

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 56 (1983)

Heft: 10: 100 Jahre Seetalbahn = Le chemin de fer centenaire du Seetal = 100 anni della Ferrovia della Seetal = 100th anniversary of the Seetal Railway

Artikel: 100 Jahre Seetalbahn = Le chemin de fer centenaire du Seetal = 100th anniversary of the Seetal Railway

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774988>

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: 14.03.2025

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



3

Die unerfreulichen Eigenheiten der Seetalbahn: kurze Kurvenradien, häufige, dem Strassenverlauf entsprechende Gefällsbrüche mit Steigungen bis 35% und die unzähligen Strassen- und Wegkreuzungen werden durch diese Teleaufnahme übertrieben deutlich gemacht

Particularités déplaisantes du chemin de fer du Seetal: virages brusques, pentes abruptes atteignant, suivant le tracé de la route, jusqu'à 35%, les innombrables croisées de rues et de chemins qui sont encore accentuées sur ce cliché pris au téléobjectif

Caratteristiche poco lusinghiere della ferrovia della Seetal: la foto scattata con il teleobiettivo pone in risalto, forse in modo eccessivo, le curve con breve raggio, i dislivelli identici a quelli della strada con pendenze fino al 35% e gli innumerevoli incroci

The drawbacks of the Seetal Railway: sharp curves, frequent changes of gradient (up to 1 in 28) imposed by the road, innumerable level crossings. This telephoto shot dramatizes them somewhat

The Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited.

REGISTERED UNDER THE COMPANIES ACTS 1862 TO 1880.

CAPITAL £ 150,000 IN 30,000 SHARES OF FIVE POUNDS EACH.

4

In den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts, als man auch in der Schweiz begann, sich mit dem Eisenbahnbau in grösserem Rahmen zu befassen, entstand die Idee einer Seetalbahn als Zubringer von Deutschland nach Luzern, zu Vierwaldstätterseeschiffahrt und Gotthardstrasse (eine Gotthardbahn war technisch noch nicht denkbar). Doch siegte die Centralbahn, die ihre Linie von Basel durch den Hauenstein und das Wiggertal nach Luzern plante, über ein Projekt Bözberg-Lenzburg-Luzern, und um die Seetalbahn wurde es für zwei Jahrzehnte still. Erst 1871 erwarb ein Komitee die Konzession für eine Lenzburg-Luzern-Bahn, doch gelang die Finanzierung in jener Zeit des Eisenbahnbaufiebers, das zur Eisenbahnkrise mit Höhepunkt im Nationalbahnkrach 1878 führte, vorerst nicht.

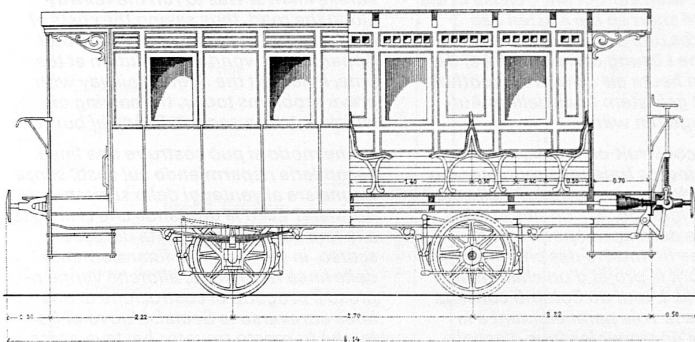
Das Ei des Kolumbus sah man dann im Vorschlag des Zürcher Ingenieurs Theodor Lutz, der in einer Broschüre normalspurige Strassen-Eisenbahnen propagierte. Danach sollte «das Bahngeleise auf die eine Seite

der Strasse, die Schienenoberkante mit der Strassenoberfläche in gleicher Ebene eingelegt werden, so dass, während kein Zug verkehrt, über die Schienen hinweg gefahren werden kann». Das war nun, bei einer vorgesehenen Fahrgeschwindigkeit von 10 bis 20 km/h, keine Hauptbahn mehr, doch würde man Kosteneinsparungen beim Landerwerb machen, wenn der Kanton die Strasse gegen Verpflichtung zu deren Unterhalt entschädigungslos zur Verfügung stellte, sowie beim Unterbau, denn: «Die Strasse ist fest genug, und wenn diese benützt wird, ist keine weitere Arbeit für die Festigkeit des Unterbaus nötig.» Statt 7 Millionen sollte das Anlagekapital nur noch 2 400 000 betragen, und die Verzinsung wurde von Lutz auf 11% vor und 13% nach Eröffnung der Gotthardbahn «berechnet».

Trotz dieser rosigten Aussichten waren in der Schweiz keine Geldgeber zu finden, doch gelang es, englische Financiers zu interessieren, indem man ihnen die Bahnlinie als wichtigen Zugbinger zur 1882 eröffneten

Gotthardbahn vorstellte, als «Glied in der Verbindung zwischen Deutschland und Italien», und ausserdem die touristischen Reize der Linie hervorstrich. Die 1881 in London gegründete und domizilierte «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited» mit einem Aktienkapital von 150 000 englischen Pfund übernahm das Risiko des Baus, und nach einjähriger Bauzeit konnte 1883 die Strecke Lenzburg-Emmenbrücke eröffnet werden.

Zunächst verkehrten vier mit Dampf betriebene Zugspare zwischen Lenzburg und Emmenbrücke, wo in die Centralbahn nach Luzern umgestiegen werden musste. Die Fahrzeit betrug für die 50 km etwa 3 Stunden! 1887 war eine Stichbahn von Beinwil am See nach Reinach dazugekommen, die 1906 durch Fusion mit der Reinach-Münster-Bahn bis Beromünster verlängert wurde. 1894 ging die Bahn von der englischen an eine schweizerische Gesellschaft über. Diese verlängerte die Seetalbahn bis Wildegg an der Nordostbahnstrecke Zürich-Aar-



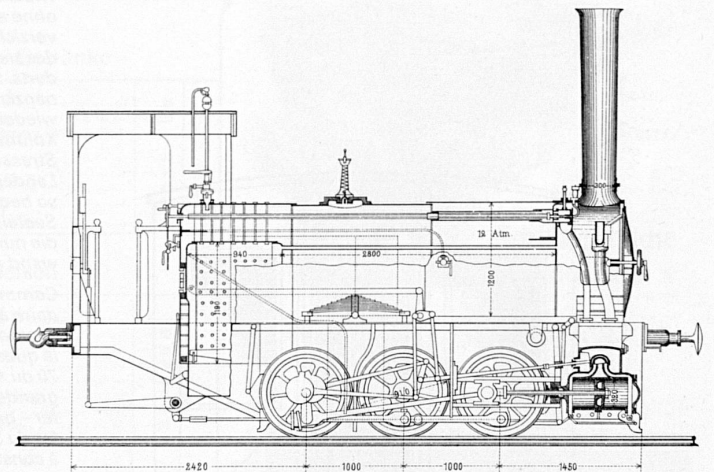
5

4 Titel eines Aktienzertifikats der englischen, 1881 gegründeten und in London domizilierten Seetalbahn-Aktiengesellschaft.

5/6 Die Konstruktionszeichnung für den Personenwagen stammt vom Zürcher Ingenieur Theodor Lutz, dem Verfasser des Projekts einer normalspurigen Strassen-Eisenbahn durch das Seetal, die Zeichnung der Lokomotive von der Münchner Firma Krauss & Cie, welche die Dampflokomotiven lieferte

4 En-tête d'un certificat d'action de la société anonyme anglaise du «Chemin de fer de la Vallée des lacs» fondée en 1881 et domiciliée à Londres.

5/6 Le croquis de construction de la voiture de voyageurs est un dessin de l'ingénieur zurichois Theodor Lutz, auteur du projet de chemin de fer routier à voie normale à travers le Seetal. Le dessin de la locomotive provient de l'entreprise munichoise Krauss & Cie qui a fourni les locomotives à vapeur



6

4 Testata di un certificato azionario della compagnia inglese della ferrovia della Seetal, fondata nel 1881, che aveva il suo domicilio a Londra.

5/6 Il disegno per la costruzione di un vagone viaggiatori è dovuto all'ingegnere zurighese Theodor Lutz, progettista di una ferrovia a scartamento normale lungo la strada attraverso la Seetal; il disegno della locomotiva è della ditta Krauss & Co. di Monaco che fornì le locomotive a vapore per la nuova linea

4 Share certificate of the Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited, founded in 1881, with its headquarters in London.

5/6 The design drawing for a passenger carriage was by Theodor Lutz, an engineer from Zurich who proposed and planned the standard-gauge road-side railway through the Seetal. The drawing of the locomotive was made by Krauss & Cie of Munich, who supplied the steam locomotives

3

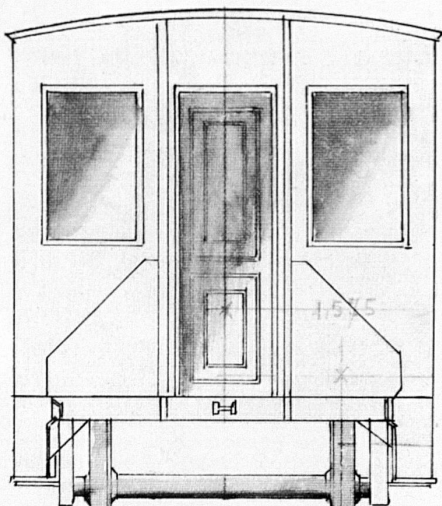


Seethalbahn bei Eschenbach.

7

Wie baut man eine Nebenlinie billiger, ohne auf die Vorteile der Normalspur zu verzichten? Das war die Frage, als Ende der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts, zur Zeit der grossen Eisenbahnfinanzkrisen, das Projekt einer Seetalbahn wiederaufgenommen wurde. Das Ei des Kolumbus: Man verlegt die Geleise in die Strasse und spart so die Kosten des Landerwerbs und des Unterbaus. Diese so bequeme Lösung erweist sich bei der Seetalbahn heute als schwere Hypothek, die nur mit grösstem finanziellem Aufwand abzugelten wäre

How can a branch line be built at lower cost without sacrificing the advantages of the standard gauge? That was the burning question at the end of the 1870s, when the project of a Seetal Railway was being reconsidered but the railways were facing major financial crises. The eureka answer was to run the railway along the road, thus saving the costs of land and of a specially made track bed. Apparently a wonderful solution at the time, it has left the Seetal Railway with grave problems today, the solving of which entails a serious financial burden



Comment construit-on une ligne secondaire à moindres frais sans renoncer aux avantages de la voie normale? Telle était la question lorsque, à la fin des années 70 du siècle dernier – l'époque de la grande crise financière des chemins de fer – on reprit le projet d'un chemin de fer du Seetal. L'œuf de Colomb consista à construire la voie parallèlement à la route afin d'épargner les frais d'achats de terrain et de remblai. Cette solution – alors si ingénieuse – est devenue aujourd'hui, pour le chemin de fer du Seetal, une lourde hypothèque dont on ne pourrait se libérer qu'au prix d'un très gros sacrifice financier

In che modo si può costruire una linea secondaria risparmiando sui costi, senza rinunciare ai vantaggi dello scartamento normale? Ecco la domanda che ci si pose alla fine degli anni settanta del secolo scorso, in piena crisi di finanziamento delle linee ferroviarie, allorché venne ripreso il progetto di costruzione di una linea attraverso la Seetal. L'uovo di Colombo fu presto trovato: bastava procedere alla posa dei binari lungo la sede stradale, risparmiando così i costi di acquisto dei terreni e di costruzione della sottostruttura. Ai nostri giorni tale soluzione costituisce una pesante ipoteca che potrebbe essere riscattata solo con un ingente sforzo finanziario

8



au-Olten und ermöglichte durch Vertrag mit der Centralbahn die Führung direkter Wagen bis Luzern.

Die Zeit zwischen 1900 und dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges war die glanzvollste in der Geschichte der Seetalbahn. Seit 1903 betrieb die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft zwischen Wildegg und Luzern sogar einen Buffetwagen, in dem neben Getränken auch kalte Speisen serviert wurden. Vornehme Hochzeits-, Tauf- und andere Gesellschaften mieteten mit Vorliebe einen der prunkvollen Salonwagen der Seetalbahn, die aus den ersten Jahren der Gotthardbahn-Gesellschaft stammten. Im Sommerfahrplan von 1913 tauchte dann sogar ein Schnellzugspaar auf.

Was uns heute unglaublich erscheint: die

Bahn warf regelmässig einen schönen Reingewinn ab. Weitgehend aus eigenen Mitteln wurde die am 1. Oktober 1910 abgeschlossene Elektrifizierung finanziert. Diese wiederum brachte während des Ersten Weltkrieges, als der Kohlemangel andere Bahnen zu Einschränkungen zwang, zusätzliche Gütertransporte ein. Die Seetalbahn war damals, abgesehen von einigen Bergbahnen, die am besten rentierende Privatbahn der Schweiz. Kein Wunder, dass die SBB, als die Frage des Rückkaufs aktuell wurde, sich um die gute Partie rissen. Seit dem 1. Januar 1922 ist die Seetalbahn die ihre.

Die Mitgift allerdings, die Einsparungen durch das Verlegen von 80% des Trassees in die Strasse, erweist sich heute als schwere Hypothek. Die Seetalbahn ist die lang-

samste Strecke der SBB, die Fahrgeschwindigkeit sinkt auch heute noch stellenweise auf die eines Radfahrers ab. Die Strecke ist auch eine der gefahrenreichsten wegen der zahllosen Niveauübergänge und beansprucht die Nerven der Lokomotivführer aufs äusserste. Dennoch, die Bevölkerung will «ihre» Bahn nicht hergeben, und so hat der Bundesrat den Ausbau beschlossen, in erster Linie die Eliminierung der Niveauübergänge. Die Sanierung wird allerdings noch Jahre beanspruchen und bringt eine grosse finanzielle Belastung.

Auf das Landschaftserlebnis, das die Seetalbahn vermittelt, und auf die zahlreichen Möglichkeiten zu Seefahrten, Wanderungen und Museumsbesuchen, die sie erschliesst, möchte dieses Heft hinweisen.

Le chemin de fer centenaire du Seetal

Dans les années 50 du siècle passé, quand on a commencé en Suisse aussi à envisager l'extension du chemin de fer sur une grande échelle, on conçut le projet d'un chemin de fer du Seetal qui reliait l'Allemagne à Lucerne et, par conséquent, à la navigation sur le lac des Quatre-Cantons et à la route du Gothard (un chemin de fer au Gothard était techniquement encore impensable). Mais le projet d'un chemin de fer central reliant Bâle à Lucerne à travers le Hauenstein et le Wiggerthal l'emporta sur celui de Bözberg-Lenzbourg-Lucerne, de sorte que durant deux décennies on ne parla plus du chemin de fer du Seetal. Ce ne fut qu'en 1871 qu'un comité obtint la concession pour la construction d'une ligne Lenzbourg-Lucerne, sans toutefois réussir à financer le projet pendant la période de haute conjoncture qui aboutit à la crise ferroviaire, dont le moment culmi-

nant fut la débâcle financière de la Compagnie nationale de chemin de fer en 1878.

L'œuf de Colomb consista en une proposition de construire des chemins de fer routiers à voie normale, que l'ingénieur zurichois Theodor Lutz propagea au moyen d'une brochure. Il s'agissait de construire «la voie ferrée en bordure de la route, avec le sommet du rail au même niveau que la chaussée, pour que l'on puisse rouler aussi sur la voie ferrée aux heures où le train ne circulait pas». La vitesse prévue étant limitée à 10 à 20 km/h, ce n'était plus qu'une ligne secondaire, mais on réaliserait ainsi de notables économies, d'abord sur les achats de terrain si le canton mettait la route gratuitement à disposition contre l'engagement de pourvoir à son entretien, ensuite sur les travaux de terrassement car «la route est suffisamment solide et son utilisation ne

nécessitera pas d'ouvrages supplémentaires pour la consolider». Ainsi le capital investi ne serait que de 2 400 000 francs au lieu de sept millions, dont Lutz calculait les intérêts à 11% avant et à 13% après l'ouverture de la ligne du Gothard.

Malgré ces alléchantes perspectives on ne trouva pas en Suisse de bailleurs de fonds, mais on réussit à intéresser des financiers anglais en leur faisant miroiter que la ligne serait un complément important de celle du Gothard, qui avait été ouverte en 1882, non seulement en tant qu'«anneau de la chaîne de communications entre l'Allemagne et l'Italie», mais aussi en tant que ligne touristique.

La «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited», fondée en 1881 et domiciliée à Londres, au capital social de 150 000 livres anglaises, assumait le risque de la

9

Getränke		
Weisse Weine		
Waadtländer	1.—	—,50
Féchy	1.20	—,60
Dézaley	2.—	1.20
Rote Weine		
Schaffhauser	1.—	—,50
St-Georges	1.20	—,60
Schlöss Sonnenberg	2.—	1.20
Dôle	2.—	1.20
Diverse Getränke		
Kirsch, Cognac, Rum, Bitter, Sirup		—,20
Cognac fine Champagne		—,50
Wermut		—,30
Malaga, Madeira		—,40
Bénédictine		—,60
Bier	Fläidhen	—,35
Limonade		—,30
Mineralwasser		—,40

Warme Getränke	
Kaffee schwarz, kleine Tasse	—,25
„ mit Kirsch	—,35
Milchkaffee od. Tee mit Butter u. Brot, p. Port. (Café oder Thé complet)	1.—
Tee (einfach) per Portion	—,50
Grog, per Glas	—,40
Bouillon, grosse Tasse mit Brod	—,40
„ mit Ei	—,50
Speisen	
Schinken, Salami mit Brod, per Portion	1.—
Schinkenbrod	—,50
Käse mit Brod	—,35
Cervelat mit Brod	—,35
Landjäger mit Brod	—,35
Sardinen, Ochsenmaulsalat, Thon	—,75
Zwieback, per Stück	—,05
Englische Biscuits, per Stück	—,05
Brod	—,05
Chocolat „Lucerna“ in Tabletten à 10 u. 20 Cts. u. höher. Cigarren à 5, 7 und 10 Cts. Cigaretten per Paket 50 Cts.	
Reklamationen, die Bedienung betreffend, sind an die Direktion der Seetalbahn zu richten.	

Gratis!

Schweizerische Seethalbahn

Wein- u. Speisekarte
der Buffet-Wagen

BETRIEB: F. HOLLSTEIN.

Speisekarte von 1907. Mit der Einführung von Buffetwagen versuchte die Seetalbahngesellschaft ab 1903 Reisende auf ihre Strecke zu locken

Carte des vins et des mets de 1907. A partir de 1903, la Compagnie du chemin de fer du Seetal s'efforça d'attirer les voyageurs en mettant en service, sur le tronçon, un wagon-restaurant

Menu, 1907. From 1903 onwards the Seetal Railway attracted additional passengers by introducing buffet cars

Lista delle vivande del 1907. Mediante l'introduzione di carrozze ristorante la compagnia ferroviaria della Seetal a decorrere dal 1903 cercò di acquisire viaggiatori per la propria linea

construction. Après une année de travaux, le tronçon Lenzbourg–Emmenbrücke put être inauguré en 1883.

Au début, quatre paires de trains à vapeur furent mis en service entre Lenzbourg et Emmenbrücke, où l'on devait changer de train pour atteindre Lucerne par le chemin de fer central. Le trajet de cinquante kilomètres durait environ trois heures! En 1887 vint s'ajouter un embranchement de Beinwil à Reinach, qui fut prolongé en 1906 par la fusion avec le chemin de fer Reinach–Münster jusqu'à Beromünster. En 1894, le chemin de fer passa de la compagnie anglaise à une compagnie suisse, qui prolongea la ligne du Seetal jusqu'à Wildegg sur la ligne de chemin de fer du Nord-Est Zurich–Aarau–Olten, ce qui permit, grâce à une convention avec le chemin de fer central, la circulation de voitures directes jusqu'à Lucerne.

La période comprise entre 1900 et la Première Guerre mondiale fut l'âge d'or dans l'histoire du chemin de fer du Seetal. A partir de 1903, la Compagnie suisse des wagons-restaurants exploita entre Wildegg

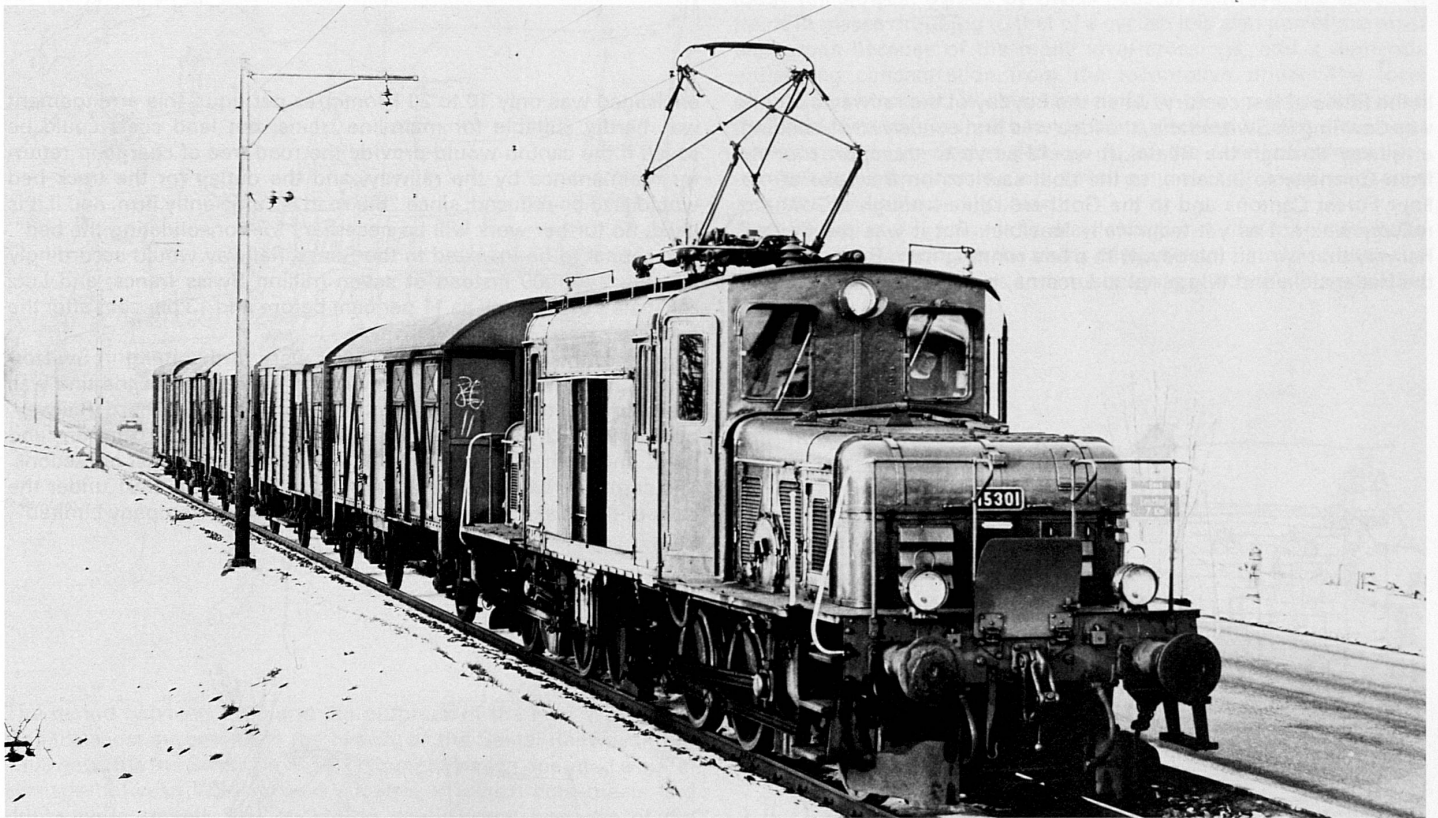
et Lucerne un wagon-buffet où l'on servait des boissons et des mets froids. A l'occasion de mariages, de baptêmes et d'autres événements, des sociétés louaient de préférence un des somptueux wagons-salons de la ligne du Seetal, qui dataient des premières années du chemin de fer du Gothard. L'horaire d'été de 1913 signale même un train express dans chaque sens.

Ce qui nous semble incroyable de nos jours, c'est que ce chemin de fer procurait régulièrement de beaux dividendes. L'électrification, achevée le 1^{er} octobre 1910, fut financée en grande partie par des fonds propres. Elle procura à son tour un supplément de trafic de marchandises pendant la Première Guerre mondiale, lorsque d'autres chemins de fer durent réduire leur exploitation à cause du manque de charbon. Le chemin de fer du Seetal était alors, si l'on excepte quelques chemins de fer de montagne, la ligne ferroviaire privée la plus rentable de Suisse. Il n'est donc pas étonnant que lorsqu'il fut question de la racheter, les CFF furent parmi les premiers intéressés et qu'ils en devin-

rent les propriétaires à partir du 1^{er} janvier 1922.

Toutefois la dot que constituent les économies que l'on avait pu réaliser parce que 80% du tracé utilisait la chaussée, est devenue aujourd'hui une lourde hypothèque. Le chemin de fer du Seetal est le tronçon le plus lent des CFF, la vitesse des convois ne dépassant guère, par endroits, celle d'une bicyclette. Et c'est aussi le trajet le plus dangereux, où les innombrables passages à niveau mettent les nerfs du conducteur de la locomotive à une rude épreuve. Cependant, la population n'entend pas renoncer à «son» chemin de fer. C'est pourquoi le Conseil fédéral a décidé d'améliorer le tracé et surtout d'éliminer les passages à niveau. Cette amélioration durera encore des années et exigera de gros sacrifices financiers. Le but de ce cahier est de mettre en lumière la beauté des paysages le long du chemin de fer du Seetal, ainsi que les nombreuses possibilités qu'il offre aux voyageurs: excursions variées à pied ou en bateau et visites de châteaux et de musées.

13



Seetal-«Krokodil» aus dem Jahre 1926. Das letzte Exemplar steht heute noch bei der Oensingen-Balsthal-Bahn in Dienst.

Die Seetalbahn war 1910 elektrifiziert worden, was ihr zur Zeit des Ersten Weltkriegs, als andere Bahnen wegen Kohlemangel ihren Betrieb einschränken mussten, zusätzlichen Verkehr brachte. Nach der Verstaatlichung (1922) wurde 1930 das Einphasen-Wechselstromsystem 5500 V 25 Hz auf 15 000 V 16 2/3 Hz umgestellt und die Strecke damit auch technisch ins Netz der SBB eingegliedert

Le «Crocodile» du Seetal, 1926. Le dernier exemplaire est encore en service aujourd'hui sur la ligne Oensingen–Balsthal.

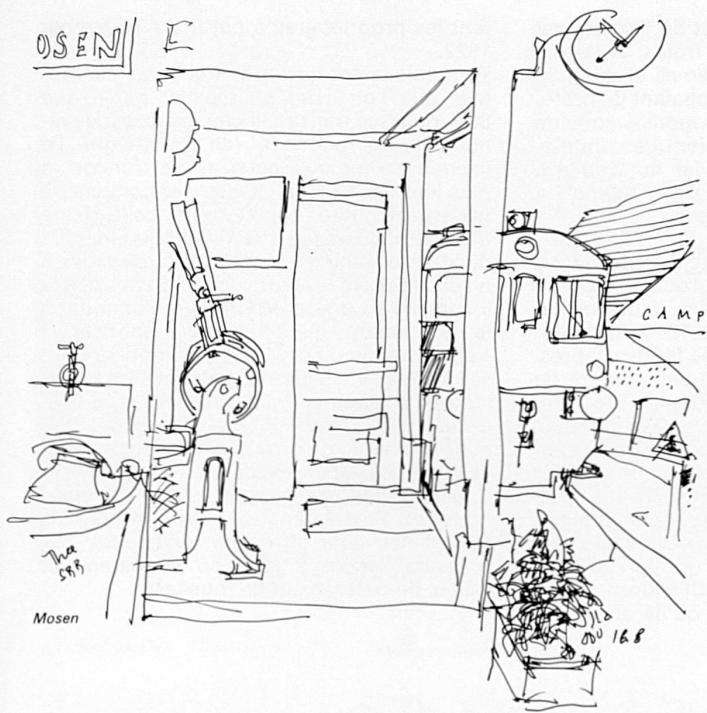
Le chemin de fer du Seetal a été électrifié en 1910, ce qui lui procura une augmentation du trafic pendant la Première Guerre mondiale, alors que d'autres chemins de fer étaient obligés de réduire leur exploitation à cause du manque de charbon. Après la nationalisation en 1922, le courant alternatif monophasé 5500 V 25 Hz fut converti en 15000 V 16 2/3 Hz ce qui permit aussi de rattacher techniquement ce tronçon au réseau des CFF

Locomotiva del tipo cocodrillo del 1926. L'ultimo esemplare è ancora in servizio sulla ferrovia Oensingen–Balsthal.

La ferrovia della Seetal venne elettrificata nel 1910, ciò che le permise di beneficiare di un maggior traffico durante la Prima Guerra mondiale allorché le altre linee ferroviarie dovettero limitare il servizio per mancanza di carbone. Dopo la sua nazionalizzazione (1922), nel 1930 il sistema a corrente alternata monofase 5500 V 25 Hz venne trasformato in 15 000 V 16 2/3 Hz che permise l'integrazione tecnica della linea nella rete delle FFS

A Seetal "cocodrillo" in 1926. The last of these locomotives is still in service on the Oensingen–Balsthal Railway.

The Seetal Railway was electrified in 1910. In the First World War, when other railways had to impose restrictions because of the lack of coal, it was consequently able to increase its goods transport volumes. After it had been taken over by Swiss Federal Railways (1922), it was converted (in 1930) from single-phase alternating current of 5500 V 25 cycles to 15 000 V 16 2/3 cycles, so that the line could be technically integrated in the national network



100th Anniversary of the Seetal Railway

In the fifties of last century, when the heyday of the railway builders was dawning in Switzerland, the idea was first conceived of building a railway through the Seetal. It would serve to transport tourists from Germany to Lucerne, to the boat services on the Lake of the Four Forest Cantons and to the Gotthard route (though a Gotthard railway was not as yet technically feasible). But it was the Central Railway that carried the day, with a line running from Basle through the Hauenstein and Wiggertal to Lucerne, instead of Bözberg-Lenz-

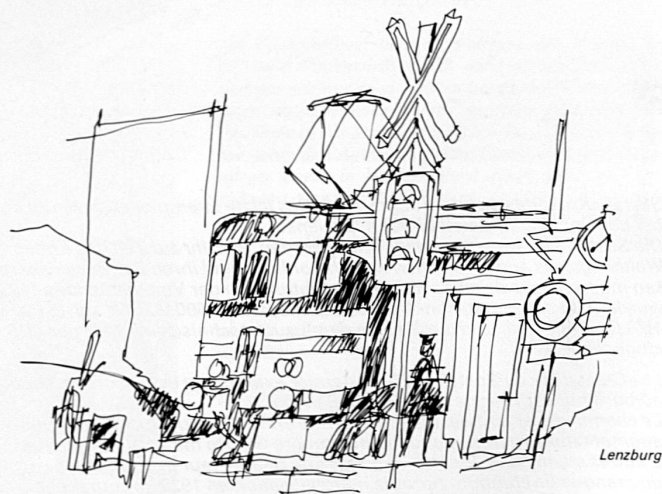
envisaged was only 10 to 20 kilometres per hour, this arrangement was hardly suitable for main-line trains, but land costs could be saved if the canton would provide the road free of charge in return for maintenance by the railway, and the outlay for the track bed would also be reduced, since "the road is sufficiently firm, and if it is used, no further work will be necessary for consolidating the bed". The capital to be invested in the Seetal Railway would accordingly be only 2400000 instead of seven million Swiss francs, and Lutz calculated the returns as 11 per cent before and 13 per cent after the opening of the Gotthard Railway.

In spite of this rosy picture no funds were forthcoming in Switzerland. But English financiers showed an interest when the line was presented to them as a major feeder for the Gotthard Railway, opened in 1882, as a "link in the connections between Germany and Italy" and at the same time as a line with many tourist attractions. The company was therefore founded in London in 1881 under the style of the "Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited",



burg-Lucerne. So for twenty years nothing more was heard of the Seetal Railway. It was only in 1871 that a committee obtained a concession for a Lenzburg-Lucerne railway, but in those days of railway fever, which was already leading up to a major crisis with the collapse of the National Railway in 1878, the attempt to raise the necessary funds proved unsuccessful.

The panacea for all railway ills was soon being seen in a proposal made by an engineer called Theodor Lutz from Zurich, who had issued a brochure recommending standard-gauge roadside railways. His idea was that "the railway tracks should be laid on one side of the road on a level with the road surface, so that road vehicles can run over the rails when no train is approaching". Since the speed



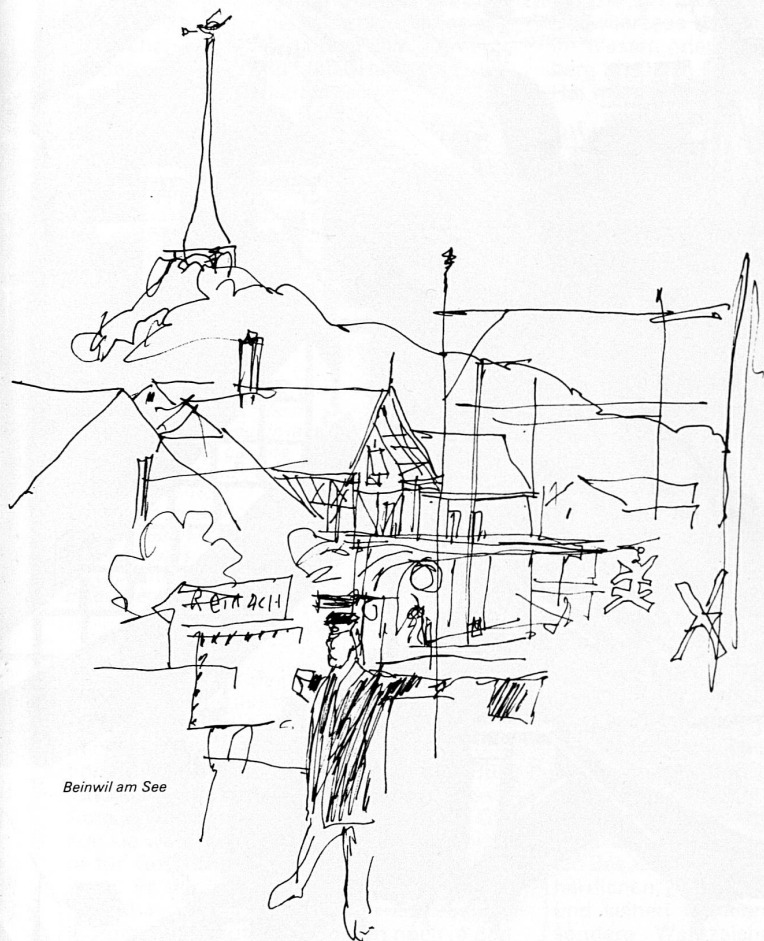
with a share capital of 150 000 pounds sterling. It assumed the risk of the construction work, and within a year, in 1883, the stretch between Lenzburg and Emmenbrücke was inaugurated.

At the outset four pairs of steam-traction trains ran between Lenzburg and Emmenbrücke, where passengers could change to the Central Railway for the rest of the journey to Lucerne. The total distance of 50 kilometres took no less than three hours. In 1887 a side line was added from Beinwil am See to Reinach, and was extended in 1906 as far as Beromünster by fusion with the Reinach-Münster Railway. In 1894 a Swiss company took over the railway from its British owners. By lengthening the Seetal Railway as far as Wildegg on the Zurich-Aarau-Olten line of the Northeastern Railway and by signing a contract with the Central Railway it made the introduction of through carriages to Lucerne possible.



The savings that had been made by laying 80 per cent of the track along the road, however, had to be paid for later. The Seetal line is today the slowest owned by Swiss Federal Railways, the speed of trains in places dropping to that of a cyclist. It is also one of the most dangerous because of the many level crossings, and it demands unflinching concentration from the locomotive driver. The local population, however, is determined not to give up its railway, and the Swiss Federal Council has therefore decided to make improvements to it, in particular getting rid of the level crossings. The modernization programme will cover a number of years, and large credits will have to be allocated.

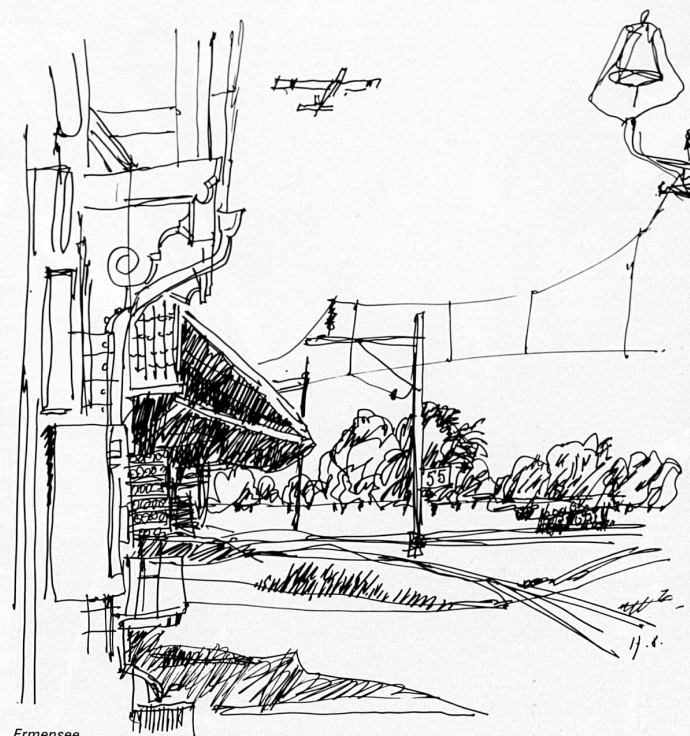
The purpose of this issue is to draw attention to the scenic beauties that can be enjoyed from the trains of the Seetal Railway, and to the numerous walks, boat trips and museums to which the line provides access.



Beinwil am See

The period between 1900 and the outbreak of the First World War was the most successful in the history of the Seetal Railway. From 1903 onwards the Swiss Dining-Car Company even operated a buffet carriage between Wildegg and Lucerne, in which cold meals and drinks were served. The well-to-do would often hire one of the luxurious saloon cars of the Seetal Railway—they had been in use on the Gotthard Railway in its early years—for their weddings and christenings. On the summer timetable for 1913 there were even a pair of express trains.

Although it seems hard to credit today, the railway yielded a regular and handsome profit. It bore most of the costs of electrification (in 1910) alone. During the First World War, when other railways had to cut down their services because of lack of coal, it was able to increase its goods transport volume. In fact, the Seetal Railway was then—with the exception of a few mountain lines—the most profitable private railway anywhere in Switzerland. It was accordingly hardly surprising that Swiss Federal Railways were eager to take it over when it was put up for sale. The Seetal Railway has been in their possession since 1 January 1922.



Ermensee