

Schriftzug

Das Glück auf Rädern 6
Warum kann ein Zug nicht warten? 17
Es blinkt: Bahnübergänge 19

Einleitendes

Das Grosse liegt im Kleinen



Was macht Glück für Sie aus? Glück, geschätzte Leserinnen und Leser, bedeutet wohl für jeden von uns etwas anderes. Aber in einem sind wir uns vermutlich einig: Erfüllt sind diejenigen, die sich im Leben über die kleinen Dinge freuen. Wie oft verlieren wir Kleinigkeiten aus den Augen oder sehen etwas als selbstverständlich? Woraus wahres Glück besteht, bemerken wir häufig erst, wenn unser Glück getrübt wird. Dann wird uns bewusst, wie bedeutsam ein auf den ersten Blick unscheinbares Detail für uns ist.

Es sind die vielen kleinen Dinge im Leben, die dafür sorgen, dass das «Grosse und Ganze» funktioniert. Instinktiv denke ich an ein Uhrwerk: Bereits das kleinste Zahnrad hat das Potenzial, Grosses zu bewirken. Beginnt das kleinste Rad, sich zu bewegen, stehen auch die grösseren Räder nicht mehr still. Die Bewegung überträgt sich und wird grösser, da die einzelnen Zahnräder eine Einheit bilden. Aber: Auch ein funktionierendes Getriebe will gewartet und gepflegt werden. Vernachlässigen wir einzelne Elemente, wirkt sich das auf den gesamten Mechanismus aus. Es entstehen Blockaden, und die ganze Maschinerie kommt zum Stillstand.

Diese Gedanken nehme ich zum Anlass, um Ihren Blick in dieser Ausgabe auf die Details der «Bahnwelt» zu lenken. Denn auch hier greifen viele kleine Zahnräder ineinander, damit Sie, unsere Kundinnen und Kunden, pünktlich, sicher und bequem von A nach B reisen können. Erfahren Sie mehr über sekundengenau ausgeklügelte Fahrpläne oder die Funktionsweise von Bahnübergängen. Aber nicht nur der Technik fühlen wir in dieser Ausgabe genau auf den Zahn. Denn die SOB ist, was die Mitarbeitenden aus ihr machen. Sie geben ihr ein Gesicht. Lernen Sie Köbi Dietrich kennen: Durch seine Offenheit und die Gabe, alles zu schätzen, was das Leben bietet, hat er sein Glück in einer ganz ungewöhnlichen Beschäftigung gefunden. Oder meine Arbeitskollegin, die ihr Glück auf einer Radfahrt rund um den Säntis einholte. Sei es ein liebes Wort, eine nette Begegnung oder einfach nur ein schöner Tag: Öffnen Sie Ihr Bewusstsein für die kleinen Begebenheiten, und Sie stellen fest, dass Sie von Glück umgeben sind.

Ramona Tiefenthal
Redaktionsleiterin

Impressum

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG, Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, www.sob.ch, info@sob.ch

Erscheint zweimal jährlich in Deutsch, ist kostenlos und kann unter www.schriftzug.sob.ch/abo bestellt werden.
Layout & Grafik: Sags, St. Gallen | Druck: Typotron, St. Gallen | Auflage: 2 700 Ex. | Papier: Olin Rough

Inhalt

Einleitendes

Das Grosse liegt im Kleinen **3**

Schlaues

Die neue 10-Franken-Note **4**

Erlebnisreiches

Das Glück auf Rädern **6**

Kniffliges

Wettbewerb **11**

Starkes

Unsere Unruhestifter **12**

Kulinarisches

«Schlorzi» klingt scheusslich ... **14**

Erklärendes

Warum kann ein Zug nicht warten? **17**

Wissenswertes

Es blinkt: Bahnübergänge **19**

Gesichtszug

«Ich hol mir die Welt ins Appenzellerland.» **22**

Die SOB

Unterwegs für Sie **26**

Lesen Sie den Schriftzug online unter
www.schriftzug.sob.ch.

Schlaues

Die neue 10-Franken-Note

Jeder kennt sie: die Banknote. Sie gehört zum Alltag. Wir schenken ihr im täglichen Trott keine grosse Beachtung. Es sei denn, die unscheinbare Begleiterin erhält ein neues Gesicht. Aktuell ersetzt die Schweizerische Nationalbank die Notenserie von 1995. Wir nehmen die neue 10-Franken-Note für Sie unter die Lupe.

Text: Andreas Gerber und Ramona Tiefenthal, Fotos: Archiv der SNB

Am 11. Oktober 2017 hat die Schweizerische Nationalbank (SNB) die dritte Note der seit 2016 aufgelegten, neunten Notenserie präsentiert: die neue 10-Franken-Note. Jede neue Note stellt eine für die Schweiz typische Eigenschaft vor. Diese wird mit verschiedenen gestalterischen Elementen illustriert. Auf das Abbilden von Schweizer Persönlichkeiten verzichtet die SNB ganz bewusst. Personen sind oft mit einem Rückblick in die Vergangenheit verbunden. Die neuen Noten sollen ein zukunftsorientiertes Bild der Schweiz als eines Ganzen vermitteln.

Organisierte, pünktliche Schweiz

Die neue 10-Franken-Note veranschaulicht die organisierende Seite der Schweiz mit dem Hauptthema «Zeit». Die beiden Hauptmotive sind eine Hand mit Dirigentenstab auf der Vorderseite und ein Uhrwerk auf der Rückseite der Note. Beide Motive charakterisieren die Schweiz als gut organisiertes Land.

Wie bei der 20-Franken-Note aus der achten Serie mit dem Rad und dem Kompressor der Dampflokomotive «Pacific 231» sehen wir auch bei der neuen 10-Franken-Note Elemente aus der Eisenbahnwelt. Zu sehen sind Skizzen des schweizerischen, des österreichischen und sogar Teile des ungarischen Eisenbahnnetzes.

Tunnel als Symbol für Präzision

Rechts des schweizerischen und unterhalb des österreichischen und des ungarischen Schienennetzes sind die längeren Eisenbahntunnel der Schweiz aufgeführt. Sie sind wichtige Teile des weitverzweigten schweizerischen Bahnnetzes, dessen Betrieb dank guter Organisation und zeitlicher Präzision zuverlässig funktioniert. Die Tunnel sind in absteigender Reihenfolge unter Angabe der genauen Länge aufgeführt. Wir entdecken nicht nur die bekannten Namen wie den «San Gottardo base» (Gotthard-Basistunnel) mit 57,1 km oder den Lötschberg-Basistunnel mit 34,6 km Länge. «Unser» Wasserflutunnel zwischen Brunnadern-Neckertal und Lichtensteig mit 3,6 km findet ebenfalls einen Platz auf der Note. Ebenso aufgeführt sind der von der SOB durchfahrene Rickentunnel mit 8,6 km und der Kerenzerbergtunnel



Auch auf der 20-Franken-Note aus der achten Serie sind Komponenten aus der Eisenbahnwelt zu sehen.

Hand mit
Dirigentenstab

Auflistung Schweizer
Eisenbahntunnel



Uhrwerk

Spaltweiche
(Ferden, Lötschberg-
Basistunnel)



mit 4 km Länge. Wenn wir diese stolze Anzahl an Tunnel betrachten, ist es ganz gut nachvollziehbar, dass viele die Schweiz mit einem Emmentaler Käse und seinen vielen Löchern vergleichen.

Komplexe Spaltweiche

Das dominierende Motiv auf der Rückseite der neuen Banknote ist, neben dem Uhrwerk, eine Spaltweiche. Die abgebildete Spaltweiche ist bei Ferden im Lötschberg-Basistunnel installiert. Diese Weichenverbindung im südlichen Teil des Tunnels ermöglicht es, den Übergang vom nördlichen, einspurigen Tunnel auf den Doppelspurabschnitt im Süden zu steuern. Sie ist mit einem beweglichen Herzstück ausgestattet und kann mit einer Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h befahren werden. Diese spezielle Weichenbauform ist technisch äusserst aufwendig. Denn nicht nur die äusseren Weichenzungen werden bei einer Umstellung der Fahrspur verstellt, sondern auch die zentral angeordneten Herzstücke der Weiche werden umgestellt. Im Gegensatz zu einer normalen Weiche sind es bei einer Spaltweiche nicht die Radlenker, die die Spurführung der Radsätze bei einer Überfahrt der Räder über das Wei-

chenherz sicherstellen, sondern die Herzstücke. Durch ihre Lageveränderung entsteht in beiden Endlagen der Weiche eine lückenlose, durchgehende Schienenstrangverbindung. Die Spurführung der Radsätze wird, wie auf den gewöhnlichen Gleisen, beidseitig durch die an den Rädern angebrachten Spurkränze sichergestellt.

Unser Fazit

Hier sind ganz schön viele Informationen auf kleinstem Raum verpackt. Aus «Bahnsicht» lohnt sich der genaue Blick auf die gelbe Note ganz besonders.



Abendstimmung am Walensee

Erlebnisreiches

Das Glück auf Rädern

Die S4 führt von St.Gallen durch das Toggenburg nach Wattwil, weiter zum Walensee, dem Rheintal entlang Richtung Bodensee und wieder zurück zum Startpunkt. Kurz: rund um den Säntis. Die Fahrt ist auch in entgegengesetzter Richtung möglich. Für einen Tagesausflug ist diese Rundreise ideal. Nicht nur mit dem Zug, sondern auch in Kombination mit dem Velo ist die Strecke empfehlenswert. Mit prall gepumpten Rädern, frischen Beinen und grosser Neugier mache ich mich auf den Weg ...
Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Ramona Schwarzmann, St.Gallen-Bodensee Tourismus, Schiffbetrieb Walensee AG, SchweizMobil, Melissa Mattle

Es ist ein sonniger Morgen Mitte März. Die Wolken verziehen sich und lassen den blauen Himmel zum Vorschein kommen. Die Sicht ist klar und die Luft frisch. Die Vögel pfeifen von den Dächern. Ich höre ganz genau hin. Es klingt nach einer frohen Botschaft: «Die Velosaison ist eröffnet!», singen sie. Es muss so sein, denn der Anpfeiff hat längst einige auf den Sattel gelockt.

Abwechslungsreiche Rundreise

Unterwegs mit Zug und Velo – mit der S4 rund um den Säntis. Rund 180 Streckenkilometer führen durch malerische Landschaften und über imposante Bauwerke wie den Sitterviadukt, mit 99 Metern die höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz. Meine Reise beginnt zunächst auf Schienen, und ich steige in Herisau in die S4 ein. Sie bietet verschiedene Möglichkeiten für Zwischenhalte und Weiterfahrt auf derselben Linie. Der Zug fährt mich durch das hügelige Toggenburg. Wer knackige Aufstiege mit dem Velo mag, kommt hier auf seine Kosten. An den Einstiegstüren sind die Veloabstellplätze gekennzeichnet. Der Ein- und Ausstieg mit Fahrrädern gestaltet sich dank Niederflureinstieg ganz einfach. Das Velo lässt sich mit Rollgurten, die sich zwischen den Sitzen befinden, befestigen. Das ermöglicht einen bequemen und sicheren Transport – insbesondere für E-Bikes, die fürs Aufhängen häufig zu schwer sind.

Radeln und geniessen

Die Lust loszuradeln steigt mit jedem zurückgelegten Zugkilometer. In Schänis schnappe ich mein Velo, steige aus und folge der Seen-Route 9. Vom Genfersee bis zum Bodensee führt sie vorbei an zehn grösseren und kleineren Seen. Ich schätze die gute Beschilderung sehr – sei es auf dem Rad, beim Skaten, Wandern oder auf den Langlaufskis. Dem fjordartigen Walensee entlang geniesse ich die Aussicht und radle weiter. Eine Schifffahrt inmitten einer traumhaften Bergkulisse lohnt sich. Auf der gegenüberliegenden Seeseite liegt Quinten. Dieser Ort ist ausschliesslich zu Fuss oder mit dem Schiff zu erreichen. Den steil abfallenden Felswänden der Churfürsten hat Quinten das milde Klima zu verdanken, das köstliche Gaumenfreuden wie Feigen und Kiwis gedeihen lässt. Auch die vielen Reben der Weinbauern



sind schon von Weitem zu sehen. Der Gedanke an diese Köstlichkeiten löst bei mir ein leichtes Hungergefühl aus. Zu Recht, denn es ist mittlerweile Essenszeit. In Walenstadt suche ich mir ein Restaurant aus. Die Schifffahrt spare ich mir für den Hochsommer auf.

Die Ruhe des Sees lädt zum Verweilen ein, und das schmackhafte Mittagessen spendet mir Energie für die Weiterfahrt. Die Sonne scheint mir während des Mittagessens ins Gesicht und wärmt meinen ganzen Körper. Mit zusammengekniffenen Augen genieße ich die Sicht auf den wunderschönen Walensee. Ein Herr setzt sich zu mir – ein Zahnarzt, wie sich herausstellt. Wir sprechen über geeignete Destinationen für Veloferien, sportliche Ziele und freuen uns über das tolle Wetter.

Wettrennen mit dem Zug

Ich setze meine Reise auf dem Sattel fort. Mit einem kurzen Blick prüfe ich die Abfahrtszeiten an den kommenden Stationen. Ich habe dafür die Broschüre «S4 – Ringzug» aus dem Bahnreisezentrum in Herisau mitgenommen. Sie enthält unter anderem einen übersichtlichen Fahrplan. Teilweise liegt die Broschüre auch in den Zügen der SOB auf.

Das Wettrennen mit der S4 beginnt. Mein Ziel: Ich möchte vor der S4 in Flums eintreffen. Das heisst, dass ich einen kurzen Zwischensprint einlegen muss. Zwei Minuten vor Abfahrt erreiche ich den Bahnhof und steige ohne Hektik in den Zug. Das Velo ist platziert und angeschnallt, so dass ich die Fahrt entspannt geniessen kann. Insgeheim denke ich an den Wind, der am Nachmittag das Rheintal hoch bläst. Still sitze ich im Zug und weiche so dem anstrengenden Gegenwind aus.

Die Sonne strahlt gütig vom Himmel, als sähe man ihr breites Lachen, wie man es von Kinderzeichnungen kennt. Es zieht mich in Marbach wieder raus auf den Sattel. Eine kleine Zwischenverpflegung muss aber noch sein: Kaffee und Apfelstrudel. Das erhöht die Motivation weiterzu trampeln immens. Und eine freundliche Bedienung in der Bäckerei macht den Zwischenstopp erst recht lohnenswert. Weiter geht es mit einem leichten Zuckerschub und freudigem Herzen durch das Rheintal Richtung Bodensee. Die Beine treten ordentlich in die Pedale, das Velo rollt, und vom Gegenwind bin ich verschont geblieben.

Glück und Glanz

Am Ufer des Bodensees bin ich überwältigt vom atemberaubenden Panorama. Die Sonne steht tief und spiegelt sich im Wasser. Vögel fliegen knapp über der Wasseroberfläche. Es ist ein kleines Boot zu sehen, das zurück Richtung Hafen tuckert. Ich finde wieder diese Ruhe am See. Die anderen Personen am Ufer bewegen sich ganz gemächlich. Die Schritte der Fussgänger sind gelassen, und die Räder der Velofahrer scheinen sich langsamer zu drehen. Und alle tun wir dasselbe: Wir bestaunen die abendliche Stimmung und den Glanz des Sees. Ein Panorama, von dem ich nicht genug bekommen kann. Meine Augen schweifen immer wieder über den Horizont, und der Anblick erfüllt mein Herz mit Glück. Um diesen Moment einzufangen, packe ich die Fotokamera aus und knipse. Ich bin nicht die Einzige, die das tut: Eine junge Frau kommt auf mich zu und sagt, sie habe ein schönes Bild von mir geschossen. Die Begeisterung steht mir im Gesicht geschrieben. Anstatt es auf einer Social-Media-Plattform zu posten, hat sie es mit mir geteilt. Und ich möchte es hier mit Ihnen, unseren geschätzten Leserinnen und Lesern, teilen.



Schiffbetrieb in Murg am Walensee

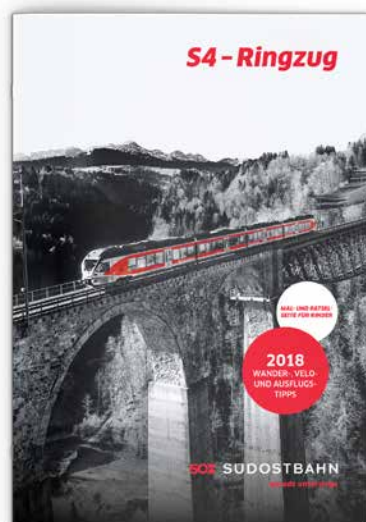


Das Foto der «heimlichen» Fotografin in Staad am Bodensee

Der Kreis schliesst sich

Mit viel Freude nehme ich die letzten Kilometer zurück nach St. Gallen in Angriff. Ich lasse die Gelegenheit nicht aus, den Abend bei einem Panaché mit Freunden ausklingen zu lassen. Die Stimmen im Lokal hören sich an wie das morgend-

liche Gezwitscher der Vögel. Die ersten Sterne schmücken den blau-schwarzen Himmel. Ich steige auf mein Velo und fahre zufrieden nach Hause. Das Glück liegt in der Einfachheit, denke ich mir. Sei es in einer schönen Begegnung am See, einer traumhaften Umgebung oder einem Tagesausflug mit viel Bewegung und Sonnenschein: Schaut oder hört man genau hin, wird plötzlich klar, dass man vom Glück umgeben ist. Denn Einzelteile des Glücks liegen überall auf der Strecke.



Die Broschüre enthält neben wertvollen Wander-, Velo- und Ausflugstipps attraktive Gutscheine für verschiedene Freizeitaktivitäten. Gratis erhältlich unter www.sob.ch/bestellungen.

Webtipps

Unter www.walenseeschiff.ch finden Sie Informationen zum Schiffsbetrieb.

Unter www.schweizmobil.ch (oder über die App) sind viele Routenvorschläge zu finden. Die Plattform bietet zudem die Möglichkeit, eigene Touren zu planen.

Velotageskarte

Eine Velotageskarte kostet mit GA oder Halbtax 13.- Franken. Mit anderen Fahrausweisen ist sie für 20.- Franken in den Bahnreisezentren sowie über die App «abilio» (Download bei Google Play oder im App Store) erhältlich.

Weitere Informationen zum Veloverlad finden Sie unter www.ostwind.ch.



Die Rundfahrt mit der S4 ist nicht nur etwas

für sportlich Ambitionierte. Unternehmungslustige

jeden Alters kommen hier auf ihre Kosten.

Kniffliges

Wettbewerb

Welches Bild dieser Ausgabe zeigen wir hier in Nahaufnahme? Ihre Lösung (Titel des Beitrags und Seitenzahl) senden Sie bitte bis zum 30. September 2018 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: Brotmesser «Panorama Knife»
2. Preis: «Magic Windfighter» schwarz
3. USB-Stick «FLIRT»

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 diese Wettbewerbsbedingungen.



Starkes

Unsere Unruhestifter

Die Anwohnerinnen und Anwohner direkt an den Bahngleisen kennen sie, unsere regelmässigen Unterhaltsarbeiten. Durch die Behandlung der Schienen, des Schotters und der Schwellen erhöhen wir die Lebensdauer unserer Infrastruktur und senken langfristig die Kosten. Diese Arbeiten führen wir mit grossen, schweren Maschinen durch. Doch wer sind diese Kraftprotze, und was ist ihre Aufgabe?

Text: Sarina Bruggmann, Fotos: Müller Gleisbau AG, Scheuchzer AG



Hebe-, Richt- und Stopfmaschine | BNA 661-SL

Durch das Stopfen bringen wir das Gleis wieder in die richtige Lage. Zugleich festigen wir mit der Verdichtmaschine den Schotter. Das ist wichtig, damit die Gleise eine stabile Lage haben. Ohne diese Massnahmen können sich die Gleise mit der Zeit senken. Dadurch vermindert sich der Fahrkomfort für die Reisenden. Gefährlich könnte es dann werden, wenn sich nur einer der beiden Schienenstränge senkt. Dies könnte im schlimmsten Fall zu einer Entgleisung des Zugs führen.

Schleifzug | Grizzly 104-S

Auf den Schienen bewegt sich die ganze Last der Züge. Da das Rad nur auf wenigen Quadratzentimetern mit der Schiene in Kontakt kommt, konzentriert sich das Gewicht auf diese kleine Fläche. Deshalb nutzen sich die Gleise mit der Zeit ab. Dabei können sich kleine Riffel und Wellen bilden. Die Fahrzeuge laufen nicht mehr ruhig auf dem Gleis, was die Reisenden als verminderter Fahrkomfort und die Anwohnerinnen und Anwohner als grösseren Lärm wahrnehmen. Um dies zu verhindern und um grössere Schäden an der Fahrbahn zu vermeiden, schleifen wir die Schienen regelmässig.

Zweiweg-Böschungsmäher | John Deere

Pflanzen und Sträucher entlang der Strecke können zu einer Gefahr werden, wenn sie sich im Raum rund um die Fahrbahn ausbreiten. Deshalb führen wir regelmässig Böschungsarbeiten durch. Während der Böschungsarbeiten bekämpfen wir gleichzeitig auch gebietsfremde Pflanzen, sogenannte Neophyten. Wachsen Pflanzen im Schotterbett, verringern die mit der Zeit verfaulenden Gewächse die Wasserdurchlässigkeit der Bettung. Das fördert wiederum die Ansiedlung von Unkraut, wodurch sich die Festigkeit und die Elastizität des Schotterbetts verschlechtern. Die Folge davon ist ein instabiles Gleis, und die Züge dürfen im Extremfall nur noch mit verringerter Geschwindigkeit fahren.



Geschwindigkeit (Eigenantrieb)	80 km/h
Länge über Puffer	31 m
Gewicht	76 t
Anzahl Stopfeinheiten	4
Max. Gleishebung	120 mm
Hebekraft	2 x 125 kN
Kleinstmöglicher Kurvenradius	100 m
Fahrzeughalter	Scheuchzer AG



Geschwindigkeit (Eigenantrieb)	100 km/h
Schleifgeschwindigkeit	2-20 km/h
Länge über Puffer	100 m
Gewicht	359 t
Dieselmotor	1 570 kW
Anzahl Schleifscheiben	58 Stück
Kleinstmöglicher Kurvenradius	150 m
Fahrzeughalter	Scheuchzer AG



Geschwindigkeit (Eigenantrieb)	4-16 km/h
Länge	9,5 m
Gewicht	16 t
Dieselmotor	147 kW
Mulchlänge	1,5 m
Baujahr	2006
Fahrzeughalter	Müller AG

«Schlorzi» klingt scheusslich ...

... schmeckt aber himmlisch. Die Rede ist von der Süssspeise Schlorzifladen. Einer Wähe mit Birnenfüllung und Rahmguss, deren Konsistenz namensgebend war. Im nicht helvetischen Raum würde man ihn Birnenkuchen nennen. Doch, was heisst Schlorzi? Wer hat ihn erfunden? Wer hat ihn wiederentdeckt? Und vor allem: Wie backt man einen Schlorzifladen?

Text und Fotos: Brigitte Baur

Die grossen, flachen Kuchen haben laut einem Mundartwörterbuch in der Deutschschweiz verschiedene regionale Bezeichnungen: Tünne, Wähe, Chueche, Turte, Zelte oder eben Fladen. In unserem Fall ist der Fladen eine Wähe und der Schlorzi die eingebackene Masse aus getrockneten Birnen, die zwischen einem Kuchenteig und einem Guss aus viel Rahm liegt.

Ein Stück Schweizer Geschichte

Erstmals erwähnt wird der Schlorzifladen im Band I des Idiotikons aus dem Jahre 1881. Nebenbei bemerkt: Das Schweizer Idiotikon ist nicht für dumme Menschen gedacht, sondern ist ein von einem Verein gestütztes Mundartwörterbuch für die schweizerdeutsche Sprache. Zurück zu unserem Schlorzifladen: In diesem historischen Nachschlagewerk heisst er nicht Schlorzi, sondern «Be-reflade» und wird als «Kuchen mit verkochten, gedörrten Birnen» beschrieben. Der umgangssprachliche Name Schlorzi wird von dem Wort «Geschlorz» und dem Verb «schlorze» abgeleitet, was gemäss dem oben erwähnten Wörterbuch mit «Mischmasch von Speisen» oder «grosses Durcheinander an Speisen» erklärt wird. Weiter steht, dass der Schlorzifladen im Appenzellerland wie auch im Toggenburg vor allem in der Silvesternacht, die im Toggenburg übrigens Hüslinacht heisst, verspeist wurde. Damals brachte man den selbst gemachten Schlorzi zum Dorfbäcker und holte die fertig gebackenen Fladen wieder ab. Auf dem Reff, einer Art Rückentrage aus Holz, trugen die Leute die gebackenen Schlorzifladen wieder nach Hause. Im «Hüslü» der Nachbarn feierte man gemeinsam den Jahreswechsel, ass die mitgebrachten Fladen und spülte sie mit einem kräftigen Schluck Branz – einem selbst gebrannten Schnaps – herunter.

Was ist denn nun dieser Schlorzi?

Wesentlicher Bestandteil beim Schlorzifladen sind die Dörrbirnen für die Füllung. Bis zur Einführung des Kühlschranks im Privathaushalt war das Dörren von Früchten von zentraler Bedeutung für den Speisezettel der Schweizerinnen und Schweizer. In jedem Bauernhaus stand eine Holztruhe mit Dörrfrüchten als eiserne Reserve für den Winter. Es wird vermutet, dass Dörrobst an Silvester reichlich vorhanden war, im Gegensatz zu Fleisch, frischem Gemüse oder Obst, und sich deshalb seine Verarbeitung für ein spezielles



Früher nur in der Silvesternacht, isst man den Schlorzifladen heute

im Appenzellerland und im Toggenburg als kleine Mahlzeit.

Silvestergebäck anbot. Ebenfalls wichtig sind die Gewürze und Zutaten: Nüsse, Nelken, Muskatnuss, Anis, Zimt, Wein, Schnaps, Süssmost oder weisser Traubensaft. Alles zusammen wird klein gehackt, vermischt und zu einer braunen Masse, oder eben zu einem Schlorzi, verrührt. Wichtig ist, dass der Fladen am Ende je zur Hälfte aus Schlorzimasse und Guss besteht. Und wenn man eines über das Gebäck wissen muss, dann, dass es zwar den Schlorzifladen gibt, dass ihn aber jede Bäckerei und jeder Haushalt nach eigenem Rezept backt. So existieren in vielen Kochbüchern Dutzende verschiedene Variationen, wie ein Schlorzifladen hergestellt werden kann. Nie ist einer wie der andere, weil jeder auf sein Geheimrezept schwört. Eines jedoch ist bei jedem Schlorzifladen gleich: Lauwarm schmeckt er am besten.

Mehr Swissness geht nicht

Die Meinungen zur Herkunft und zum besten Schlorzifladen sind so vielfältig wie die Rezepte selbst. Auch das Café Abderhalden in Wattwil besitzt ein Geheimrezept für seinen Schlorzifladen. Ueli Abderhalden kaufte 1931 eine kleine Bäckerei im Bleiken, einem Ortsteil von Wattwil, und bot dort seinen Schlorzifladen an. Max Abderhalden und sein Sohn Markus Abderhalden verkauften das Geschäft in dritter Generation 2014 an Gregor und Manuela Menzi. «Vieles hat sich in dieser Zeit geändert», erzählt Gregor Menzi. Was geblieben ist, sind die alten Schlorzifladenrezepte von Gründer Ueli Abderhalden. Diese sind noch heute ein fester und beliebter Bestandteil im Angebot des Cafés Abderhalden. Liebhaber und Kenner empfehlen aber auch das Rezept aus dem Café Ziehler im toggenburgischen Stein. Hier liegt das Geheimnis in der selbst gemachten Füllung und in den regionalen Zutaten: Die Butter kommt aus Dietfurt, der Rahm aus Nesslau, auch die Eier sind hiesig. Und weil mehr Swissness kaum möglich ist, hat der Schlorzifladen aus dem Café Ziehler seinen Weg aus dem Toggenburg in unsere Schweizer Ferienfluggesellschaft Edelweiss Air gefunden und

sich trotzig neben hippen Sushi und schlanken Smoothies einen temporären Platz erobert: Als Dessert durften die Fluggäste im Jahr 2016 einen Toggenburger Schlorzifladen geniessen – aus der Backstube von Philipp Ziehler, der im Toggenburg kein Unbekannter ist. 2011 ging er gemeinsam mit dem Küchenchef des Hotels Sternen in Unterwasser als Bäcker des weltgrössten Schlorzifladens in die Backgeschichte ein – Gesamtgewicht: 250 Kilogramm.

Revival des Schlorzifladens

Dass der Schlorzifladen nicht in Vergessenheit geriet, ist auch den Hobbyköchen der Lichtensteiger «Bereflade-Chuchi» zu verdanken. Mit der Idee, einmal im Monat mit Freunden zu kochen, gründete Walter Gerig vor vierzig Jahren den Kochclub «Bereflade-Chuchi» – abgeleitet aus der Toggenburger Spezialität. Die kochenden Männer haben dank ihrem Namen den Schlorzifladen wieder entdeckt und gefördert. Und so begann auch das Revival des Schlorzifladens: mit einem Verkaufsstand am Lichtensteiger Fotoflohmarkt im Jahr 1978. Der Markt im Toggenburg geniesst als bedeutender Fotoflohmarkt der Schweiz seit vielen Jahren auch internationales Ansehen. Dank dem grossen Engagement der Lichtensteiger Hobbyköche, die den Schlorzifladen auch an unzähligen Kochevents als festen Bestandteil integrierten, fand der Schlorzifladen so den Weg aus der Region in die weite Welt. Übrigens feierten die Köche 2012 am Lichtensteiger Fotoflohmarkt den Verkauf ihres 10 000. «Bereflade». Beeindruckend.

Und wie backt man einen Schlorzifladen?

Das «typische» Schlorzifladenrezept gibt es nicht. Die Komponenten sind zwar zum grossen Teil definiert, variieren aber gerne und oft. Egal, ob Kuchenteig und Belag gekauft oder selbst gemacht sind – wichtig ist, dass der Fladen je zur Hälfte aus Schlorzimasse und Guss besteht.

Übrigens: Nicht überall, wo Schlorzi draufsteht, ist Schlorzi drin. Diesen gibt es nämlich auch geschmacksneutral. Die Musiker der Bluegrassband «Schlorzi Musig» – namentlich Walter Abderhalden, Hanspeter Geisser, Richard Bösiger, Georges Meyer und Res Reber –, die ihre Band nach der beliebten Spezialität benannt haben, sind im Toggenburg so beliebt, unvergesslich und bodenständig wie der Schlorzifladen selbst.

Viel Genuss bei Ihrem nächsten – oder ersten – Schlorzifladen.

Wie sieht Ihr Schlorzifladen aus?

Haben wir Sie gluschtig gemacht? Dann nichts wie los: Schürze anziehen, Backofen einschalten und einen Schlorzifladen backen. Ist er Ihnen gelungen? Dann senden Sie uns ein Bild von Ihrem Prachtexemplar. Sieht er nicht ganz so aus wie erhofft? Dann freuen wir uns erst recht auf Ihre Aufnahme. Die originellsten drei Bilder werden mit einer SOB-Einkaufstasche prämiert.

Senden Sie Ihr Bild mit Ihrer Adresse bis zum 30. September 2018 an einsteigen@sob.ch.



Erklärendes

Warum kann ein Zug nicht warten?

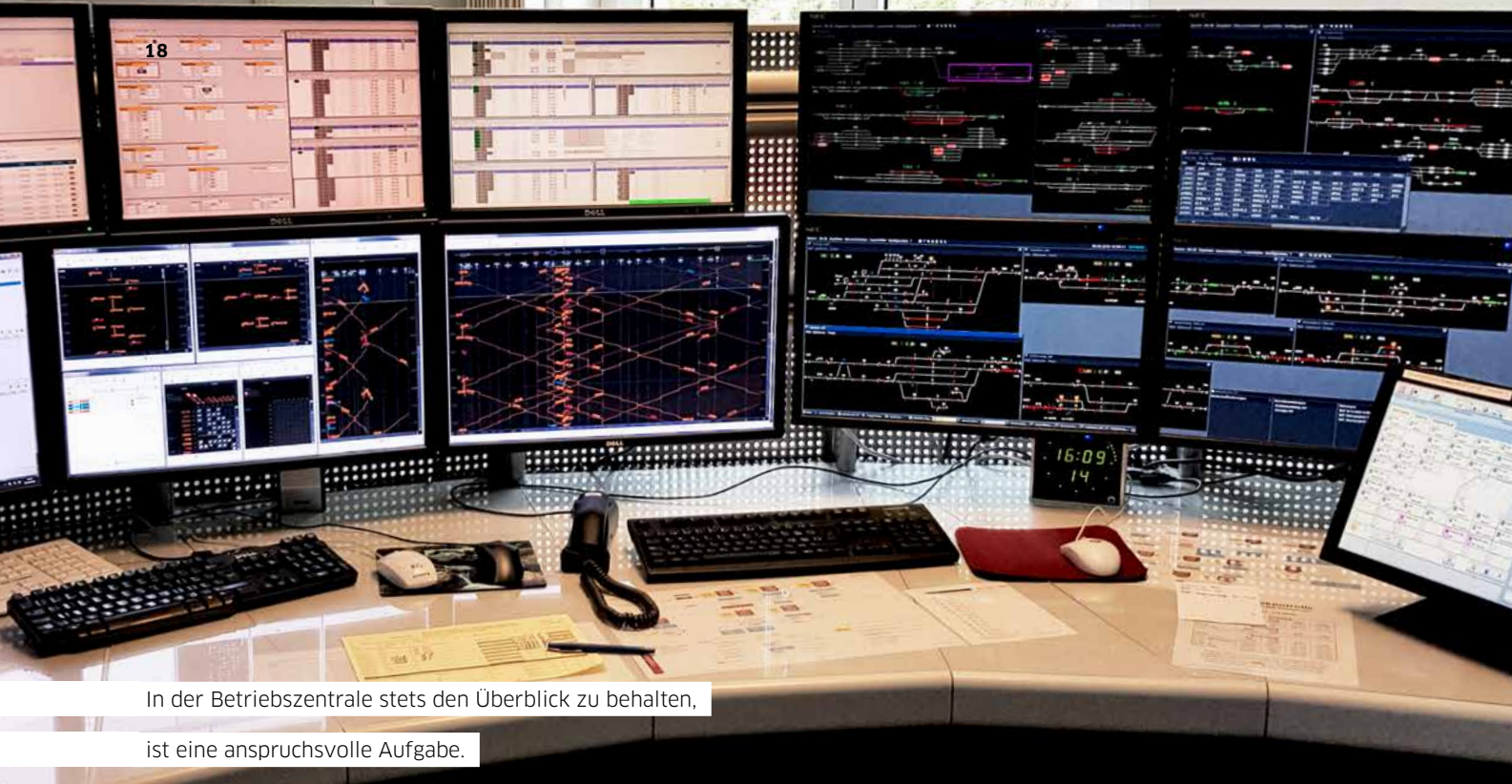
Das Netz des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist sehr dicht. Bei Verspätungen können Züge häufig nicht aufeinander warten. Vor vielen Jahren war das noch einfacher. Die Bahnwelt hat sich jedoch stark verändert und weiterentwickelt.

Text: François Nissille und Nicole Wolf, Fotos: SOB

Heute sind bedeutend mehr Züge unterwegs als noch zu Grossmutter's Zeiten. Die Netzauslastung hat aufgrund der Nachfrage stark zugenommen, und die Umsteigezeiten werden nach den Bedürfnissen der Reisenden möglichst tief gehalten, um schlanke Anschlüsse zu gewährleisten. Das Abwarten von Anschlüssen und daraus resultierende Verspätungen wirken sich deshalb rasch auf das gesamte Netz aus, und es ist somit nicht immer möglich, Züge abzuwarten. Die Entscheidungen treffen die Betriebszentralen. Wenn das Signal auf Grün gestellt wird, hat das Lokpersonal diese Anweisung zu befolgen und abzufahren. Damit werden die Folgeverspätungen für weitere Züge reduziert und die Auswirkungen auf weitere Reisende möglichst gering gehalten.

Die Arbeit der Betriebszentrale

Der Zugverkehrsleiter überwacht, disponiert und lenkt die Züge im zugeteilten Bereich und spricht im Falle einer Verspätung die Reihenfolge der Züge mit der SBB ab. Abhängig von vorgegebenen Richtlinien bestimmt er, welche Anschlüsse hergestellt werden können und wo es den Zügen aufgrund der folgenden



In der Betriebszentrale stets den Überblick zu behalten, ist eine anspruchsvolle Aufgabe.

Auswirkungen nicht möglich ist zu warten. Er entscheidet ausschliesslich für das Streckennetz der Südostbahn. Die Entscheidungen über das Abwarten der Anschlüsse z. B. in St.Gallen, Rapperswil, Wädenswil oder Arth-Goldau fällt die SBB, da ihr dort die Infrastruktur gehört. Je nach Fall sprechen sich die beteiligten Betriebszentralen auch ab und entscheiden gemeinsam. Der Lokführer muss die Befehle des Zugverkehrsleiters in der Betriebszentrale strikt einhalten und abfahren, sobald das Signal auf Fahrt gestellt wird. Dasselbe gilt für die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn. Die Busfahrerinnen und -fahrer entscheiden selber aufgrund der betrieblichen Vorgaben des jeweiligen Transportunternehmens, ob sie den Anschluss im Verspätungsfall abwarten können oder nicht. Das Problem der Züge: Sie sind auf Gleisen unterwegs, nicht wie ein Bus auf der Strasse. Wenn ein Gleis besetzt ist, kann der nachfolgende Zug nicht einfach ausweichen. Dadurch entstehen Folgeverspätungen.

Ein fein abgestimmtes Räderwerk

Die Entscheidung, ob ein Anschluss hergestellt oder ob der Anschlusszug nicht abgewartet wird, hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab.

Die SOB betreibt ein mehrheitlich einspuriges Streckennetz. Das bedeutet, dass sich Züge nicht zwischen den Bahnhöfen kreuzen können. Wenn ein verspäteter Zug auf dem Netz verkehrt, hat das zwangsläufig Auswirkungen auf die entgegenkommenden Züge, die sich um die gleiche Zeit verspäten. Das Schienennetz der Schweiz ist ein fein abgestimmtes Räderwerk, in dem die verschiedensten Transportunternehmen eingebunden sind. Das heisst, dass an vielen Haltepunkten unserer Züge ein Anschluss zu einer anderen Bahn-

oder Buslinie besteht. Diese Transportkette kann durch die Verspätung einzelner Züge rasch beeinträchtigt werden.

Ein gutes Beispiel bietet der Voralpen-Express auf der Linie St.Gallen-Rapperswil-Luzern. Dieser hat Anschlüsse in Wattwil, Uznach, Rapperswil, Pfäffikon, Biberbrugg, Arth-Goldau und Luzern, wo Verspätungen sofort Auswirkungen auf weitere Züge haben. Um die negativen Konsequenzen für die weiteren Züge zu minimieren, muss bei einer gewissen Verspätung ein Anschluss gebrochen werden. So ist es möglich, dass alle anderen Züge pünktlich unterwegs und weniger Reisende von der Verspätung betroffen sind.

Neben den vorgegebenen betrieblichen Vorschriften entscheidet zu bestimmten Tageszeiten z. B. die Richtung der Kundenflüsse, ob ein Anschluss abgewartet wird oder nicht. Das heisst, dass Züge mit vielen Anschlussreisenden eher abgewartet werden als Züge, die schwächer frequentiert sind.

Für die Kundschaft bemüht

Wir sind uns bewusst, dass wir nicht für jeden Fahrgast eine ideale Lösung bieten können. Mit unseren Partnern SBB, PostAuto, ZVV, Ostwind und weiteren Transportunternehmen sind wir im ständigen Austausch, um das Angebot zu optimieren. Die Züge der SOB sind grundsätzlich sehr pünktlich unterwegs: 96,5% verkehren rechtzeitig oder nur mit einer sehr kleinen Verspätung.

Übrigens: Bei der Ausarbeitung des Fahrplans hat grundsätzlich der Kanton das letzte Wort. Er bestellt die Dienstleistungen bei den Verkehrsunternehmen. Bestellte Leistungen im Regionalverkehr gelten die Kantone finanziell ab. Die Seite www.fahrplanentwurf.ch dient Reisenden als Eingangskanal für Anregungen, Wünsche und Kritik am Fahrplan.

Wissenswertes

Es blinkt: Bahnübergänge

Laut dem Bundesamt für Verkehr (BAV) gibt es auf dem schweizerischen Schienennetz aktuell rund 4 430 Bahnübergänge. Was für das Lokpersonal auf der einen Seite Sicherheit bei der Durchfahrt bedeutet, ärgert Verkehrsteilnehmer auf der anderen Seite: Wieso senken sich die Schranken, lange bevor ein Zug zu sehen ist? Und wieso bleiben sie so lange geschlossen?

Text: Ramona Tiefenthal, Fotos: SOB, BAV

Für Verkehrsteilnehmer – seien sie motorisiert, mit dem Fahrrad oder zu Fuss unterwegs – sind Bahnübergänge meist nur ein notwendiges Übel. Kommt Ihnen die Situation bekannt vor? An einem Tag, an dem Sie ohnehin bereits zu spät unterwegs sind, schliessen sich die Schlagbäume garantiert genau dann, wenn Sie dort eintreffen. Ärgerlich. Der Zug saust vorbei, und Ihr Fuss schwebt bereits über dem Gaspedal, bereit zur Weiterfahrt. Sie haben es schliesslich eilig. Aber: Die Schranke bleibt unten. Und weit und breit ist kein Zug zu sehen. Wie kann das sein? Nun, liebe Leserinnen und Leser: Da steckt einiges dahinter.

«HALT», wenn es blinkt

Im Normalfall besteht ein Bahnübergang aus einem Wechselblinker, einem akustischen Signal und den rot-weissen Schlagbäumen, die sich vor einer Zugsdurchfahrt senken. Damit sich die Schlagbäume nicht ohne Vorwarnung senken und dadurch Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommen, gibt es die sogenannte «Warnzeit». Das heisst, mindestens zwölf Sekunden, bevor die Schliessung der Schlagbäume beginnt, blinkt der Wechselblinker, und Sie hören ein akustisches Signal. Wechselblinker sind für Verkehrsteilnehmer mit einer roten Ampel gleichzusetzen und bedeuten in jedem Fall «HALT», und zwar bereits ab dem ersten Blinken. Wer dennoch versucht, während des Blinkens den Übergang zu passieren, riskiert eine Ordnungsbusse von 250 Franken.

Nach Ablauf dieser zwölf Sekunden Warnzeit beginnen sich die Schlagbäume zu senken. Dieser Vorgang dauert im Durchschnitt etwa zehn Sekunden. Zusätzlich kommt noch die Sicherheitszeit von mindestens fünf Sekunden dazu. Das heisst also, der Strassenverkehr steht bereits mindestens 27 Sekunden still.

Möglichst kurze Sperrzeiten

Betrachten wir das ganze aus der Sicht des Lokführers. Je nach Sicherungsart des Bahnübergangs sieht er an einem Signal mit Zugsicherung entlang der Strecke, ob er beim nächsten Bahnübergang durchfahren und somit sein Tempo beibehalten kann. Da er dieses Signal mindestens zehn Sekunden sehen muss (es handelt sich dabei um die sogenannte «Sichtzeit»), bedeutet das für den Verkehr wiederum eine Verlängerung der Wartezeit um zehn Sekunden – in diesem Fall warten Sie also bereits 37 Sekunden am Bahnübergang, bis der Zug eintrifft. Um eine möglichst kurze Sperrzeit der Bahnübergänge zu erreichen, sind jedoch viele bereits so gebaut, dass sie über eine automatische Zugsicherung verfügen. Das heisst, wenn der Zug an einem bestimmten Punkt vorbeifährt und der Bahnübergang zu diesem Zeitpunkt noch nicht gesichert ist, wird



Blinkt der Wechselblinker, bedeutet dies «HALT»
für alle Verkehrsteilnehmer.

der Zug automatisch abgebremst, sodass er noch vor dem Bahnübergang zum Stillstand kommt.

Grundsätzlich hat der Zug freie Fahrt, sobald die Schlagbäume des Bahnübergangs geschlossen sind oder ihre obere Endlage verlassen haben – also sobald sie beginnen, sich zu senken. Das ist eine sichere Vorgehensweise, da der Antrieb der Schlagbäume gewährleistet ist: Durch die Schwerkraft und mittels einer Feder laufen sie in die geschlossene Endlage. Ausserdem funktioniert die Anlage durch Batterien auch im Falle eines Stromausfalls weiterhin. So sparen wir die zehn Sekunden Sichtzeit und wären wieder bei 27 Sekunden Wartezeit für den Strassenverkehr. Dazu kommt nun noch die Zeit, die der Zug benötigt, um den Bahnübergang zu passieren.

Während dieser ganzen Zeit blinkt der Wechselblinker. Ist der Zug durchgefahren, heben sich die Schlagbäume in den meisten Fällen schnell wieder und der Wechselblinker erlischt. Früher blinkte er auch dann noch, wenn sich die Schlagbäume öffneten. Weil aber der Verkehr auf den Strassen immer mehr zunimmt, sind die Anlagen mittlerweile so umgebaut, dass der Blinker beim Öffnen der Schlagbäume erlischt. So kann die gesamte Sperrzeit des Bahnübergangs auf ein Minimum reduziert werden.

Tiefhaltung bei Zugkreuzung

Wie lange ein Bahnübergang grundsätzlich geschlossen ist, wissen wir jetzt. Aber warum bleibt er manchmal zu, obwohl der Zug bereits vorbeigefahren ist? Dazu wird der Fahrplan berücksichtigt. Stellen Sie sich folgende Situati-

on vor: Ein Zug ist bereits durchgefahren, und ein sich in entgegengesetzter Richtung nähernder Zug wartet ebenfalls darauf, den Übergang zu passieren. Öffnet sich der Bahnübergang zwischen den beiden Zugkreuzungen, muss der zweite Zug mindestens 42 Sekunden warten. Zehn Sekunden benötigen nämlich die Schlagbäume, um sich zu öffnen. Danach müssen sie aus Sicherheitsgründen mindestens zehn Sekunden für den Verkehr geöffnet bleiben. Im Anschluss folgen wieder die zwölf Sekunden Warnzeit und die zehn Sekunden, die die Schlagbäume benötigen, um sich wieder zu senken. Auf den Fahrplan können diese 42 Sekunden erhebliche Auswirkungen haben.

Eingeschlossen – was nun?

Obwohl die Anlagen sehr sicher sind, geschehen doch immer wieder Unfälle auf Bahnübergängen. Sollten Sie auf dem Übergang stecken bleiben und das Fahrzeug nicht mehr von den Gleisen bewegen können, sollten Sie dieses umgehend verlassen. Via Notruf 117 ist die Polizei unverzüglich zu informieren. Besteht die Möglichkeit, einen herannahenden Zug frühzeitig auf die Gefahr aufmerksam zu machen, ohne sich selbst in Gefahr zu bringen, sollten Sie dies tun. Wenn es noch möglich ist, das eingeschlossene Fahrzeug zu bewegen, empfiehlt die Polizei, durch die Schlagbäume hindurchzufahren und sich so aus der Gefahrenzone zu bringen. Auch in diesem Fall ist sofort die Polizei via Notruf 117 zu alarmieren, damit sie die Notfallstellen der Bahn über das Ereignis informieren kann.

DAS KLEINE IXI: AUFFRISCHUNG DER THEORIEPRÜFUNG



Bahnübergang mit Schranken

Dieses Zeichen kündigt einen durch Schranken gesicherten Eisenbahnübergang an.



Bahnübergang ohne Schranken

Dieses Zeichen kündigt einen Eisenbahnübergang ohne Schranken an.



Distanzbaken

Diese Zeichen kündigen ausserorts einen Eisenbahnübergang an. Die roten Streifen zeigen die Entfernung bis zum Übergang: **Drei Streifen:** generelle Warnung in Kombination mit der Tafel «Bahnübergang mit/ohne Schranken» | **Zwei Streifen:** noch ca. zwei Drittel der Strecke bis zum Bahnübergang | **Ein Streifen:** noch ca. ein Drittel der Strecke bis zum Bahnübergang



Andreaskreuz

Das Andreaskreuz wird inner- und ausserorts an Bahnübergängen ohne Schranken verwendet. Ein einfaches Kreuz kennzeichnet einen Bahnübergang mit einem Gleis, das Doppelkreuz steht an mehrgleisigen Bahnübergängen.



Wechselblinklicht / Einfaches Blinklicht

Ein rot blinkendes Signal bedeutet «HALT». Die Wechsel-/Einfachblinker erfüllen die gleiche Funktion. An manchen Übergängen in der Schweiz steht eine «normale» Verkehrsampel anstelle eines dieser beiden Signale.



Als «Null Stern»-Butler verwöhnt Köbi Dietrich

die Gäste mit Appenzeller Köstlichkeiten.

Gesichtszug

«Ich hol mir die Welt ins Appenzellerland.»

Bei der SOB ist ein Potpourri an Charakteren beschäftigt. Jeder Menschenschlag ist vertreten. Schliesslich beschäftigen wir Mitarbeitende aus 50 verschiedenen Berufen. Um einen weiteren Kollegen in der Rubrik «Gesichtszug» vorzustellen, treffe ich mich heute mit Köbi Dietrich. Ein «Exemplar» für sich, wie ich feststellen werde.

Text: Nicole Wolf, Fotos: Null Stern, Claudio Baeggli, Nicole Wolf

Köbi Dietrich arbeitet in unserem Service-Zentrum in Herisau und ist für den Unterhalt der Flotte zuständig. Das heisst, die Züge gehen während der Wartung oder Reparatur durch seine Finger. Bei der SOB angefangen hat der Landwirt 1989 als «Wagenputzer», wie er sagt, um seinen Lohn aufzubessern. Bald erkannte man sein handwerkliches Talent, und er wurde im Türservice und später im Betriebsunterhalt eingesetzt. Er arbeitet Teilzeit bei der SOB, denn zu Hause wartet ein Bauernhof, den mittlerweile hauptsächlich seine Frau führt. Im vergangenen Sommer kam zusätzlich zur Landwirtschaft noch eine weitere Beschäftigung hinzu. Diese hat die Familie Dietrich verändert.

Vom Landwirt zum Butler

Die Konzeptkünstler Frank und Patrik Riklin boten Köbi eine verrückte Idee an: Sie suchten einen Ort für eine Kunstinstallation und entdeckten Köbis gepachtete Alp auf dem Gipfel Göbsi bei Gonten, 1 200 m ü. M. Sie planten für den Sommer 2017 eine Doppelzimmersuite mitten in der Natur, vor einer umwerfenden Bergkulisse. Konkret: ein Doppelbett im Freien mit direktem Blick auf die Sterne. Dafür suchten die Künstler einen Butler, der die Gäste unten im Ort abholt, sie zum Bett bringt, dort mit Köstlichkeiten versorgt und auch sonst zu ihren Diensten steht. Im weissen Hemd, mit schwarzer Fliege und weissen Handschuhen, versteht sich. Köbi erschien als Idealbesetzung, aufgeschlossen und kommunikativ wie er ist. Er sagte spontan zu. So wurde er zum Butler. «Barfussbutler», denn die Schuhe lässt er am liebsten weg.

Welten treffen aufeinander

Einen Sommer lang traf Köbi auf Leute, die ihm im normalen Leben nie begegnet wären. Er erzählt von Episoden mit schrulligen Koreanern, trinkfesten Russen, Niederländern, Amerikanern, Schweizer Bänkern, Ärzten, Rechtsanwälten – aus allen Ecken der Welt strömten die Leute auf Köbis Alp.

Er hingegen hatte es bisher nicht so sehr mit der Welt «da draussen». Ganz im Gegenteil. Reisen reizt ihn nicht. Einmal hat er es mit seiner Familie probiert. Sie waren ein paar Tage in Österreich. Den Versuch war es Wert, aber es zog ihn heim. Jemanden wie mich, die in verschiedenen Städten auf drei Kontinenten gelebt hat und immer von Fernweh geplagt ist, erstaunt diese Einstellung. Ich muss aber überrascht feststellen, dass Köbi eine Weltoffenheit besitzt, wie



Freie Sicht vom Gipfel Göbsi auf den Tausend-Sterne-Himmel

sie mir selten begegnet ist. Das Gespräch mit ihm berührt mich. Im Grunde hatte ich mich mit ihm getroffen, damit er mir von seinem Hobby als «Null Stern»-Butler erzählt. Am Ende hatten wir vielmehr einen philosophischen Diskurs, wie ich später feststellen werde. Das Butler-Projekt fand er spannend und lustig. Was ihn am meisten gepackt hat, waren die Menschen. Menschen, mit denen er teilweise nur mit Händen und «Bar-Füssen» reden konnte. Englisch spricht er nicht. Das einzige Wort, das er beherrscht, ist «Brek-fesch» – Frühstück. «Diese Dinger auf dem Handy, in die man reinsprechen kann und die dann übersetzen», die waren hilfreich. Wobei er bald feststellte, dass diese Dinger keinen Appenzeller Dialekt verstehen und er hochdeutsch sprechen musste. Verständigen konnte er sich allerdings immer. Mit manchen Gästen führte er unter klarem Sternenhimmel lange, spannende Gespräche.

Zurück zur Einfachheit

Wir sprechen über die Motivation der Menschen, im Null-Stern-Hotel zu nächtigen, und verlieren uns in einem tiefgründigen Gespräch über das moderne Leben, den Wunsch nach Rückzug und Ruhe, Einfachheit und Minimalismus. Weit oben auf der ruhigen Alp hat er diese Themen mit seinen Gästen besprochen. Bestimmt weiss er es nicht, aber gewiss ist er für viele geplagte, müde Städter ein Vorbild. Köbi liebt sie einfach, diese Ruhe und Einfachheit. Computer, Handy und all diese Dinge betrachtet er als nützliches Übel. Alles ist unter Strom. Warm wird er mit der neuen Technologie nicht. Beschämt schaue ich dabei auf mein Smartphone, mit dem ich

am Anfang des Interviews emsig beschäftigt war und meine vorbereiteten Fragen in der Notizen-App las, Bilder seines mitgebrachten Gästebuchs abfotografierte, den Schauspieler googelte, dem Köbi ein bisschen ähnlich sieht (Willi Herren übrigens), und unser Interview in der Sprachmemo-App aufzeichnete.

«Es hat meine ganze Familie gepackt.»

Köbi hat sich durch sein Hobby die Welt ins Appenzellerland geholt. Und er will sie nicht mehr hergeben. Da die Gebrüder Riklin das Null-Stern-Hotel als Kunstinstallation geschaffen haben und nicht sicher am selben Ort fortführen, haben die Dietrichs über neuen Ideen gegrübelt. Sie können nicht mehr ohne Gäste sein. Sie haben «Blut geleckt». Schnell war ein Gästezimmer im Bauernhof hergerichtet, mit einem Hot-Pot- und einem Fondue-Angebot. So versuchen sie, die Leute nach Herisau zu locken. Der Clou kommt aber erst: Kurzerhand hat Köbi eine «Alpen Britsche» gebaut. Ganz unabhängig von und nicht zu verwechseln mit dem vorjährigen Kunstprojekt. Es ist ein Gästezimmer auf einem Wagen, das Köbi mit eigenen Händen zusammen mit einem Schreiner geschaffen hat. Die Innenausstattung gleicht einem Schweizer Chalet, die Plexiglasdecke gibt den Sternenhimmel frei, und nach vorne ist der Wagen geöffnet. Die Britsche bieten die Dietrichs diesen Sommer auf der Alp Göbsi an. Wer will, kann natürlich auch im Winter darin nächtigen. Die ersten Anmeldungen sind schon eingetroffen. Köbi ist sich sicher: Er muss nicht raus in die Welt, die Leute kommen zu ihm.



Den Kontakt zu Gästen möchte die Familie auch in Zukunft nicht missen – also baute Köbi seine eigene «Alpen Britsche».



Früh übt sich ...

Horizontenerweiterung

Als ich ihm zum Abschluss unseres Gesprächs als kleines Dankeschön einen SOB-Kugelschreiber überreiche, winkt er bescheiden ab. Es sei nicht notwendig, immer etwas zu bekommen. Trotzdem freut er sich und meint: «So ein schöner Kugelschreiber. Den kann ich immer brauchen ... Wobei, mit dem Schreiben habe ich es ja nicht so.» Diese Offenheit haut mich um. Während andere der modernen Technologie frönen und ihr so perfektes Leben auf Facebook, Instagram und Konsorten zelebrieren, kommt von ihm diese Aussage. Bei der Heimfahrt im Zug verfolgen mich seine Worte, die Atmosphäre während unseres Interviews geht mir nicht mehr aus dem Kopf. Ich hole den «Kindle», mein elektronisches Buch, aus der Handtasche. Aber ich lege es zur Seite und lasse die Landschaft an mir vorbeiziehen. Ich habe das Gefühl, um eine Erfahrung reicher zu sein. Für Köbi war das Butler-Dasein horizontenerweiternd, für mich war es der Austausch mit ihm.

Links

www.hofdietrich.com
www.appenzellerland.ch/de/nullsternhotel/informationen
www.nullsternhotel.ch

Die SOB

Unterwegs für Sie

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein selbstständiges, nach privatwirtschaftlichen Kriterien geführtes und integriertes Eisenbahnunternehmen, zu dem alle Bereiche gehören, die ein Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs braucht. Unsere Besteller, Bund und Kantone, unterstützen wir mit allen Mitteln beim Erreichen ihrer Mobilitätsziele. Als kleine und agile Bahn nehmen wir in der Branche die Rolle als Querdenkerin ein und treiben Innovationen aktiv voran.

Wir haben die Zukunft der SOB fest im Blick, sind uns aber auch unserer Geschichte bewusst. Wir schätzen das Vermächtnis der Gründerväter der ehemaligen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn – allem voran die zahlreichen Kunstbauten entlang unserer Strecke, die wir regelmässig warten und erneuern. Die gleiche Aufmerksamkeit schenken wir unseren Fahrzeugen, die wir in den Service-Zentren in Herisau und Samstagern reinigen und reparieren.

Unsere Kundinnen und Kunden sollen Freude am Zugfahren haben und den bestmöglichen Kundenservice erleben. Das erreichen wir durch eine persönliche Betreuung direkt im Zug oder in unseren Bahnreisezentren.

Als attraktive und zuverlässige Arbeitgeberin fördern wir unsere rund 600 Mitarbeitenden durch gezielte Aus- und Weiterbildungs-massnahmen und binden sie aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens ein.

www.sob.ch

- SOB-Streckennetz (eigene Infrastruktur)
- SOB-Liniennetz (Bahn & Bus)
- SOB-Bahnreisezentren
- SOB-Haltestellen
- SBB-Haltestellen

