

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: 5 (1931)

Heft: 9

Artikel: Vom Bodensee zum Zürichsee elektrisch!

Autor: H.B.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780691>

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

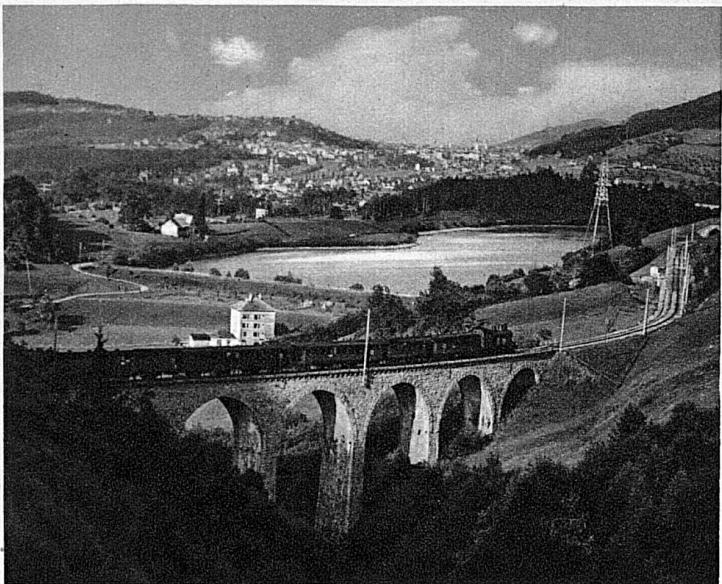
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 17.02.2026

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

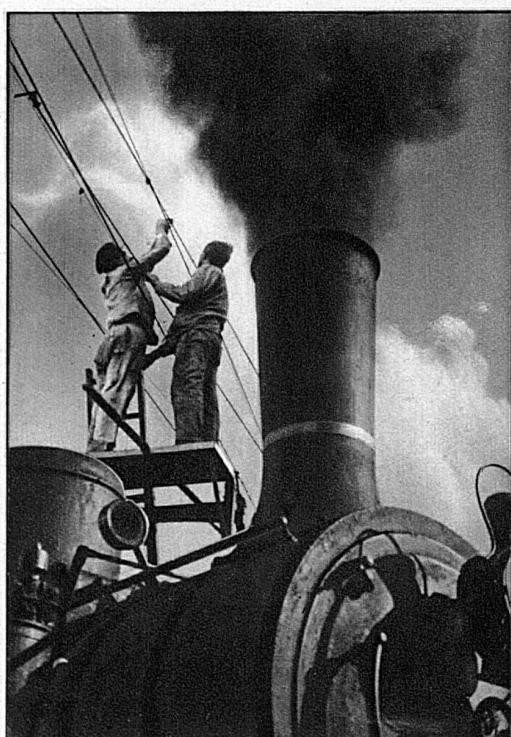


Vom Bodensee zum Zürichsee elektrisch!

Die grossen Grenzseen im Osten und im Südwesten der Schweiz vermitteln zuweilen etwas vom grandiosen Eindruck des Meeres, wenn am Horizont Wasser und Himmel sich zu berühren scheinen oder wenn an Sturmtagen die Wellen schäumend wild, wie von den geheimnisvollen Kräften der Gezeiten bewegt, am Ufer emporrollen und sich tosend überstürzen. Aber das «Schwäbische Meer», der Bodensee, hat auch viel Liebliches und Idyllisches. Da beschauen sich die hohen Pappeln und knorrigen Weiden in der spiegelnden Fläche, da säuselt der Wind seltsame Melodien im Schilf, da rudert der Fischer im Boot hinaus, um stundenlang nach Beute zu spähen. Da stehen die malerischen Uferstädte, wie Arbon, Rorschach oder Romanshorn mit seinem grosszügigen Hafen, den die Trajektschiffe immerzu beleben, in den wie stolze weisse Schwäne die Dampfschiffe der SBB steuern, um direkt neben den Bahnhofperrons ihre Passagiere zu verheissungsvoller Schweizerreise an Land gehen zu lassen. In Romanshorn beginnt die Bodensee-Toggenburgbahn, die grosse Transversallinie der Ostschweiz nach St. Gallen, dem östlichen Voralpenmassiv, nach dem Toggenburg und hinüber zum Zürichsee. Diese Bahn ist von seltenem Reize, sie verbindet Landschaften des Mittel- und Hügellandes mit den grossartigen Szenerien des Alpsteingebietes und dringt bis hinein ins bergbehütete Toggenburg. Sie setzt kühn über Täler und Tobel hinweg, durchschneidet Hügel, durchstösst Berge, sie ist von einem Reichtum an Kunstbauten, wie ihn die grossen Alpenlinien kaum zu übertreffen vermögen. Von Romanshorn geht's sachte durch die grünen Matten, zwischen Obstgärten hindurch, bergan, immer höher und höher bis auf die Hügelterrasse von Roggwil-Berg. Man muss von hier über den Bodensee

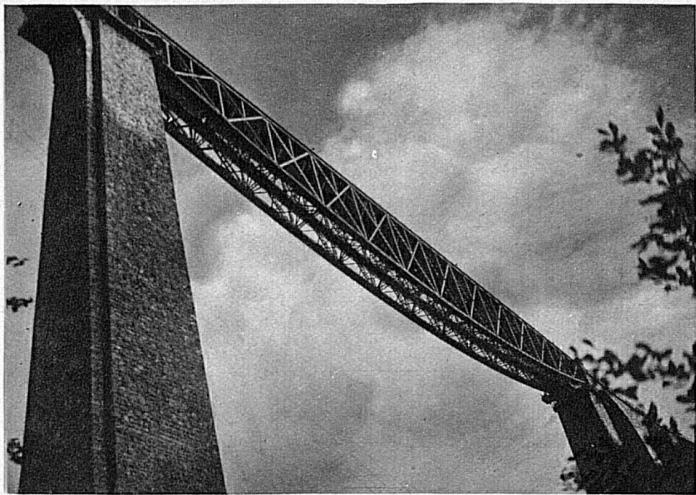
Ausschau halten, wenn die Abendsonne ihren Farbenzauber über dem Land entfaltet. Dann schimmert und schillert der See in tausend Nuancen, dann ist die Hügelgegend den Ufern entlang mit gleissendem Gold übersät, und die Zacken der Berge, die das obere Seebecken umsäumen, leuchten in flammendem Rot. Noch eine Station, und der Zug verschwindet im Dunkel des Bruggwaldtunnels. Dann geht's auf hohem Damm über die wilde, waldige Steinachschlucht.

St. Gallen, die Metropole der Ostschweiz! Der Bahnhofplatz mit seinen monumentalen Bauten verrät dem Fremden, dass er hier in einer Stadt ankommt, die seit Jahrhunderten mit allen Weltteilen in Verbindung stand, die trotz Krisen und schlechten Zeiten immer wieder sich zu behaupten wusste und mit fortschrittlichem Sinne sich fort und fort modernisiert hat. Dann streben wir der Altstadt entgegen, die ihren ganzen Reichtum an Bauten, Plätzen, Winkeln von der Vergangenheit erzählen lässt, deren Stiftskirche als eines der schönsten Barock-Monumente ein weit-hin sichtbares Symbol der Kultur der alten Aebtestadt ihre markanten Türme übers Häusermeer emporreckt. Seiner kulturellen Tradition ist St. Gallen treu geblieben, seine Bildungsstätten mit der Handelshochschule an der Spitze, seine Sammlungen, sein Musik- und Theaterleben machen dieser Tradition alle Ehre.



Dem rauchspeienden Dampfross hat auch auf der BTB die letzte Stunde geschlagen

Die einzigartige Lage St. Gallens können wir bewundern vom Zug aus auf der Weiterfahrt mit der Bahn nach dem Toggenburg. Bald steigt die Linie, höher, immer höher, und mit einem Mal ist es, als schwebte der ganze Zug in unwirklicher Höhe über dem Lande dahin: Hundert Meter in der Tiefe rauscht die Sitter, man schaut auf die Dächer eines Elektrizitätswerkes und wird erst gewahr, dass der Sitterviadukt mit seinen hohen Pfeilern, die eine 120 Meter lange



Die Sitterbrücke der BTB mit dem höchsten Brückenpfeiler Europas

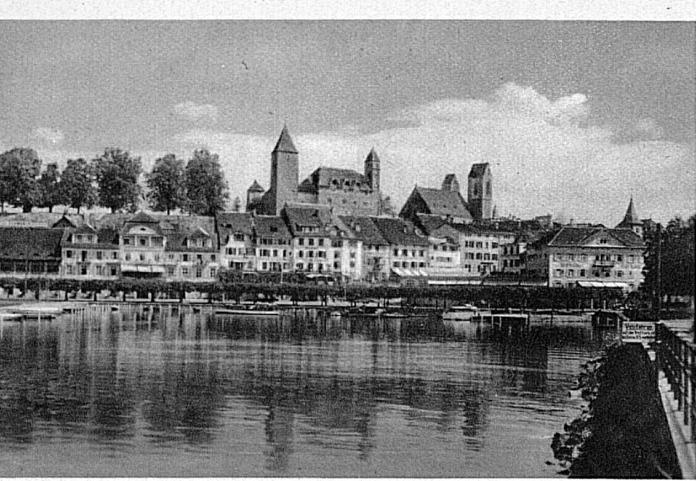


Lichtensteig, am felsigen Ufer der Thur

Phot. Burkhard



Nesslau, beliebte Sommerfrische, mit den 7 Churfürsten am Horizont



Das malerische Rapperswil am Zürichsee

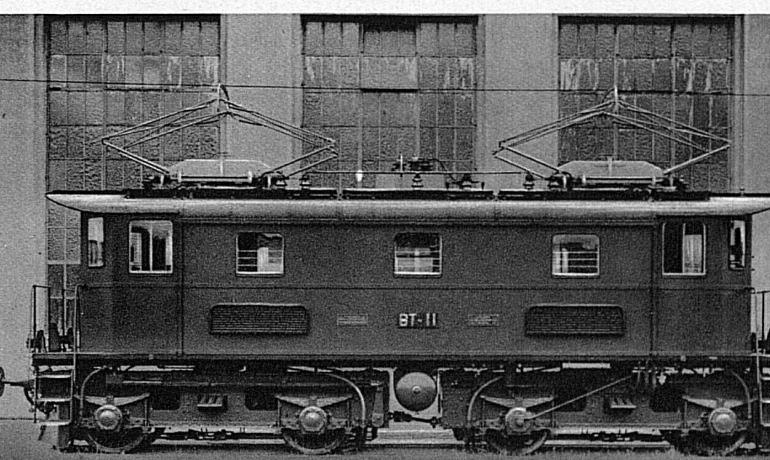
Phot. Wellauer

Eisenbrücke und eine Reihe von Steingewölben tragen, dem Zuge sicheres Geleite über den Tobel gibt, der weiter unten vom SBB-Viadukt und von der Strassenbrücke noch zweimal traversiert wird. Man blickt in ein Gewirre von Tälern, schaut ins Appenzeller Bergland, über dessen Kuppen schalkhaft und neugierig der Säntis seinen Kopf emporstreckt.

Ein paar Momente nur, und man fährt wieder auf festem Grund, durch einen Tunnel, dann dem freundlichen Gübsenweiher entlang. In Herisau kreuzt die BT die Linie der Appenzellerbahn, und kaum hat man den schmucken Bahnhof verlassen, gelangt man durch einen kurzen Tunnel neuerdings auf einen Viadukt, der dreihundert Meter weit hoch über das Glattal dahinführt. Die Landschaft präsentiert sich in ihrer ganzen Mannigfaltigkeit, wild aufsteigend zum Säntismassiv, wellenartig verebbend nach dem thurgauischen Flachland, während die Bahn tapfer alle Hindernisse durch Kunstbauten überwindet und an den typischen Orten, wie Degersheim, vorbeizieht, mit ihren freundlichen Giebelhäusern, die so putzig und artig dastehen, als wären sie eben erst einer Spielzeugschachtel entschlüpft. Da ragen, unendlich vielgestaltig, die Häupter der Berge mit ihrem hellen grünlichen Antlitz und den wie Perücken aufgesetzten Waldkuppen. Sie geben uns das Geleite hinüber ins Neckertal, von dem der 3558 Meter lange Wasserfluhtunnel zum Städtchen Lichtensteig führt. Die Häuser der alten Siedlung schmiegen sich an den Berg über der Thur und präsentieren ein Stadtbild von eigenartig pittoreskem Reize. Zusammen mit der SBB-Linie von Wil her geht's durch das industriereiche Tal nach Wattwil. Eine Abzweigung der Bahn dringt nun über Ebnat unmittelbar ins obere Toggenburg nach Nesslau vor, in jenes Alpental, das von den Zacken der Churfürsten beherrscht wird, das im Sommer ein gesuchtes Kurgebiet und im Winter ein beliebtes Sportzentrum ist. Die Züge nach dem Zürchersee aber verschwinden, kaum haben sie Wattwil verlassen, im dunklen Schlunde des Rickettunnels, der mit seinen 8603 Metern Länge der dritt längste Bergdurchstich innerhalb der Schweiz ist. Eine neue Szenerie tut sich auf, wenn man das jenseitige Portal verlässt, dominierend stehen da die Glarner-Alpen, unten in der Tiefe schimmert der Zürchersee, und auf steiler Rampe gelangt man über Uznach nach dem alten Rapperswil mit dem stolzen Schlosse, das lange Zeit als polnisches Nationalmuseum ein Zufluchtsort polnischer Kultur war.

Das Dampfross hat jetzt seinen Dienst auch auf dieser Linie vom Bodensee nach dem Zürichsee quittieren müssen. Die Monteure haben fieberhaft gearbeitet, bis der elektrische Fahrdräht von St. Gallen bis nach Nesslau an den Traggestellen hing. Im Winter wird auch die Strecke St. Gallen-Romanshorn auf elektrischen Betrieb umgestellt, und dann geht's rascher, bequemer, angenehm und komfortabel in neuem Rollmaterial der BT vom Bodensee zum Zürichsee.

Dr. H. B.



Elektrische Lokomotive der Bodensee-Toggenburgbahn