Zeitschrift: Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schwyz
Band: 92 (2000)

Artikel: Die Elektrifikation der Schweizerischen Südostbahn
Autor: Michel, Kaspar
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-168693

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Elektrifikation der Schweizerischen Südostbahn

Kaspar Michel

Erste Studien

Im Jahre 1918, als in der Schweiz noch keine einzige Strecke der Schweizerischen Bundesbahnen elektrifiziert war, machte sich die Südostbahn bereits Gedanken, wie der Zugsbetrieb auf elektrische Traktion umgestellt werden könnte. Die Frage drängte sich vorab wegen der zunehmenden Kohleteuerung im Ersten Weltkrieg auf. An der Generalversammlung vom 13. Juli 1918 wurde die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Elektrifikation beschlossen. Zur Vorbereitung der Elektrifikation und zur Aufrechterhaltung des Betriebes beschloss die Generalversammlung die Aufnahme einer Anleihe von 2 Millionen Franken. Geprüft wurde auch die Inanspruchnahme von Bundeshilfe. Man war überzeugt, dass bei den steigenden Kohlepreisen, der Kohlepreis pro Tonne war auf 90 bis 120 Franken gestiegen, die Umstellung auf elektrischen Betrieb das Bahnunternehmen aus den Passivsaldi herausführen müsse.

Geplant war der Strombezug ab Unterwerk Steinen der Schweizerischen Bundesbahnen sowie ab dem projektierten Etzelwerk. Steinen ist ein Unterwerk des Kraftwerks Amsteg. Beide Werke eröffneten den Betrieb im Dezember 1922. Sie waren aber, als sich die Südostbahn mit der Elektrifikation befasste, bereits geplant und teilweise im Bau. Der Strombezug auf der SOB-Südrampe inklusive Einsiedeln erfolgt noch heute über eine kurze Speiseleitung ab Steinen an die SOB-Fahrleitung zwischen den Stationen Steinerberg und Sattel. Die Konzessionsverhandlungen für das Etzelwerk – damals ein Gemeinschaftswerk SBB/NOK – begannen schon 1919. Die Betriebsaufnahme erfolgte dann allerdings erst im Oktober 1937.

Nach einem ersten Programm rechnete man für 1921 mit der Regelung der Finanzierung, für 1922 mit der Inangriffnahme der Elektrifikation sowie der Auftragserteilung für die elektrischen Lokomotiven und für 1923 mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes. Im Hinblick auf die erwünschte finanzielle Sanierung der Bahn sollte die Elektrifikation beschleunigt durchgeführt werden. Die Vorstudien umfassten verschiedene Berichte, auf Grund derer der Verwaltungsrat am 27. Dezember 1919 die Einholung eines definitiven Projektes sowie des entsprechenden Kostenvoranschlages beschloss. Projektverfasser waren Ingenieur Zehnder, Direktor der Montreux-Oberland-Bahn in Montreux, Ingenieur Lang von der Firma Kummler & Matter, Bern, sowie Ingenieur Brütsch von der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn in Bern.

Ein Expertengutachten sah vor, dass Bund und Kantone der SOB gemäss dem Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919

Abb. 1: Personenzug in Richtung Biberbrugg beim Beginn der Steilrampe nach der Station Burghalden. Dem Zug ist eine Dampflokomotive vom Typ E 4/5 vorgespannt, die erste Heissdampflokomotive der Südostbahn, die 1910 von der Lokomotivfabrik Winterthur abgeliefert und in Betrieb genommen wurde, im Hinblick auf den Mehrverkehr nach der Eröffnung der Rickenbahn von Uznach nach Wattwil. Ausrangierung 1940.

(Bundesgesetz über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes) die Geldmittel zur Verfügung stellen. Der Voranschlag für die Elektrifikation wurde von 6 Millionen Franken auf 4 Millionen Franken reduziert. Allerdings waren die Bundesbahnen nicht in der Lage, die erforderliche Stromlieferung sicherzustellen, so dass man beschliessen musste, die Elektrifikation bis zur Eröffnung des Etzelwerks aufzuschieben. Insbesondere hielt sich der Kanton Schwyz zurück, bis die Erstellung des geplanten Etzelwerks Tatsache würde. Der Konzessionsvertrag lag erst 1927 vor, und die Konzessionserteilung durch den Kanton Schwyz sowie die Bezirke Einsiedeln und Höfe erfolgte noch später (1929). Dann wurde die Elektrifikation wieder aktuell.

Diese musste auch deshalb vorangetrieben werden, weil der Ersatz der alten Lokomotiven und eines grossen Teils des Wagenparks sich nicht mehr hinausschieben liess. Die Rentabilität der Bahn verschlechterte sich zusehends, und die Abklärung, ob neue Lokomotiven und neues Wagenmaterial eine Verbesserung herbeiführen könnten, verlief auch negativ. Man überlegte sich sogar die Anschaffung von Diesel-Motorwagen. Das Vorhaben scheiterte jedoch an den besonderen Betriebsbedingungen der SOB, vorab an den starken Steigungen bis 50 Promille. Zudem hatte man noch wenig Erfahrung mit Dieselbetrieb. Die Bahnverwaltung liess überdies durch die Automobilfabrik Saurer in Arbon ein Gutachten über eine mögliche Einführung eines Automobilbetriebes ausfertigen, als Ersatz für die Bahn. Es wurden sogar Probefahrten durchgeführt. Das Gutachten gelangte zur Schlussfolgerung «dass bei den heutigen Strassenverhältnissen ein regelmässiger und intensiver Verkehr mit Autobussen unmöglich sei. Für den Strassenverkehr – Personen und Güter – müssten ein grosser Wagenpark und entsprechend viel Personal dauernd bereitgehalten werden. Man stelle sich die Beförderung eines Pilgerzuges von 1000 Fahrgästen auf der Strasse vor». Als negatives Argument wurde ausserdem die Belastung des Staates «mit unverhältnismässig hohen Kosten für Strassenbauten» angeführt. Die Elektrifikation erwies sich als einzige Möglichkeit für einen wirtschaftlichen Betrieb.

Finanzierungsfragen

Durch das Näherrücken der Inbetriebnahme des Etzelwerks ermutigt, liess die Bahnverwaltung 1934 durch den Oberelektroingenieur der Rhätischen Bahn, Wilhelm Dürler, ein Gutachten über die Wirtschaftlichkeit der Elektrifikation oder eines verbesserten Dampfbetriebes erstellen. Das Gutachten gab der Elektrifikation den Vorzug. Man rechnete auf Grund des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung privater Eisenbahnen mit einem Darlehen von Bund, Kantonen und Gemeinden. Die bestehenden Obligationenanleihen von 6 Mio. Franken sollten zugunsten des neuen Darlehens an die zweite Stelle rücken. Die Südostbahn hoffte auch auf Kredite des Bundes gemäss Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1934 über die Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung.

Ein Gesuch vom 25. Februar 1935 an die Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen wurde am 5. Dezember 1935 grundsätzlich positiv beantwortet. Die drei Kantone erklärten sich unter der Bedingung, dass die Bahn finanziell saniert und verwaltungstechnisch reorganisiert werde, zur Darlehensgewährung bereit. Unter der finanziellen Sanierung verstanden die Kantone vorab die Streichung des Aktienkapitals sowie die Reduzierung des Obligationenkapitals von 6 Millionen Franken auf 1,2 Millionen Franken. Den alten Obligationären wurden für die Herabsetzung neue Aktien angeboten. Das Aktienkapital wurde unter Beibehaltung des Stimmrechts von 3,6 Millionen Franken auf 300'000 Franken abgeschrieben, so dass sich das Aktienkapital nach der Sanierung auf 1,5 Millionen Franken belief. Die beteiligten Kantone erklärten sich mit diesem Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 10. November 1937 einverstanden.

Elektrifikation wird beschlossen

Eine vom Bundesrat bestellte Elektrifikationskommission besichtigte 1936 die Bahnunternehmung und beschloss, auf das Gesuch der Südostbahn einzutreten. Die Frage der Darlehensgewährung durch den Bund und die Kantone Schwyz, Zürich und St. Gallen blieb allerdings solange ungeklärt, bis der Bundesrat 1937 beschloss, die Einführung des elektrischen Betriebes zu unterstützen.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Südostbahn vom 10. November 1937 fasste den Beschluss, die Elektrifikation durchzuführen und beauftragte den Verwaltungsrat, die entsprechenden Darlehensvereinbarungen mit der öffentlichen Hand abzuschliessen. Die Regierungen der Kantone Zürich und St. Gallen sicherten die Darlehen zu. Im Kanton Schwyz gab die Volksabstimmung vom 28. November 1937 mit 7454 Ja gegen 2633 Nein

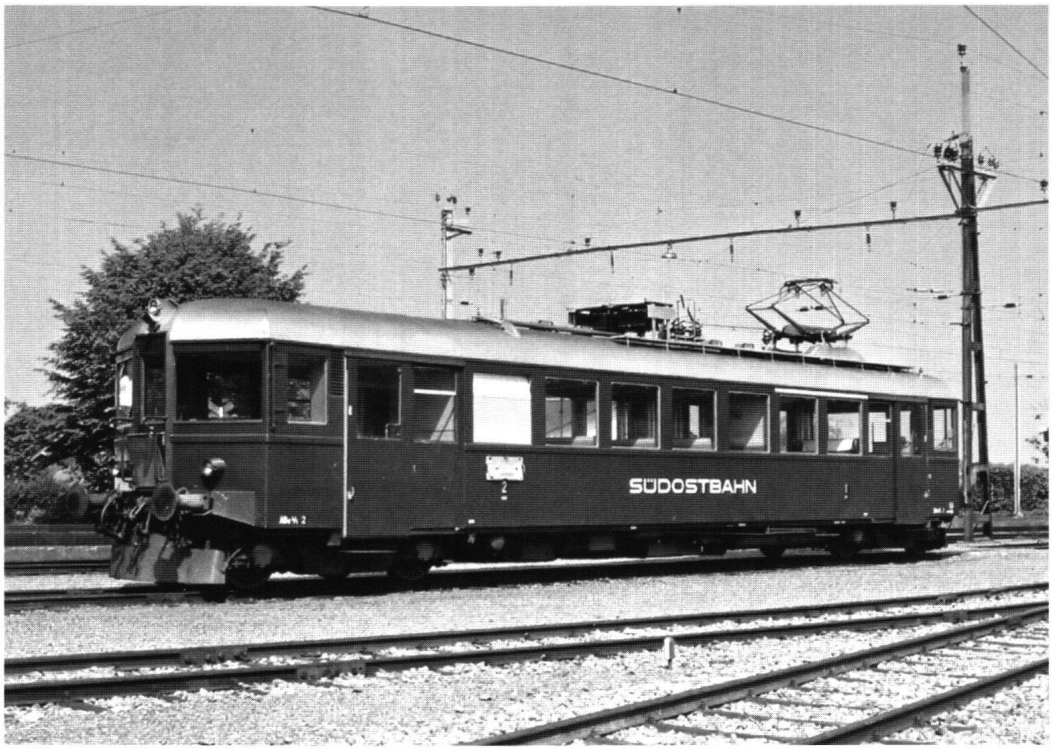

Abb. 2: SOB Motorwagen Nr. 2, Baujahr 1939/40. Typ BCFZe 4/4. Später umgebaut mit der neuen Bezeichnung Abe 4/4.

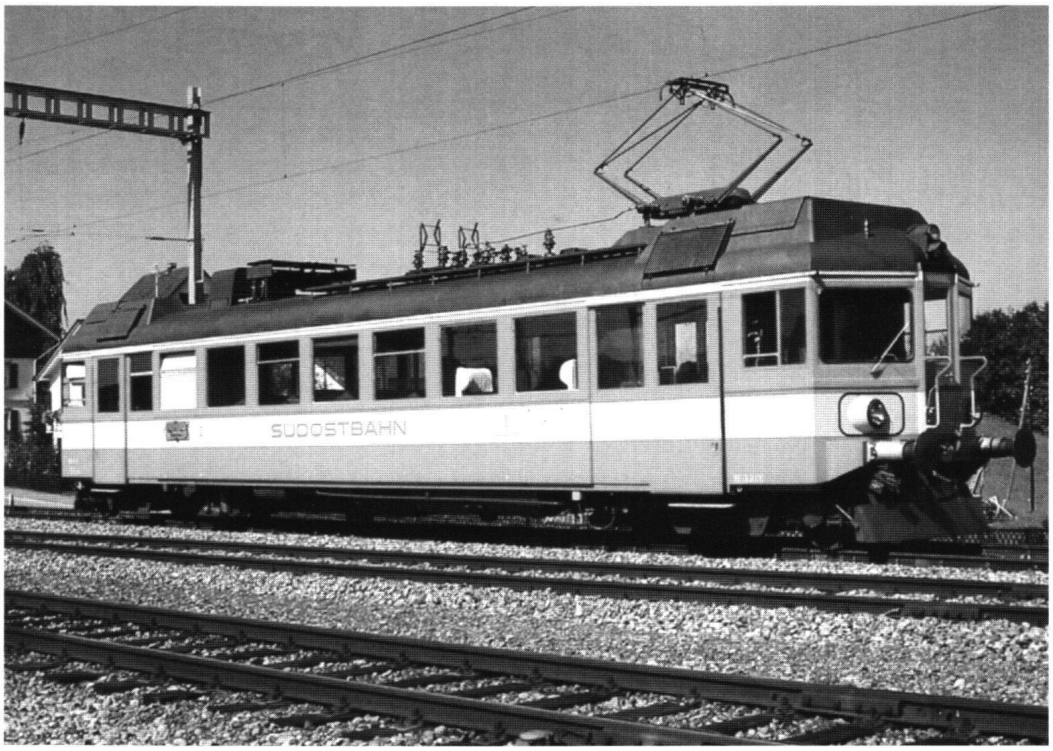

Abb. 3: Vier der Motorwagen der ersten Serie von 1939/40 wurden 1979–1982 revidiert, umgebaut, mit einer Fernsteuerung ausgerüstet und mit einem neuen Anstrich versehen. Diese Motorwagen werden heute noch im Einmannbetrieb auf schwach frequentierten Strecken oder für Sonderfahrten eingesetzt.

grünes Licht. Ausnahmslos stimmten alle an der SOB-Strecke liegenden Gemeinden der Vorlage zu, teils mit erdrückenden Mehrheiten, zum Beispiel Wollerau mit 86 Prozent, Freienbach mit 85 Prozent, Einsiedeln mit 84 Prozent und Arth mit 79 Prozent. Acht nicht an der SOB-Linie liegende Gemeinden lehnten ab, davon sieben kleinere im Bezirk Schwyz und ganz knapp der Bezirk Gersau. Alle Gemeinden des Bezirks March, obwohl mit der Südostbahn nicht verbunden, genehmigten die Vorlage mit durchschnittlich 87 Prozent Ja-Stimmen. Die Stimmbeteiligung im Kanton Schwyz betrug 64 Prozent. Am gleichen Wochenende wurde auch über die beiden kantonalen Vorlagen über die «Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung» sowie «Ausbau des Seedamms und der Pragelpassstrasse» abgestimmt. Beide Vorlagen erhielten ebenfalls die Zustimmung des Souveräns. Zürich verlangte, dass Schwyz den ihm zustehenden Selbstkostenstrom des Etzelwerks der SOB zur Verfügung stellt. St. Gallen machte das Darlehen vom Umbau des Seedamms, der technischen Sanierung der Bahn und von der Zusammenarbeit mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn abhängig. Die Bedingungen konnten erfüllt werden. Aus der Produktion des Etzelwerks stand dem Kanton Schwyz die Abgabe von 2,4 Millionen kWh Energie zum Selbstkostenpreis zur Verfügung. Der Regierungsrat stellte der Südostbahn die Lieferung der benötigten Energie von 1,7 Millionen kWh in Aussicht. Die Berechnung ergab für die Bahn jährliche Stromkosten von 64'000 bis 82'000 Franken, je nach dem Wasserreichtum des Jahres. Das bedeutete gegenüber dem Dampfbetrieb eine wesentliche Einsparung. 1938, im letzten vollen Dampfjahr, gab die Südostbahn für Kohle und Schmiermittel 243'000 Franken aus.

Den Forderungen des Kantons St. Gallen konnte mit dem Seedammvertrag zwischen der Schweizerischen Südostbahn und den Kantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen nachgekommen werden. Dieser wurde im Sommer 1938 unterzeichnet, obwohl dann der Ausbau, bedingt durch den Krieg, mehrmals unterbrochen werden musste und das Gesamtwerk erst am 5. Mai 1951 eingeweiht werden konnte. Die zweite Forderung des Kantons St. Gallen konnte ebenfalls erfüllt werden. Dem Verlangen nach einer Betriebsgemeinschaft zwischen der Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurde mit einem formellen Vertrag nachgelebt.

Die endgültige Sanierung der Schweizerischen Südostbahn sicherte ein Bundesgerichtsentscheid von 1938. Bund und Kantone stellten daraufhin an die Elektrifikation folgende Beiträge im Gesamtkostenausmass von 4 Millionen Franken in Aussicht:

Bund	50 Prozent	Fr. 2'000'000.–
Kanton Schwyz	30 Prozent	Fr. 1'200'000.–
Kanton Zürich	12,5 Prozent	Fr. 500'000.–
St. Gallen	7,5 Prozent	Fr. 300'000.–

Der Bund sicherte zudem aus der Arbeitsbeschaffungsreserve 1,2 Millionen Franken zu. Damit standen für die Elektrifizierung 5,2 Millionen Franken zur Verfügung. Mit den Schweizerischen Bundesbahnen wurde zugleich ein Vertrag betreffend die Energielieferung und die Mitbenützung der Gemeinschaftsbahnhöfe Wädenswil, Rapperswil, Pfäffikon und Arth-Goldau abgeschlossen. Das Bundesgericht musste deshalb mitentscheiden, weil die Südostbahn am 2. September 1936 dem Bundesgericht ein Gesuch um Nachlass-Stundung einreichte. Diese Nachlass-Stundung wurde am 14. November 1936 unter drei Bedingungen gewährt: Es sollte das Aktienkapital von 3,6 Millionen Franken auf 300'000 Franken und das Obligationenkapital von 6 Millionen Franken auf 1,2 Millionen Franken reduziert sowie der Verwaltungsrat von 23 auf 15 Mitglieder verkleinert werden, wobei der öffentlichen Hand die Mehrheit der Verwaltungsratssitze einzuräumen sei. Die ausserordentliche Generalversammlung von 10. November 1937 fasste die entsprechenden Beschlüsse, und diese wurden mit einem Entscheid des Bundesgerichts vom 28. Januar 1938 sanktioniert. Damit war die Sanierung der SOB sowie die Elektrifikation gesichert.

Neue Triebfahrzeuge

Die ursprüngliche Absicht, Lokomotiven anzuschaffen, wurde fallengelassen zugunsten von acht Motor-Personenwagen vom Typ CFZ 4/4 mit 840 PS der Maschinenfabrik Oerlikon als Generalunternehmerin für den elektrischen Teil, unter Mitwirkung der Firmen BBC Baden, den Ateliers de Sécheron Genf und für den wagenbaulichen Teil die Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und die Waggon- und Aufzügefabrik Schlieren, während die Drehgestelle und Kompressoren von der Lokomotivfabrik in Winterthur fabriziert wurden. Die Triebfahrzeuge mit den dazugehörigen Reserveteilen erforderten einen Kostenaufwand von 2,15 Millionen Franken. Die Motorwagen waren in der Lage, 50 Tonnen Anhängelast mitzunehmen. Sie dienten gleichzeitig dem Personenverkehr wie auch der Post- und Gepäckbeförderung. Die Triebwagen konnten

Abb. 4: Begegnung des Schnellzuges Romanshorn–Luzern mit einer Re 4/4 III und eines Pendelzuges für den Lokalverkehr Wädenswil–Einsiedeln auf dem 1992 in Betrieb genommenen Doppelspurabschnitt Samstagern –Schindellegi.

auch einmännig bedient werden. An Sitzplätzen, Klappsitzen und Stehplätzen hatten die Wagen ein Fassungsvermögen von 120 Personen. Jeder Vorraum enthielt ein Führerschaltpult und je zwei Schiebetüren als Einstieg.

Den Firmen war es nicht möglich, die bestellten bahneigenen Motorwagen auf den Zeitpunkt der Aufnahme des elektrischen Betriebes – 15. Mai 1939 – zu liefern, da die Motorwagenbestellung zwei Wochen vor dem Liefertermin wegen der Einteilung der Abteile in 2. und 3. Klasse abgeändert wurde. Im Naturalausgleich mussten daher Leistungen der SBB und der BT in Anspruch genommen werden. Der letzte Motorwagen ist infolge des Kriegsausbruchs erst im Laufe des Jahres 1940 abgeliefert worden.

Fahrleitungsbau

Die Fahrleitungen erforderten einen Kapitalaufwand von 1,15 Millionen Franken. Mit dem Bau der Fahrleitung wurde die Firma Furrer & Frey, Zürich und Bern, als Generalunternehmerin beauftragt. Da sich der Seedamm noch im Baustadium befand, musste auf der Strecke Pfäffikon–Rapperswil eine provisorische Fahrleitung mit Holzmasten erstellt werden. Die Fahrleitung ist auf dem ganzen Netz nach dem System der Kettenaufhängung mit automatischer Nachspannung des Fahrdrahtes und windschiefer Kettenlage in den Kurven ausgeführt worden. Als Stützpunkte der Fahrleitung wählte man feuerverzinkte Breitflanschträger in einer Betonfundation. Kurz nach der Ausfahrt von der Station Biberbrugg in Richtung Schindellegi wurde die Phasenschutzstrecke eingebaut, damit zwei getrennte Netze entstehen. Die Strecke Arth-Goldau –Biberbrugg–Einsiedeln wird vom Unterwerk Steinen aus gespiesen. Eine zweite Phasenschutzstrecke wurde bei der Einfahrt in den Bahnhof Arth-Goldau erstellt, um das SOB-Netz vom Fahrleitungsnetz der SBB zu trennen. Auf Stromtrennungen in den Bahnhöfen Pfäffikon, Wädenswil und Rapperswil wurde verzichtet, da hier SBB und SOB die gleiche Energiequelle – das Etzelwerk – benutzen.

Erhöhte Zugsleistungen

Nachdem Anfang Mai 1939 Probefahrten durchgeführt worden waren, fand am 12. Mai 1939 die Kollaudation durch das Eidg. Amt für Verkehr und am 15. Mai 1939 die Betriebsaufnahme statt. Die offizielle Aufnahme des elek-

trischen Betriebes erfolgte jedoch am 13. Mai 1939, mit einer Fahrt über das ganze Bahnnetz und einer Feier mit Festakt in Einsiedeln. Um die Leistungsfähigkeit der elektrifizierten Bahn zu dokumentieren, veranstaltete die SOB am 6. Juli 1940 eine Pressepropagandafahrt von Romanshorn über St. Gallen nach Rapperswil und danach nach Einsiedeln, Arth-Goldau und Wädenswil.

Die Elektrifikation brachte sofort erhöhte Zugsleistungen. Im neuen Fahrplan wurden auf der Strecke Wädenswil–Einsiedeln an Werktagen 9, an Sonntagen 11 Zugspaare geführt, gegenüber bisher 5 an Werktagen und 7 an Sonntagen. Von Einsiedeln her konnten nach Biberbrugg wesentlich mehr Anschlüsse an die Hauptlinie hergestellt werden. Die Fahrzeit von Wädenswil nach Einsiedeln wurde von 41 Minuten auf 30 Minuten reduziert (heute 25 Minuten). Auch auf der Strecke Rapperswil–Arth-Goldau wurden neu 9 tägliche Zugspaare geführt, vorher waren es 6 gewesen. Durchgehend verkehrten nun 2 Züge von Arth-Goldau nach Romanshorn und in umgekehrter Richtung mit einer Reisedauer von nur 2 Stunden und 45 Minuten. Die Fahrzeit von Rapperswil nach Arth-Goldau konnte von 79 Minuten auf 54 Minuten reduziert werden, heute 45 Minuten.

1940 legte die SOB die Schlussabrechnung vor. Bei einem Voranschlag von 5,2 Millionen Franken entstanden nur Mehrkosten von 36'000 Franken. Das gute Ergebnis kam daher, dass die Arbeiten noch vor Kriegsbeginn hatten vergeben werden können.

Energielieferung

An Strom wurden im ersten Betriebsjahr nahezu 2 Millionen kWh bezogen. Dieser Stromverbrauch war höher als angenommen, rührte indessen daher, dass im ersten Betriebsjahr die ausgeliehenen schweren Triebfahrzeuge der SBB und der BT erheblich mehr Energie benötigten als die neuen Südostbahn-Motorwagen in Leichtbauweise. Als dann die neuen Motorwagen nach und nach eingesetzt werden konnten, nahm der Stromverbrauch rasch ab. Während der Verkehr an Bahnkilometern im Sommer 1940 um 37 Prozent zunahm, reduzierte sich der Stromverbrauch um 33 Prozent.

Heute beziffert sich der Energieverbrauch der SOB jährlich auf 17,2 Millionen Kilowattstunden. Bei einem kWh-Preis von 15,33 Rappen ergibt dies Energiekosten von 3,1 Millionen Franken pro Jahr; die Vergünstigung des Kantons Schwyz für die Vorzugsenergie des Etzelwerks bereits abgerechnet. Der Kanton Schwyz gibt die Vorzugsenergie des Etzelwerks zu 15 Prozent der Südostbahn ab. Die Vorzugsenergie kostete die SOB 1999 nur 11,16 Rappen pro kWh. Die Stromlieferung auf der SOB-Südrampe und nach Einsiedeln erfolgt immer noch ab Unterwerk Steinen und auf der Nordrampe ab Etzelwerk, das nun zu 100 Prozent den Bundesbahnen gehört und nur noch Bahnstrom erzeugt.

Die Frage des Bezugs von Auslandstrom ist obsolet, da dieser Strom wegen der notwendigen Umformung keinesfalls günstiger zu stehen käme. Die Energieversorgung der SOB mit Bahnstrom der Bundesbahnen ist weiterhin gesichert.

Literatur

Archiv Südostbahn: Geschäftsberichte 1918–1941.

Gwalter Hans, 50 Jahre Schweizerische Südostbahn 1891–1941, Einsiedeln 1941.

Kälin Carl, Die Schweizerische Südostbahn, Lachen 1933 (Dissertation).

Oswald Gerhard / Michel Kaspar, Die Südostbahn. Geschichte einer Privatbahn. Jubiläumsbuch zum 100jährigen Bestehen der Schweizerischen Südostbahn, Zürich 1991.

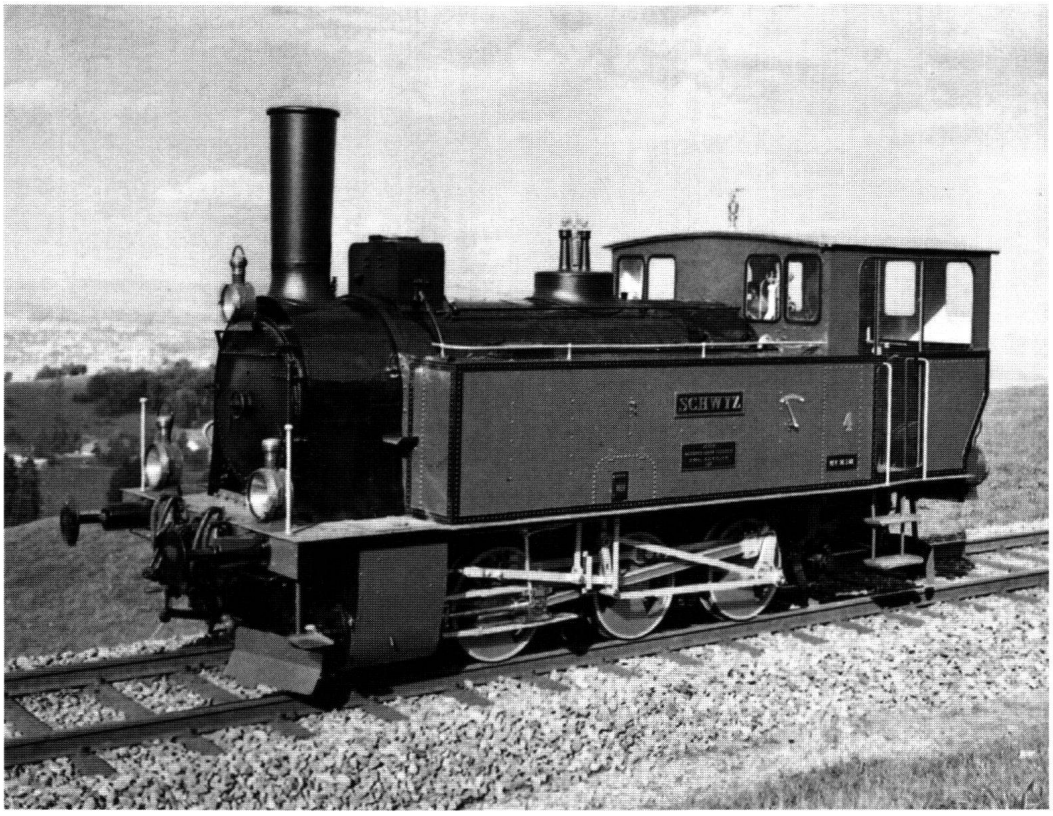

Abb. 5: Denkmallokomotive «Schwyz»: Inbetriebsetzung 1887 durch die damalige Wädenswil-Einsiedeln-Bahn. Im Streckendienst bei der Südostbahn bis 1941. Höchstgeschwindigkeit 45 km/h; Dienstgewicht 32 Tonnen. 1941 ging die «Schwyz» an die Chemische Fabrik Uetikon als Rangierlokomotive. Später war sie Denkmallokomotive auf dem Seeplatz in Wädenswil. Derzeit befindet sie sich in Revision bei einem privaten Dampfbahnverein, um sie wieder für Dampffahrten bereitzustellen.

Das Schicksal der Dampflokomotiven

Zu erwähnen ist noch das Schicksal der 14 Dampflokomotiven der SOB, miteingeschlossen die vier von der ehemaligen Wädenswil-Einsiedeln-Bahn (WE) übernommenen Maschinen «Wädensweil», «Einsiedeln», «St. Gotthard» und «Schwyz». Eine E 2/2, bei der Lokomotivfabrik in Winterthur 1891 hergestellt und für den Lokalverkehr gedacht, befriedigte bei der SOB nicht und wurde schon 1896 an die Kriens-Luzern-Bahn verkauft. 1912 kam sie zum Gaswerk St. Gallen. Die E 3/3 Nr. 4 mit dem Namen «Schwyz» (Inbetriebsetzung 1887, Hersteller Esslingen) ist 1941 der Chemischen Fabrik Uetikon als Rangierlokomotive abgegeben worden. Später war die «Schwyz» Denkmallokomotive auf dem Seeplatz in Wädenswil. Derzeit wird sie von einem privaten Dampfbahnverein in Uster revidiert und soll wieder für Dampffahrten bereitgestellt werden. Fünf Lokomotiven, zwei vom Typ E 3/3 (Winterthur 1891) und drei vom Typ E 4/5 (Winterthur 1910, im Hinblick auf die Eröffnung der Rickenlinie), wurden 1940 ausrangiert und 1941 nach Deutschland verkauft. Teilweise standen diese Maschinen bis 1963 bei den Osthannoverschen Eisenbahnen für den Personenverkehr im Einsatz. Die restlichen sieben Dampflokomotiven (alles E 3/3 Winterthur und Esslingen) wurden teilweise noch in den Anfängen der Elektrifikation für Güterzüge, schwere Pilgerzüge und Rangiermanöver eingesetzt, ab 1940 aber nach und nach ausrangiert, die letzte 1954. Darunter waren auch die 1878/80 von der ehemaligen Wädenswil-Einsiedeln-Bahn beschafften und 1891 von der SOB übernommenen Veteranen «Wädensweil» (Nr. 1), «Einsiedeln» (Nr. 2) und «St. Gotthard» (Nr. 3). Alle drei Veteranen wurden 1940 ausrangiert und danach abgebrochen.