

Zeitschrift: Toggenburger Jahrbuch
Band: - (2003)

Artikel: Südostbahn - die Dritte
Autor: Heer, Anton
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-882666>

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: 20.01.2026

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

Südostbahn – die Dritte

Der Zusammenschluss der beiden regional gut verankerten Bahnunternehmen Bodensee-Toggenburg-Bahn und Schweizerische Südostbahn zur Schweizerischen Südostbahn AG kam für die Öffentlichkeit überraschend schnell. Im Toggenburg stiess die Namengebung allerdings auf unverholene Kritik, denn ein weiteres Stück Identität musste sich verkehrspolitisch – wirtschaftlichen Gegebenheiten unterordnen. Die mit dem Namen Südostbahn verbundene, überraschend lange und äusserst bewegte Geschichte ist bemerkenswert und verdient aus dem aktuellen Anlass der kürzlich vollzogenen sogenannten Kombinationsfusion eine eingehendere Würdigung.

Anton Heer

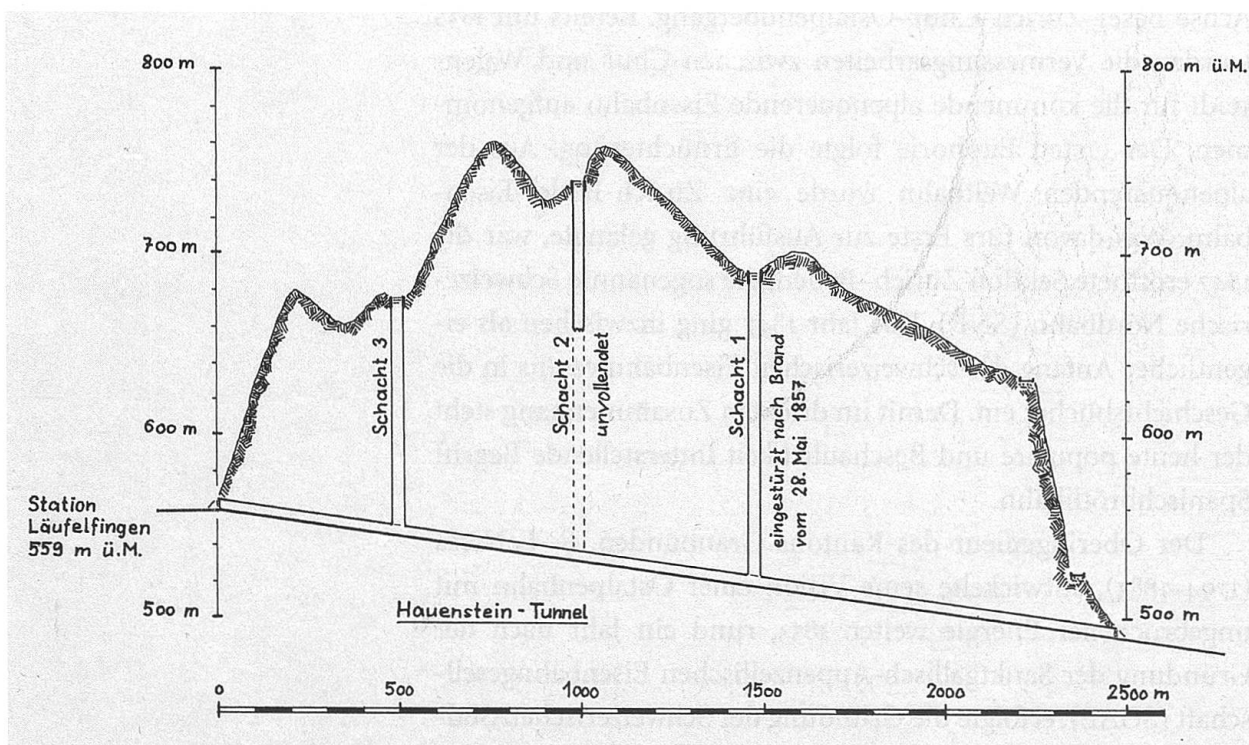
Die Südostbahn der Gründerzeit

Erste Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz gehen auf das denkwürdige Jahr 1836 zurück. Dabei ging es um die Idee einer Achse Basel–Zürich–Chur–Ostalpenübergang. Bereits um 1838 wurden die Vermessungsarbeiten zwischen Chur und Walenstadt für die kommende alpenquerende Eisenbahn aufgenommen. Der ersten Euphorie folgte die Ernüchterung. Aus der alpenquerenden Weltbahn wurde eine Zürich-Basler-Eisenbahn. Was davon fürs Erste zur Ausführung gelangte, war die 1847 eröffnete Sektion Zürich–Baden, die sogenannte Schweizerische Nordbahn (SNB). Das Jahr 1847 ging inzwischen als eigentlicher Anfang des schweizerischen Eisenbahnwesens in die Geschichtsbücher ein. Damit im direkten Zusammenhang steht der heute populäre und Beschaulichkeit unterstellende Begriff Spanischbrötlibahn.

Der Oberingenieur des Kantons Graubünden, R. LaNicca (1794–1883), entwickelte seine Vision einer Ostalpenbahn mit ungebrochener Energie weiter. 1853, rund ein Jahr nach der Gründung der Sanktgallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft (SGAE), erfolgte die Gründung der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Lange Zeit bevor ernsthaft über eine Gotthardbahn diskutiert werden konnte, hätte also eine Südostbahn die

Rolle einer ersten schweizerischen Alpenbahn übernehmen sollen. Bautechnische Rahmenbedingungen waren damals massgebend für diese Pläne. Die Schachtbarkeit war nämlich das grundlegende Kriterium für die bautechnische Ausführbarkeit eines Scheiteltunnels. Denn damals waren nur Tunnelbauabschnitte von wenigen hundert Metern Länge ohne Zwischenangriffe denkbar. Die Tiefe der Zwischenangriffsschächte war ihrerseits auf etwa 200 Meter begrenzt. Der alte Hauensteintunnel ist ein Zeugnis jener einschneidenden bautechnischen Beschränkungen. Nur ein Lukmanier- oder Splügen-Scheiteltunnel war damals unter den gegebenen Bedingungen machbar.

Die Mittelbeschaffung für eine Alpenbahn erwies sich in der Folge als recht mühsam. Mit einer Projektetappierung und der Suche nach Investoren im Ausland sollten sich Wege für die Umsetzung der Alpenbahn-Vision öffnen. In England wurden Geldgeber gefunden, was sich entsprechend auf die eigentliche Bauleitung, die Organisation der neuen Eisenbahngesellschaft sowie beispielsweise auf die Schienenbeschaffung auswirkte. Relikte der englischen Präsenz wurden kürzlich im St. Galler Rheintal und im Linthgebiet in der Form von Brückenschienen, einer ungewöhnlichen Konstruktion nach I. K. Brunel (1806–1859), gefunden. Ingenieur K. Wetli (1822–1889) setzte auf der im Bau befindlichen Wädenswil-Einsiedeln-Bahn für seine Versuche mit



Ein Beispiel früher Tunnelbautechnik mit Zwischenangriffs-Schächten stellt der «alte Hauenstein» dar.
Zeichnung: A. Heer.

dem Falgenrad um 1876 offenbar auch gebrauchte Brückenschienen aus dem Rheintal oder Seeztal ein.

Die komplexe Organisation, auseinanderstrebende Interessen wie auch Inkompetenz liessen der jungen Schweizerischen Südostbahn keine Chance. Noch während des Baus wurde diese mit der Sanktgallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft (SGAE) und der Glattalbahn (GlTB) verschmolzen. Die 1856 bis 1902 aktive Nachfolgegesellschaft trug den beeindruckenden – speziell für Investoren vielversprechenden – Namen Vereinigte Schweizerbahnen (VSB). Die einst für eine Weltbahn gedachten Strecken Rorschach–Chur und Rapperswil–Sargans hatten danach über lange Zeit eine Nebenbahn-Rolle zu spielen. Die zahllosen Anstrengungen zugunsten einer Ostalpenbahn verliefen alle im Sand, und das sogenannte «Ostalpenbahnversprechen» blieb Makulatur.

Regionale Initiativen und das Streben Richtung Süden

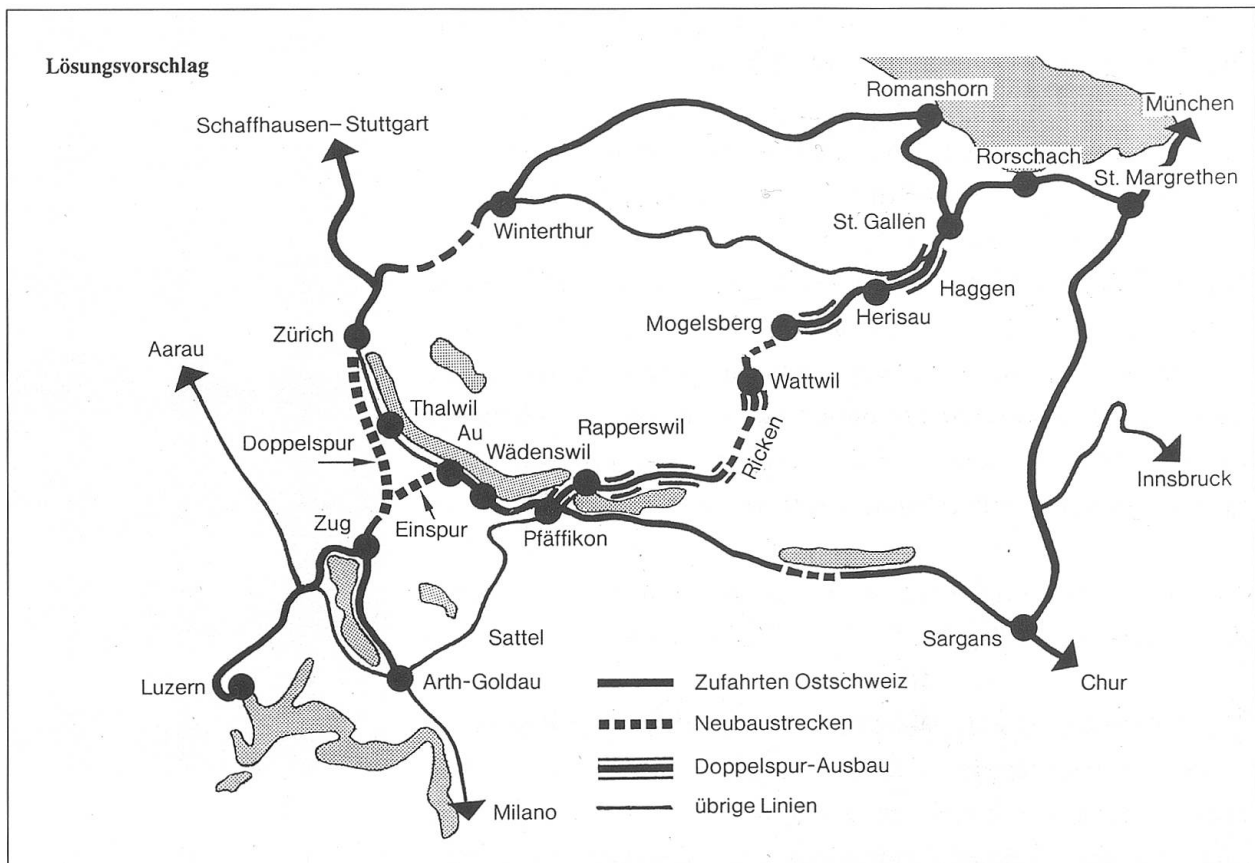
Die Bahnbauten der Gründerzeit beschränkten sich auf das damals bautechnisch und finanziell Mögliche. Das schweizerische Mittelland kam so bald in den Genuss des neuen, schieneungebundenen Verkehrsmittels. Die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts waren sodann geprägt von Anstrengungen zugunsten regional erstrebenswerter Netzergänzungen und einer Alpenbahn. Diese Ergänzungen des Eisenbahnnetzes liessen sich aber meist nur dann rechtfertigen, wenn die projektierten Linien als Teil eines weiträumigeren Konzepts oder gar als Teil einer Transitlinie angesehen werden konnten. Der politische Konsens zugunsten der Alpenbahn durch den Gotthard wurde unter anderem durch das Ostalpenbahnversprechen gegenüber den Ostschweizer Kantonen erreicht.

Die Bodensee-Toggenburg- und die Ricken-Bahn entstanden dem dargelegten Argumentationsmuster entsprechend (heute würde man mit der Nutzung von brachliegenden Synergiepotenzialen argumentieren). Nachdem der wirtschaftlich gewichtige Teil des Thurtals durch eine sogenannte Stichbahn, die Toggenburgerbahn (TB), von Wil nach Ebnet erschlossen worden war, sollte eine sinnvolle Fortsetzung geschaffen werden. Regionalpolitische Integrationsbestrebungen aus den Bezirken See und Gaster, Lokalbahn-Initiativen aus der Region St. Gallen-Romanshorn sowie des Toggenburgs wurden im Laufe mehrerer Jahre durch zielstrebiges Agieren gebündelt. Der Visionär I. Grauer-Frey (1859–1940) verstand es in unermüdlicher Arbeit, seiner verkehrspolitisch nach wie vor glänzenden Idee «St.Gal-



Ein Relikt aus der Zeit der ersten Südostbahn, eine englische Brückenschiene, wurde kürzlich im Werdenbergischen in der Form eines Hagpfostens gefunden.

Foto: A. Heer.

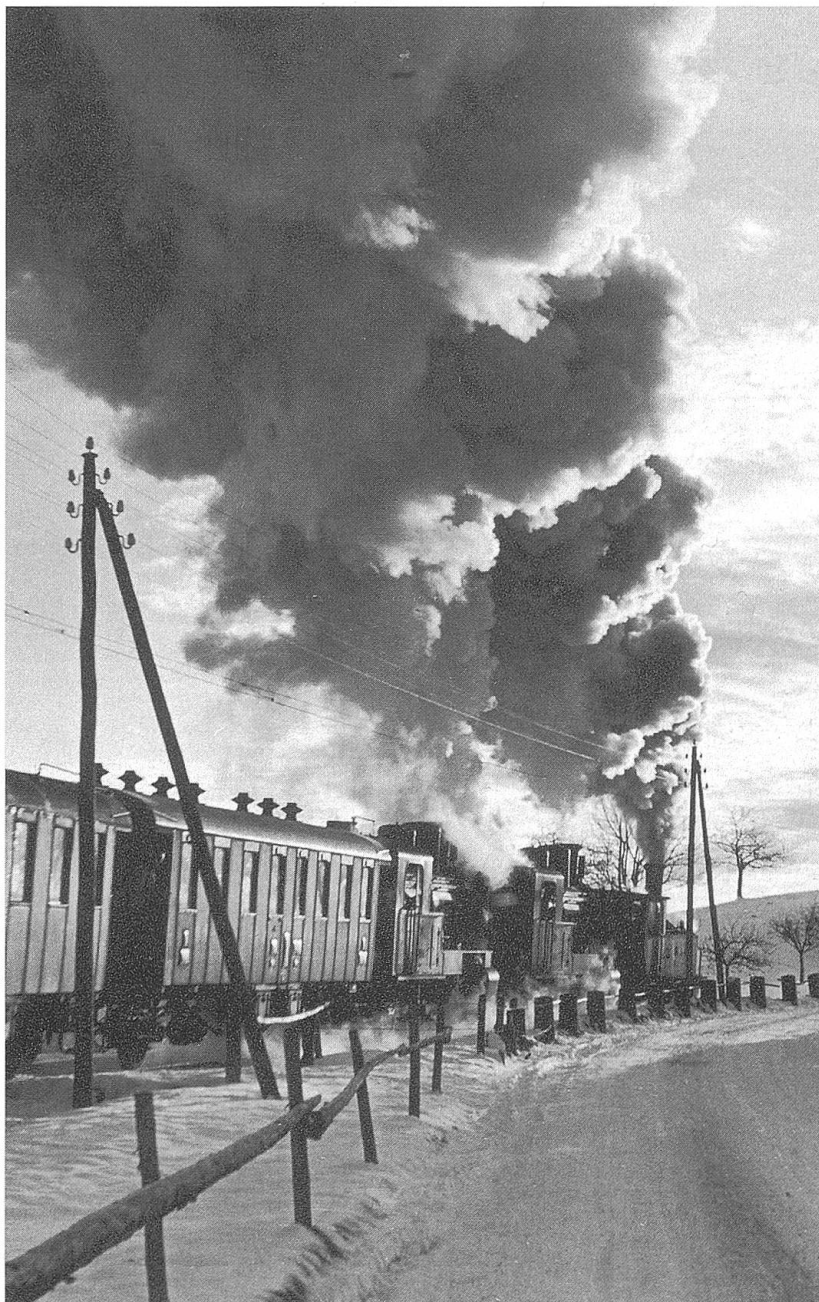


Mit der bundesrätlichen Botschaft von 1991 erfuhr die Vision «St.Gallen–Zug» eine Neuauflage. Quelle: Botschaft über die Integration der Ostschweiz.

len–Zug» Nachachtung zu verschaffen und auseinanderstrebende Interessen erfolgreich zusammenzufassen. Der letztlich gebaute zuweilen als Sanktgallische Staatsbahn bezeichneten Bodensee-Toggenburg-Bahn stand die direkte Zufahrt zur Gotthardbahn Pate. In der Form einer finanz- und verkehrspolitischen Manövriermasse erfuhr die Vision von I. Grauer-Frey durch die bundesrätliche Botschaft zur Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-transversalen im Jahre 1991 eine Neuauflage. Wie das Ostalpenbahnversprechen hat auch das bundesrätliche Integrationsversprechen seine verkehrspolitische Schuldigkeit getan und sich in Nichts aufgelöst.

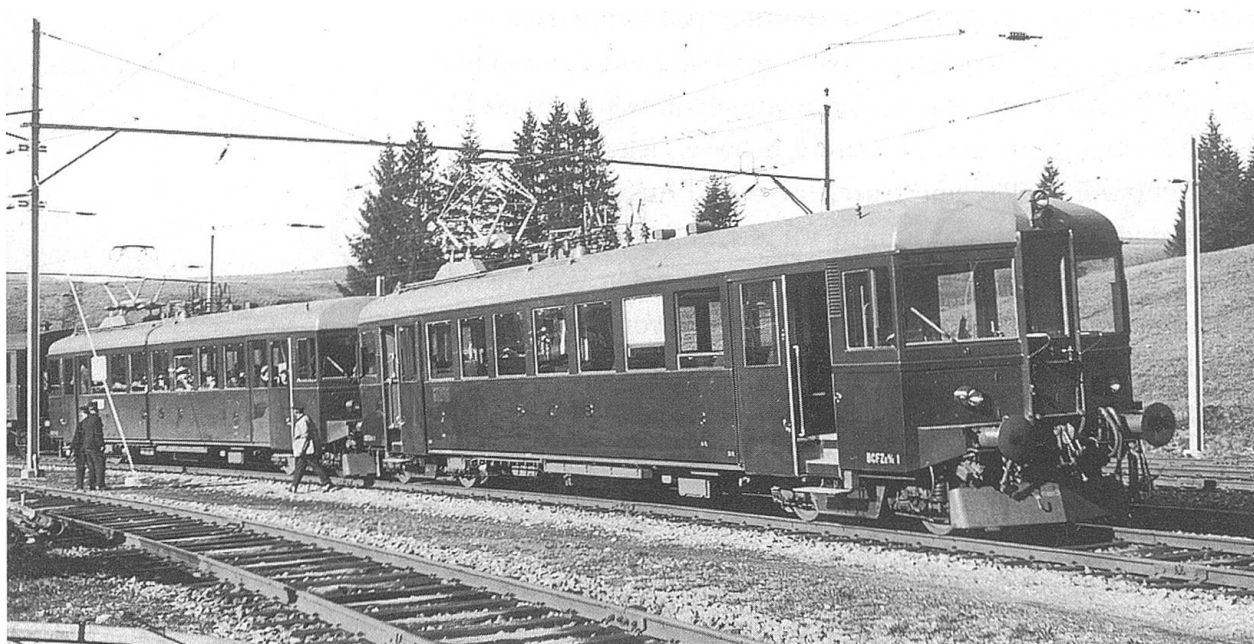
Die Parallelen zur Geschichte der Bodensee-Toggenburg-Bahn lassen sich auch bei der Südostbahn – der Zweiten – nachzeichnen. Die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn (WE) mit ihrem traktionstechnisch bemerkenswerten und ebenso tragischen Hintergrund wurde als Stichbahn für die Erschliessung von Einsiedeln gebaut. Unter dem hochtrabenden Namen Zürichsee-Gotthard-Bahn (ZGB) dokumentierten Initianten aus Rapperswil (SG) und Pfäffikon (SZ) ihr Streben Richtung Gotthard. Herausragender Exponent dieses Unternehmens war J. H. Bühler-Honegger (1833–1929). Was von der ZGB letztlich blieb,

waren die Überschienung des Seedamms von Rapperswil nach Pfäffikon und der verkehrspolitische Wille für einen Anschluss an die Gotthardbahn. Staats- und regionalpolitisch geprägte Integrationsbestrebungen im Kanton Schwyz zielten zudem auf die Verbindung zwischen Innerschwyz und Ausserschwyz. Damit waren die Voraussetzungen für die Südostbahn gegeben. Durch den Zusammenschluss der 1877 eröffneten Wädenswil-Einsiedeln-Bahn mit der 1878 eröffneten und von den Vereinigten Schweizerbahnen betriebenen Zürichsee-Gotthard-Bahn entstand im Jahre 1890 die Südostbahn. Im Jahr 1891 erfolgte dann die Eröffnung der neu gebauten Strecken Pfäffikon–Samstagern und Biberbrugg–Sattel–Goldau.



Das Stimmungsbild aus der Zeit des Dampfbetriebs vom Februar 1939 zeigt einen Sportzug oberhalb von Samstagern.

Foto: H. Hürlimann.



Durch die Elektrifikation kamen die für die Südostbahn typischen «Glaskästen» zum Einsatz. Die beiden fabrikneuen Triebwagen wurden im Frühjahr 1940 in Biberbrugg aufgenommen.
Foto: H. Hürlimann.

Hochstuckli

SÜDOSTBAHN

Ski- Tourenkarte

1:75000

Verkaufspreis 40 Rp.

Die Werbung der Südostbahn aus dem Jahre 1950 zeigt den damals elegant und dynamisch empfundenen neuen Elektrotriebwagen. Sammlung: A. Heer.

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn im Wandel der Zeit

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn trug lange Zeit den Stempel ihres Gründervaters I. Grauer-Frey – auch wenn seine Vision letztlich nicht in allen Teilen umgesetzt wurde. In ihrer Auslegung stellte die BT eine teure, aber auch nachhaltige Eisenbahnanlage dar. Betrieblich war und ist die Streckenführung optimal ausgestaltet. Für Laien erkennbar fehlen entlang der Hauptlinie Romanshorn–St. Gallen–Lichtensteig öffentliche Niveauübergänge. Weg- und Strassenkreuzungen sind als Über- oder Unterführungen ausgebildet. Für Lokomotivführer und die auflaufenden Traktionskosten ist die auf einen gleich bleibenden Fahrwiderstand optimierte Streckenführung wesentlich. Die Hauptlinie der Bodensee-Toggenburg-Bahn dürfte in der Schweiz bezüglich der Abstimmung zwischen Kurven- und Steigungswiderstand (konsequente Auslegung nach Röckl'scher Formel) einzigartig sein.

Gut zwanzig Jahre nach der Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn und nicht zuletzt unter dem Eindruck der Katastrophe im Rickentunnel des Jahres 1926 trieb die Bodensee-Toggenburg-Bahn die Elektrifikation voran. Pionierhaftes wurde dabei im Fahrleitungs- und Lokomotivbau geleistet. Die Beschaffung der ersten laufachsenlosen Elektrolokomotiven und die Installation der äusserst materialsparenden sogenannten windschiefen Fahrleitungsabspannungen gehen auf die Elektrifikation der Bodensee-Toggenburg-Bahn zurück. Der elektrische Betrieb – die Nutzung der «weissen Kohle» – wurde in den Jahren 1931 und 1932 Wirklichkeit.

Verkehrspolitisch blieb das Unternehmen stets bemerkenswert aktiv. Der erste BT-Direktor, W. Kesselring (1887–1983), war bezüglich der Verkehrsförderung im Zusammenhang mit dem erwarteten Güterverkehr aus der Hochrheinschiffahrt und der Entwicklung der Tourismusregion Toggenburg aufmerksamer Beobachter und zugleich Beteiligter. Der Salonwagen Bodan erinnert heute noch sichtbar an die aufgelösten finanziellen Beteiligungen an der Hochrheinschiffahrt. Aktenbestände über die technische und die verkehrspolitische Förderung verschiedener Bahn- und Trolleybus-Projekte zeugen ebenfalls vom vielseitigen Einsatz Kesselrings für die gedeihliche Unternehmensentwicklung.

Für das Reisepublikum sind neben dem gebotenen Komfort durch das Rollmaterial der Fahrplan, die Publikumsanlagen und nicht zuletzt das Erscheinungsbild in all den verschiedenen Ausprägungen wahrnehmbar. Eine gefällige Streckenbeschreibung

Der Streckenführer von 1911, herausgegeben von der Direktions-Kommission der Bodensee-Toggenburg-Bahn, brachte dem Reisenden Landschaft und Architektur zwischen Romanshorn und Wattwil näher. Sammlung: A. Heer.



aus dem Jahre 1911 macht den Leser und Reisenden mit einer traumhaften Landschaft, eindrucklichen Kunstbauten und einer gelungenen Bahnhofsarchitektur bekannt. Der St. Galler Architekt S. Schlatter (1858–1922) sah sich bei seinen Bauwerken der örtlichen Architektur und der Denkmalpflege verpflichtet. Einheitsbauarten lagen ihm fern.

Dass Ausserordentliches angeboten werden muss und kann, wurde nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs gezeigt. «Die Direkte» wurde mit der sonntäglichen direkten Verbindung Romanshorn–St. Gallen–Rapperswil–Arth Goldau–Luzern aus der Taufe gehoben. Heute ist aus dem durchlaufenden Wagenmaterial ein eigenständiges Produkt mit dem Markennamen Voralpen-Express mit unverwechselbarem Rollmaterial (Revivo-Wagen) geworden. Der Voralpen-Express gehörte bis 2001 den drei



an der durchfahrenen Strecke Romanshorn–St. Gallen–Rapperswil–Arth Goldau–Luzern beteiligten Bahngesellschaften BT, SOB und SBB.

Im Rahmen der Rollmaterialerneuerung der 60er Jahre und nicht zuletzt zum 50-jährigen Bestehen des Unternehmens Bodensee-Toggenburg-Bahn wurde der inneren und äusseren Gestaltung der Wagen und Triebwagen der BT ein besonderes Augenmerk geschenkt. Technisch entsprach das neue Rollmaterial den in grosser Zahl beschafften Einheitswagen und Triebwagen der SBB. Licht, Raum, Transparenz und Sauberkeit vermochte die gewählte Gestaltung der BT glaubwürdig zu vermitteln. Die Entwürfe für die Grafik und das Logo von 1960 wie auch das Erscheinungsbild von 1977 gehen auf den St. Galler Grafiker M. Ammann (1921–1979) zurück. Intern hiess das stilisierte BT-Flügelrad der 60er Jahre übrigens bald einmal «Schnauz», dem 1977 «s Glettise», ein zeitlos anmutender BT-Schriftzug, folgte.

Das angestrebte Ziel, dem Reisepublikum eine angenehme Umgebung zu vermitteln, wurde über viele Jahre vom Publikum respektiert und geschätzt. Doch leider änderten sich die sozialen und kulturellen Rahmenbedingungen auch entlang der Strecken der BT in eine bedauerliche Richtung. Was allenfalls aus dem fernen Ausland vom Hörensagen bekannt war, wurde auch hier

Das ab 1960 beschaffte neue Rollmaterial der Bodensee-Toggenburg-Bahn kam auf der Strecke Romanshorn–St. Gallen–Luzern zum Einsatz. Bemerkenswert an der im Frühjahr 1967 in Küssnacht am Rigi aufgenommenen Zugkomposition ist der Wagen der Schweizerischen Bundesbahnen in den Farben der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Foto: D. Heer.



Die 1982 beschafften Züge wurden für den Nahverkehr ausgelegt. Der im Frühjahr 1995 in Wil aufgenommene Zug bediente im Wechsel mit SBB-Kompositionen die Strecke Wil–Nesslau.

Foto: A. Heer.

mehr und mehr Wirklichkeit. Vandalismus, Gewalt und die salonfähig gewordene coole Nach- oder Fahrlässigkeit von Reisenden schaffen zunehmend Probleme und unterlaufen alle Anstrengungen zugunsten einer attraktiven, will heißen sauberen und freundlichen Bahn. So viel zur aktuellen Wahrnehmung eines Kulturwandels.

Zwei (un)gleiche Eisenbahnunternehmen

Aus dem Papier vom 17. Dezember 2001 mit dem Titel «Die Fusion ist vollzogen!» ist zu entnehmen: «Der Zusammenschluss selbst erfolgte auf der Basis einer gleichwertigen Partnerschaft in der Form einer Kombinationsfusion.» Zwei ähnliche und trotzdem sehr unterschiedliche Unternehmen haben sich durch diese Fusion gefunden.

Die grossen Unterschiede der beiden Unternehmen sind eher topographisch-technischer Natur. Die BT mit ihrem grosszügig ausgelegten Trasse und moderaten Steigungsverhältnissen (höchstens 18 Promille auf der Hauptlinie) wurde von I. Grauer-Frey ursprünglich als Teil einer möglichst direkten, betrieblich optimalen Linie von St. Gallen nach Zug entworfen. Die Zufahrt zur Gotthardbahn stand dabei im Vordergrund. Anders sieht es bei der SOB aus. Die Linien der SOB sind geprägt von extremen Steigungsverhältnissen (bis 50 Promille), was sich



für die Streckengeschwindigkeit wie auch für die Zugsgewichte sehr einschränkend auswirkt. Die SOB hat einen Neben- und Gebirgsbahncharakter, beansprucht aber gleichzeitig sehr leistungsstarke Triebfahrzeuge. Diese Unterschiede werden die Rollmaterialbeschaffung auch in der Zukunft nachhaltig prägen und wirtschaftlich sowie betrieblich wünschbaren Vereinheitlichungen entgegenstehen.

Ähnlichkeiten lassen sich andererseits zweifellos in den Unternehmensgrössen, aus dem gemeinsamen Betrieb des Voralpen-Express, dem Schwerpunkt Personenverkehr und aus der ursprünglichen Zielsetzung, der Anbindung an die Gotthardbahn, erkennen. Den beiden Unternehmen gemeinsam war aber auch die Wahrung der Eigenständigkeit und der Stärke in einer verkehrspolitisch-wirtschaftlich veränderten Umwelt.

Das aus den Unternehmen BT und SOB entstandene gemeinsame Unternehmen Schweizerische Südostbahn AG mit Sitz in St. Gallen will als regional verwurzeltes Eisenbahnunternehmen und als starke Privatbahn der Ostschweiz agieren. Der Name der Südostbahn – der Dritten – kann durchaus Programm sein. Denn seit 150 Jahren steckt hinter diesem Namen das Streben Richtung Süden, ein Streben, das den Gründervater der nachmaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn, I. Grauer-Frey, vor über 100 Jahren beflügelte.

Eine fabrikneue Hochleistungslokomotive (Re 4/4) der zweiten Südostbahn rollt anlässlich der Lastprobefahrt im Jahre 1967 auf dem Trasse der ersten Südostbahn, im Rheintal bei Sargans. Die extremen Steigungsverhältnisse erfordern leistungsstarke und äusserst zuverlässige Lokomotiven. Foto: D. Heer.



Der vor rund 40 Jahren beschaffte Triebwagen BDe 4/4 präsentiert sich Ende Januar 2002 in Nesslau im Kleid der dritten und jüngsten Südostbahn. Foto: Schweizerische Südostbahn AG.

[illegible]

Das neue Erscheinungsbild für die Schweizerische Südostbahn AG wird durch ein «Handbuch Corporate Design» definiert. Ein breit gestreutes Kurz-Manual und elektronische Vorlagen unterstützen die einheitliche Umsetzung des Erscheinungsbildes. Quelle: Schweizerische Südostbahn AG.

Südostbahn-Chronik

- 1853 Konstituierung der *Schweizerischen Südostbahn* (SOB) in Chur
- 1854 Aufnahme der Bauarbeiten auf dem Abschnitt Ragaz–Chur
- 1856 Fusion der SGAE, SOB und GITB zu den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB)
- 1870 Eröffnung der Toggenburgerbahn (TB) Wil–Ebnat
- 1877 Eröffnung der Wädenswil-Einsiedeln Bahn (WE)
- 1878 Eröffnung der Seedammlinie der Zürichsee-Gotthard-Bahn (ZGB)
- 1890 Konstituierung der *Schweizerischen Südostbahn* (SOB)
- 1891 Eröffnung der Linien Pfäffikon–Samstagern und Biberbrugg–Goldau der SOB
- 1910 Eröffnung der Linien Romanshorn–St. Fiden und St. Gallen–Lichtensteig der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und der Rickenbahn der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)
- 1911 Eröffnung der Linie Ebnat–Nesslau (BT)
- 1931/32 Aufnahme des elektrischen Betriebs auf dem Netz der Bodensee-Toggenburg-Bahn
- 1932 Pachtweise Übernahme der Strecke Wattwil–Ebnat von den Schweizerischen Bundesbahnen
- 1939 Aufnahme des elektrischen Betriebs auf dem Netz der Südostbahn
- 1945 Die Direkte Linie Nordostschweiz–Zentralschweiz wird als Sonntagsangebot eröffnet
- 1960 neuzeitliches Rollmaterial wird zum 50-Jahr-Jubiläum der Bodensee-Toggenburg-Bahn in der Form von modernen Hochleistungstriebwagen und Einheitswagen eingeführt
- 1992 aus der Direkten Linie wird das Gemeinschaftsprodukt von BT, SOB und SBB, der Voralpen-Express
- 1997 Ablieferung der ersten Revivo-Wagen für den Voralpen-Express
- 2001 Kombinationsfusion der Unternehmen Südostbahn und Bodensee-Toggenburg-Bahn zur *Schweizerischen Südostbahn AG* (SOB)

Hinweis:

Das im Herbst 2001 als Tochtergesellschaft der SBB und Mittelthurgaubahn gegründete Unternehmen THURBO AG (THURgau BOdensee) wird voraussichtlich auch den Regionalverkehr auf der Linie Wil–Wattwil–Uznach übernehmen. Damit fallen die Strecken der einstigen Toggenburgerbahn sowie der Rickenbahn weitgehend diesem neuen Betreiber zu.

Literatur

- HEER A.: Das Toggenburg und seine Eisenbahnen. Toggenburger Blätter für Heimatkunde Nr. 40, Wattwil 1995.
- HHVW (Hrsg.): Eisenbahngeschichte des Rheintals. In: Werdenberger Jahrbuch 2001, Buchs 2000.
- HÖHN J.: Rückblicke auf die Entstehung der Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln, der schweizerischen Südostbahn und der Dampfboot-Gesellschaft Wädenswil und meine Mitwirkung bei diesen Unternehmungen. Wädenswil 1910.
- HÜRLIMANN H., LORENZ B.: Dampf und Rauch im Sunneschy. Wil 1947.
- KASPAR C.: Die Bodensee-Toggenburg-Bahn fünfzigjährig. Bodensee-Toggenburg-Bahn, St.Gallen 1960.
- KESSELRING W.: Fünfzig Jahre Bodensee-Toggenburg-Bahn und Rickenbahn (1910–1960). St.Gallen 1960.
 - *Umfassende Darstellung der Geschichte der BT.*
- OCHSNER B.: 100 Jahre Wädenswil-Einsiedeln-Bahn 1877–1977. Schwyzer Hefte 12, Schwyz 1977.
- OSWALD G.: Endstation Brunnen oder Goldau? Schwyzer Hefte 54, Schwyz 1991.
- OSWALD G., Michel K.: Die Südostbahn. Geschichte einer Privatbahn. Verlag Orell Füssli, Zürich 1991.
 - *Umfassende Darstellung der Geschichte der SOB.*
- WÄGLI H.G.: Schienennetz Schweiz. Ein technisch-historischer Atlas. Zürich 1998.
 - *Die unentbehrliche Fundgrube und umfassende aktualisierte Quelle zur Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens.*

