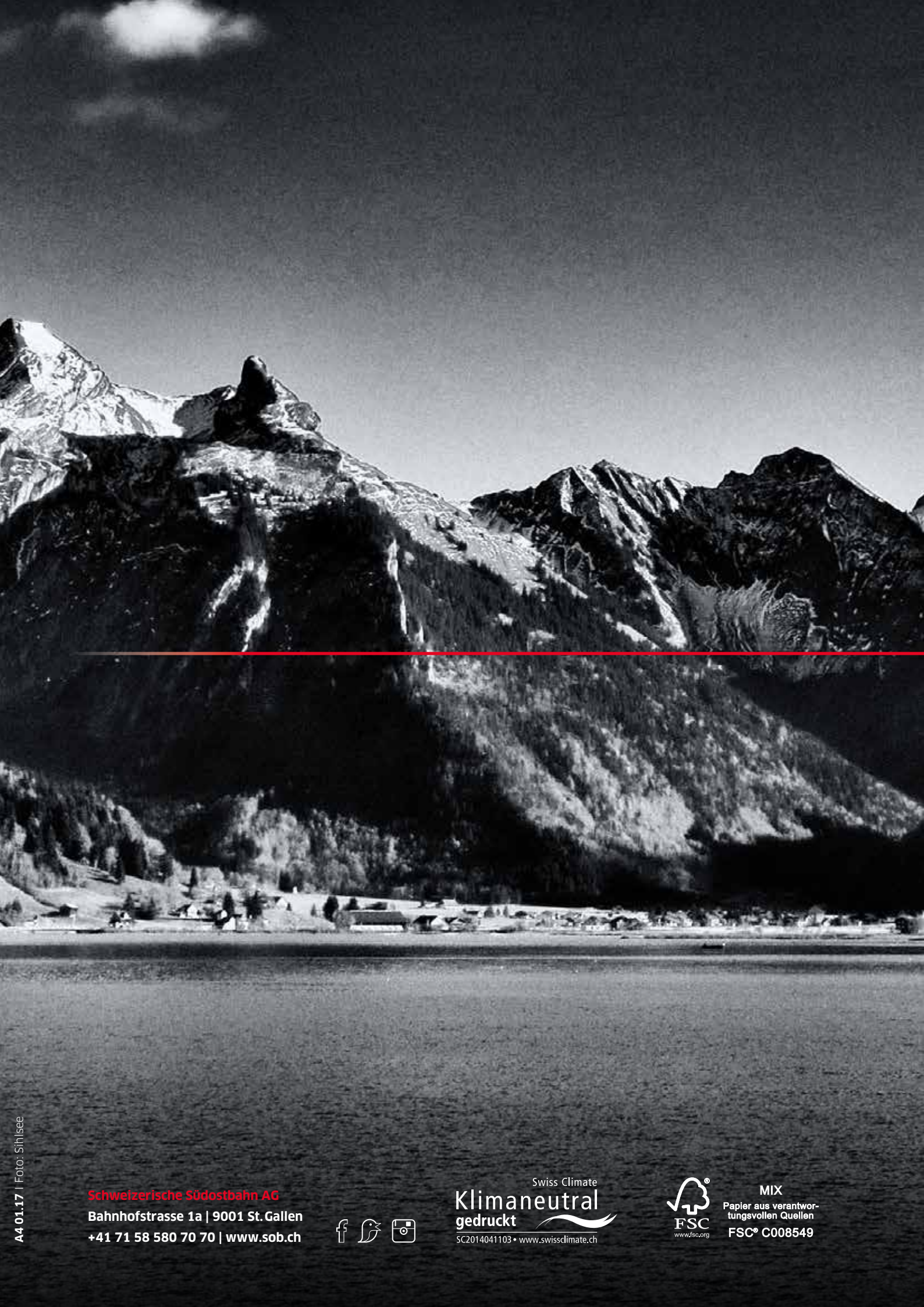




Hobby mit viel Adrenalin:

Warten auf den perfekten Schuss.





A4 01.17 | Foto: Sihlsee

**Schweizerische Südostbahn AG**  
Bahnhofstrasse 1a | 9001 St. Gallen  
+41 71 58 580 70 70 | [www.sob.ch](http://www.sob.ch)



Swiss Climate  
**Klimaneutral**  
gedruckt  
SC2014041103 • [www.swissclimate.ch](http://www.swissclimate.ch)



MIX  
Papier aus verantwortungsvollen Quellen  
FSC® C008549