

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1935)

Heft: 11

Artikel: 25 Jahre Bodensee-Toggenburg-Bahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778997>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

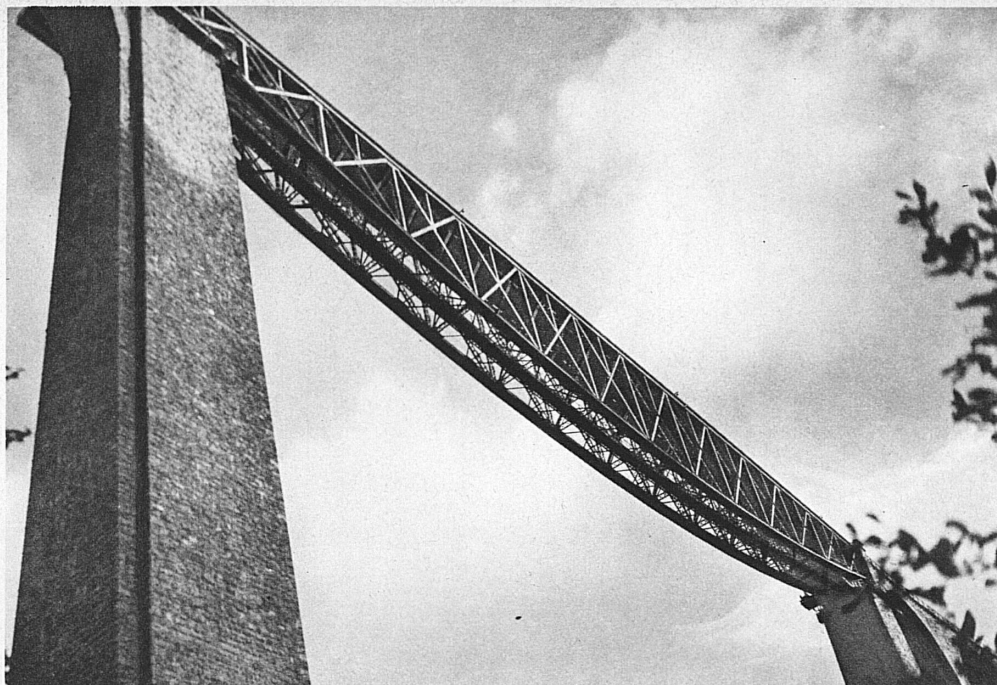
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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



Kühner Sitterviadukt der Bodensee-Toggenburgbahn

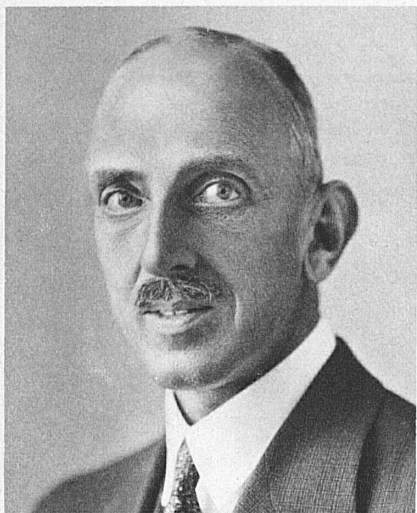


Dr. E. Scherrer, alt Stadtmann von St. Gallen, von Anfang an Verwaltungsratspräsident der BTB, ist als Vorstandspräsident der Schweiz. Verkehrszentrale auch ein verdienstvoller Förderer des gesamten schweizerischen Fremdenverkehrs

25 Jahre Bodensee-Toggenburg-Bahn

Die schweizerische Landschaft ist reich gestaltet. Die Natur arbeitet nicht mit stumpfem Werkzeug. Wildbäche, Schnee und Eis verändern in einem fort Berge, Täler und Schluchten. Der Eröffnung neuer Wege, dem Bau von Strassen und Bahnen wirft sie Hindernisse entgegen, die mit kühnen Anlagen und wirksamen Schutzmassnahmen überwunden werden müssen. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn, die vor 25 Jahren vollendet wurde, zeigt, welch ein dramatischer Kampf ein Bahnbau schon im voralpinen Schweizer Gelände ist. Mit weit ausholender Gebärde weist der Sitterviadukt auf die Grösse eines solchen Werkes hin. Wo die Bahn vom Appenzellerländchen nach Lichtensteig hinabsteigt, hat sie sich im Wasserfluchtunnel ein zweites technisches Denkmal gesetzt. Drei Jahre Brückenbau, viereinhalb Jahre Durchstich gehen der Eröffnung voran.

25 ereignisreiche Jahre: sie umfassen die Kriegszeit, die Nachkriegszeit und die gewitterhafte Krisenzeit. Trotzdem wird mit grosser Tatkraft die Strecke ausgebaut. 1930—1932 wird die Linie elektrifiziert. Mit Motorwagenzügen wird der Betrieb aufgelockert und den Bedürfnissen angepasst. Die Bahn stellt sich in den Dienst des Wintersports. Sie nimmt von den SBB die Toggenburger Strecke Wattwil—Ebnat-Kappel in Pacht. Gleichermassen dient sie drei Bestimmungen: dem Lokalverkehr, dem Verbindungsverkehr zwischen grossen Linien und dem Touristenverkehr. Und mit dieser dreifachen Aufgabe tritt sie mit berechtigtem Optimismus ins zweite Vierteljahrhundert ein.



Direktor W. Kesselring stand zuerst als Betriebsingenieur im Dienste der BTB und leitet seit 1922 mit grossem Geschick das ganze Unternehmen



Toggenburger Skigebiet Sellenmatt-Unterwasser
Die Churfürsten