

# Der kürzeste Weg von Deutschland nach Italien führt durch das Seetal : die abenteuerliche Geschichte der 100 Jahre alt gewordenen Seetalbahn

Autor(en): **Eichenberger, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Lenzburger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **55 (1984)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-918121>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Der kürzeste Weg von Deutschland nach Italien führt durch das Seetal

*Die abenteuerliche Geschichte der 100 Jahre alt gewordenen Seetalbahn*

von Ruedi Eichenberger

---

Mit einer fahrenden Ausstellung und Fahrten im Speisewagen ist dieses Jahr an das hundertjährige Bestehen der Seetalbahn erinnert worden. Die außergewöhnliche Strecke hätte zum Jubiläum wohl einen etwas größeren Bahnhof verdient, doch die SBB und die Kantone Aargau und Luzern waren dafür nicht zu begeistern. Mancherorts erinnert man sich eher ungerne einer Linie, die da und dort als «Aschenbrödel unserer Staatsbahn» bezeichnet wird. Denn es sind keine sehr stolzen Superlative, mit denen sich die Seetalbahn schmücken kann: die einzige SBB-Linie mit Straßenbahncharakter ist mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 29,7 Stundenkilometern die langsamste, mit immer noch rund 500 Niveauübergängen auf 54 Kilometern Betriebslänge (inkl. Zweiglinien) die gefährlichste, mit Steigungen bis zu 38 Promille die steilste und mit Kurvenradien bis zu 160 Metern die gewundenste Normalspurstrecke der Bundesbahnen.

All diese Faktoren machen die Seetalbahn zu einem Sorgenkind der defizitgeplagten SBB. Doch die Bevölkerung des Tals hängt an ihrer Bahn und wehrte in der Vergangenheit alle Versuche ab, den Bahn- durch einen Busbetrieb zu ersetzen. Unter ihrem Druck sicherte der Bundesrat nach einer langen Periode der Ungewißheit im Jahr 1979 denn auch den Weiterbestand der Strecke für den Personen- und Güterverkehr, mit Ausnahme des Teilstücks Lenzburg-Wildegg. Das Ja zur Bahn war mit einem Grundsatzentscheid zur Sanierung verknüpft. Eine radikale Verringerung der Niveauübergänge und einzelne Streckenkorrekturen sollen die Seetalbahn in eine bessere Zukunft fahren lassen und sie vom veralteten Kuriosum zu einer modernen Vorortsbahn machen.

An Wechselfälle ist sich die Bahn durchs Seetal in ihrer hundertjährigen Geschichte gewöhnt. Nur wenige Eisenbahnen in der Schweiz haben eine derart abenteuerliche Vergangenheit hinter sich wie die Seetalbahn, die mit englischem Kapital durch eine «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited» finanziert, in Rekordzeit gebaut, elf Jahre später bereits an eine neue schweizerische Gesellschaft verkauft, 1909/10 als eine der

ersten Schweizer Bahnen elektrifiziert und als florierende Unternehmung 1922 verstaatlicht wurde.

### *Lenzburg als nationales Eisenbahnkreuz?*

Die Seetaler Eisenbahngeschichte ist mehr als die Geschichte eines bescheidenen Nebenbähnchens. Vielmehr schrieben das Seetal und Lenzburg ein ebenso verzwicktes wie spannendes Stück nationale Bahnpolitik mit, als es um den Bau der großen Hauptlinien durch die Schweiz ging. Schon Ende der dreißiger Jahre tauchte im vergangenen Jahrhundert die Seetalbahn-Idee auf, verfochten in erster Linie durch Oberst Friedrich Hünérwadel in Lenzburg. Der fortschrittsgläubige Vorkämpfer der Eisenbahn im Aargau war damit seiner Zeit weit voraus. Zu jener Zeit besaß die Schweiz nämlich noch keinen einzigen Kilometer Schiene: die erste Eisenbahn erreichte Basel von Straßburg her im Jahr 1844, die «Spanischbrötlibahn» von Zürich nach Baden folgte drei Jahre später. Hünérwadel und seine Mitstreiter witterten aber bereits die Chance, Lenzburg zum großen schweizerischen Eisenbahnkreuz und das Seetal zum Zufahrtsweg in die Innerschweiz und einer späteren Transitroute über oder durch die Alpen zu machen.

Nach dem Bau der Spanischbrötlibahn wurde die Frage aktuell. Auf der einen Seite stand die Weiterführung der Ost-West-Achse Richtung Bern und Westschweiz zur Debatte, auf der andern Seite die Nord-Süd-Achse von Basel bis (vorläufig) Luzern. Die vom Bundesrat eingesetzten Experten Robert Stephenson – Sohn des englischen Eisenbahnpioniers George Stephenson – und Henry Swinburne bevorzugten als Eisenbahnknoten Olten und wollten die Nord-Süd-Verbindung über Zofingen und Sursee führen. Freilich anerkannten sie auch die Vorteile einer Seetalbahn, und ein weiteres Gutachten im Auftrag des Bundes strich gar die technische Überlegenheit der Linienführung durchs Seetal hervor. Mit diesen Expertenaussagen wurde nun in der Region für die Seetalbahn und den Eisenbahnknoten Lenzburg gefochten. Für die Nord-Süd-Verbindung zwischen Basel und Lenzburg war dabei neben einer Linie durchs Fricktal und den Bözberg auch eine Führung über Olten im Gespräch, was den finanziellen Vorteil gehabt hätte, daß die Strecke Olten-Lenzburg für beide Hauptachsen verwendet worden wäre. Lenzburg ging es in dieser Kontroverse nicht allein um die Seetalbahn, sondern auch um den Anschluß an die Ost-West-Achse. Das Städtchen fürchtete, von der Hauptader des Verkehrs ganz abgeschnitten zu werden, wenn die Seetalbahn nicht gebaut würde. Die Nordbahn zeigte nämlich keinerlei Lust, die Linie Baden-Aarau über Lenzburg zu bauen; vielmehr zog sie eine Streckenführung längs der Aare vor. Schon 1846 hatte Lenzburg große Opfer ins Auge gefaßt, um der Bahn teilhaftig zu werden. Ein 1852

gegründetes «Comité» setzte sich weiter für die lenzburgisch-seetalische Variante ein.

Die emsigen Initianten kamen nicht weit. Die Seetalbahn wurde vom Kanton Luzern bekämpft, die Aargauer Behörden hatten dafür «keinen Finger gerührt» (Heinrich Staehelin, Geschichte des Kantons Aargau), und die Centralbahn setzte auf die kürzere Verbindung über Zofingen und Sursee. 1853 erteilte der Große Rat die Konzession für diese heutige Linienführung. Er schuf damit die Grundlage für den Eisenbahnknoten Olten und opferte die Seetalbahn. Die zweite Niederlage für Lenzburg folgte auf dem Fuße. Wohl verpflichtete der Große Rat 1853 die Nordostbahn, die Nachfolgerin der Nordbahn, zur Führung der Linie Baden-Aarau über Lenzburg, wobei die heutige Linie bei Holderbank verlassen worden wäre. Doch diese hielt sich nicht an den vereinbarten Baubeginn und führte zweieinhalb Jahre später auch technische Schwierigkeiten ins Feld, um die Bahn nicht über Lenzburg führen zu müssen. Tatsächlich ließen sich der Regierungsrat und der Große Rat durch die mächtige Bahngesellschaft erweichen und ließen die Lenzburger Linienführung fallen. Als Gegenleistung bot die NOB eine Abfindungssumme von 700 000 Franken an, die für Straßenbauten im ganzen Kanton Verwendung fand. Die Streckenführung über Lenzburg hätte der Bahngesellschaft nach ihren eigenen Angaben das Doppelte an Mehrkosten beschert.

Der «Verrat von Lenzburg», wie dieses politische Manöver bald einmal bezeichnet wurde, ist auch heute noch nicht ganz vergessen. Die beiden Räte hätten «die Interessen eines Kantonsteils ohne gewichtige Gründe für ein Trinkgeld» geopfert, kommentiert Boris Schneider in einer Disertation («Eisenbahnpolitik im Aargau», Zürich 1959). Nicht nur die engstirnig verfochtenen Sonderinteressen in den Kantonsteilen, sondern auch allzu-langes Nichtstun hätten den Transitkanton Aargau zum Spielball der «Eisenbahnbarone» gemacht, urteilen die Historiker. Die Aargauer Behörden ließen «die Probleme an sich herantragen und vermeinten, dann ihre Wünsche kundzutun», beschreibt Schneider die Haltung in der Frage der Eisenbahntransversalen. Es wäre reizvoll, solche Grundzüge der aargauischen Eisenbahnpolitik bis in die Gegenwart zu verfolgen; doch dies ist hier nicht das Thema.

### *Von Hauptbahn-Träumen zu Nebenbahn-Realitäten*

Die Entstehungsgeschichte der Seetalbahn widerspiegelt mit allen Verwicklungen die Eisenbahngeschichte jener Zeit. Um 1870 setzte in der Schweiz ein Eisenbahnfieber ein, das auch den Seetaler Plänen nach jahrelangem Ruhen wieder Aufschwung gab. Kaum ein Tal, das nicht durch eine Bahn Prosperität und neue Industrien erhoffte. Überall

schossen «Comité's» aus dem Boden, im Seetal sogar deren zwei: eines erstrebte eine linksufrige, das andere aber eine rechtsufrige Führung. Am 25. Mai vergab der Große Rat denn auch eine Konzession, und zwar für eine linksufrige Bahn von Lenzburg oder Hunzenschwil über Beinwil bis Emmenbrücke, wo der Anschluß an die Centralbahn hergestellt werden sollte. Die Verfechter einer Streckenführung über Meisterschwanden hatten das Nachsehen; sie hatten anscheinend zu spät und zu wenig wirkungsvoll für ihr Anliegen geworben. Die Konzessionärin verpflichtete sich, die Bahn «nach den besten Regeln der Kunst anzulegen» und alle «Verbesserungen auf anderen wohleingerichteten Bahnen des In- und Auslandes» auch im Seetal «eintreten zu lassen». Dies blieb bis heute frommer Wunsch...

Die 1869 beschlossene Gotthardbahn nährte zwar die Hoffnung auf erklecklichen Zubringerverkehr, verhalf aber den Seetalbahn-Initianten nicht zu den erhofften Partnern. NOB und SCB zeigten dem Unternehmen die kalte Schulter. Sie dachten nicht daran, den mit dem Kanton Aargau abgeschlossenen «Westbahnvertrag», deren Bestandteil eine Seetalbahn war, in die Tat umzusetzen. In ihrer Not warfen sich die interessierten Kreise der Nationalbahn in die Arme. Die folgenschwere Beteiligung der Stadt Lenzburg an diesem Unternehmen geschah stark in der Erwartung, daß die Nationalbahn auch die Verbindung nach Süden legen würde. 1874 liefen tatsächlich vielversprechende Verhandlungen zwischen der inzwischen gegründeten «Aargauisch-Luzernischen Seetalbahn» mit dem nachmaligen Bundesrat J. A. Schobinger aus Luzern als Präsidenten, der Nationalbahn und den mit ihr liierten Bernischen Jurabahnen an. Das bittere Ende ist bekannt: die Nationalbahn fiel in Konkurs, wobei allein Lenzburg mit 1,5 Mio. Franken – nach damaligem Geldwert ein Riesensbetrag – hängen blieb.

Der Nationalbahnkrach von 1878 setzte der blinden Eisenbahngläubigkeit einen starken Dämpfer auf. Die auf eine namhafte fremde Kapitalbeteiligung angewiesene Seetalbahn mußte in dieser vorsichtig gewordenen Zeit wieder von vorn anfangen; die von den Gemeinden versprochenen Subventionen reichten für den Bau bei weitem nicht. Nach dem Fiasko der Nationalbahn begrub man die Hoffnung, aus der Seetalbahn eine Hauptstrecke im Nord-Süd-Verkehr machen zu können. Als billige Variante war zeitweise sogar eine schmalspurige Straßenbahn im Gespräch, wie sie ein Vierteljahrhundert später durch Wynen- und Suhrental gelegt wurde.

### *Eine billigst gebaute Bahn mit großen Ambitionen*

Die Seetalbahn von heute ist das Werk des Zürcher Ingenieurs Theodor Lutz. In einer Broschüre hatte der durch den Nationalbahnkonkurs arbeitslos gewordene Bahnfachmann die normalspurige Straßenbahn pro-

pagiert. Von ihren «vielen Vorteilen» (so Lutz' Tochter Emma Graf-Lutz) interessierte das Seetalbahnkomitee vor allem einer: eine solche Bahn konnte außerordentlich billig gebaut werden, weil man sich namhafte Landerwerbs- und Trassierungskosten sparen konnte. Das Komitee nahm Lutz in seine Dienste, der nur darauf brannte, seine Idee in die Tat umzusetzen. Nach seinem technischen Bericht von 1881 würde «das Bahngeleise auf die eine Seite der Straße, die Schienenoberkante mit der Straßenoberfläche in gleicher Ebene eingelegt, so daß, während kein Zug verkehrt, über die Schienen hinweg gefahren werden kann». Unterbauarbeiten entfielen weitgehend, denn: «Die Straße ist fest genug, und wenn diese benützt wird, ist keine weitere Arbeit für die Festigkeit des Unterbaus nötig.»

Mit den Folgen des historischen Fehlentscheids schlägt man sich noch heute herum. Obwohl vor 100 Jahren schon vereinzelt von der «verrückten Marotte» eines Normalspurtrams gewarnt wurde, muß man sich zur Ehrenrettung Lutz' und seiner Förderer eingestehen, daß die Idee für die damalige Zeit nicht abwegig war: man nahm in guten Treuen an, daß die Eisenbahn den Fuhrwerkverkehr weitgehend ersetzen werde und sich die Verkehrsbelastung der Straße demzufolge reduziere. Die heutige Herrschaft des Autos konnte niemand vorausahnen.

Das Finanzproblem löste freilich auch Lutz' kostensparendes Projekt noch nicht. «Oberingenieur» Lutz selbst übernahm die Aufgabe, zur Kapitalsuche ins Ausland zu reisen. Während seine Familie in finanziell beengten Verhältnissen in Hochdorf zurückblieb, reiste er im Sommer 1880 erfolglos nach Paris und sodann weiter nach London. Dies ist umso bemerkenswerter, als Lutz den Aufzeichnungen seiner Tochter zufolge kaum ein Wort Englisch sprach. Die Seelenlage der Familie während der Expedition ihres Ernährers schilderte Tochter Emma in naiv-anschaulicher Weise so: «Und wieder kommt der Bote ins Haus. Schon von weitem erkennt Mutter die liebe Schrift: Ja, es ist von Vater! Zaghafte öffnet sie diesmal wieder. Was wird es sein? Neue Enttäuschungen? Nein, Freude, unaussprechlicher Jubel löst sich aus. Lange, mühevoll Arbeit ist vom Siege gekrönt! „An meinem 39. Geburtstag ist der Vertrag für die Finanzierung der Bahn zustande gekommen“, schrieb er.»

Die Bahn in einem völlig unbekanntem schweizerischen Tal stellte für die englischen Kapitalgeber ein reines Spekulationsobjekt dar. Es erweckt heute ein Lächeln, auf welche Weise die 1881 gegründete «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited» den britischen Anlegern den Speck durchs Maul zog. Nicht genug damit, daß die Linie «die wichtigen Städte von Luzern und Lenzburg» verbinden sollte, «im schönsten Teil der Schweiz situiert» sei und die «Haufen von Touristen» in diesem Landstrich noch bedeutend vermehren werde. In einem Reklametext in der Finanzzeitschrift «Investor's Guardian» wurde den umworbenen Aktionären

auch vorgeschwatzt, die Seetalbahn werde nach Vollendung der Gotthardroute «ein Glied bilden in der Verbindung zwischen Italien und Deutschland und eine wesentliche Ersparniß in der Distanz gewähren».

Solche Worte standen in schroffem Gegensatz zum bescheidenen Bähnchen, das gut zwei Jahre später mit abgetakelten Occasionswägelchen über die staubige Landstraße durchs Seetal holperte. Doch das Ziel wurde erreicht: der englischen Bahngesellschaft unter dem Präsidium des Honourable Ashley Ponsonby aus London gelang es, die erforderlichen 150 000 £ Kapital zusammenzubringen. Das Aktionärsverzeichnis blieb erhalten; zu den Anlegern gehörten englische Geschäftsleute und Beamte ebenso wie eine recht stattliche Zahl von Pfarrherren. Die Anliegergemeinden brachten ihrerseits 300 000 Franken à fonds perdu auf. Laut den vertraglichen Vereinbarungen wurde der Bahn das Benutzungsrecht für die staatlichen Landstraßen unentgeltlich abgetreten; die Bahngesellschaft hatte dafür den Unterhalt zu besorgen. Ein «Pflichtenheft» des aargauischen Großen Rates statuierte weiter eine große Anzahl Auflagen, denen in der Praxis nur zum Teil nachgelebt wurde. So sollten bei Straßenübergängen «während des Vorbeifahrens der Züge geeignete Absperrvorrichtungen anzubringen» sein, in der Nähe von Fuhrwerken die Dampfpeife nicht benützt werden und wegen der Gefahr des Funkenwurfs alle Strohhäuser bis zu 16 Meter Entfernung von der Bahn auf eigene Kosten mit harter Bedachung versehen werden. Auf die Einlösung des letzteren Versprechens wartete man noch 20 Jahre später, wie aus einem energischen Brief des aargauischen Versicherungsamts an den kantonalen Baudirektor vom 30. November 1901 hervorgeht.

### *Die Station Klopfigen und das Roß des «Röbli»-Wirts*

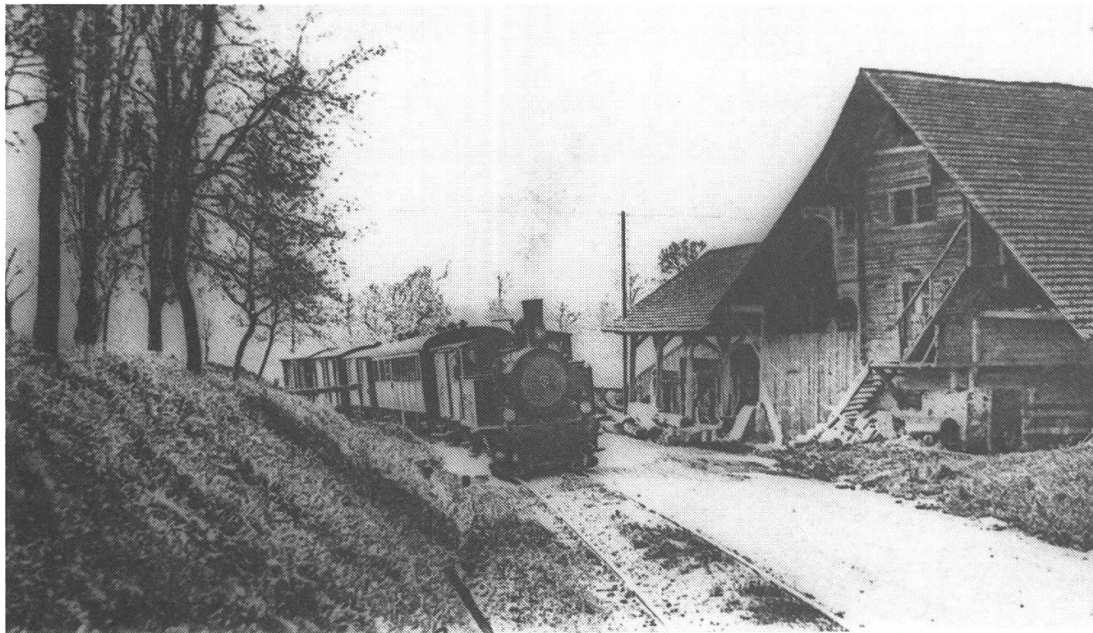
Die englischen Anleger wollten ihr Geld nicht lange brachliegen sehen und drängten auf einen raschen Bau. In der Tat entstand die Seetalbahn in Rekordzeit: am 28. April 1882 erfolgte in Hochdorf der erste Spatenstich, am 15. Oktober 1883, also anderthalb Jahre später, konnte die gesamte Strecke von Emmenbrücke nach Lenzburg dem Betrieb übergeben werden. Der größte Teil der Bauarbeiten war dem Lenzburger Baumeister Theodor Bertschinger (1845–1911) übergeben worden; nur einen kleinen Teil der Hochbauarbeiten erhielt ein Luzerner Unternehmer zugesprochen. Bertschinger trat gegenüber einer englischen Baufirma, die am Platz selbst nur durch einen deutschen Ingenieur vertreten war, als Subunternehmer auf.

In ihrer Schilderung der offiziellen Eröffnung vom 15. Oktober 1883 bringt Emma Graf-Lutz zum Ausdruck, wie sehr die Seetalbevölkerung die Bahn ersehnt hatte: «All die Orte wetteiferten in ihrem festlichen Schmuck. Gewinde von Kränzen und Blumen leuchteten dem Zug entgegen, dessen



Das Bahnhofbuffet von Lenzburg-Stadt. Trotz ihres Nebenbahncharakters besaß die Seetalbahn vier Buffets, von denen leider nur jenes von Beinwil bis heute überlebte. Wieviel Atmosphäre strahlt die vermutlich in der Zeit des Ersten Weltkrieges entstandene Aufnahme aus: hinter den ernst in die Zeitung blickenden Gästen (unter ihnen drei uniformierte Angestellte der privaten Seetalbahn) das harmoniumähnliche Buffet mit der Seele des Unternehmens und rechts über der Tür eine Tafel mit den Abgangszeiten der täglich sechs Züge in beiden Richtungen. Das Bahnhofbuffet existierte bis 1945.

(Photo A. Rohr, Heimatmuseum Lenzburg)



*Seetalbahn bei Eschenbach.*

Ein Seetalbahnzüglein um 1905 bei Eschenbach. Bis in die zwanziger Jahre hinein war das Bahngleise direkt in die noch ungeteerte Strasse verlegt, was nicht nur zu einer holprigen, sondern auch zu einer staubigen Fahrt beitrug.

(Zentralbibliothek Luzern)





Das 1926 abgelieferte «Seetal-Krokodil» De 6/6 steht zwischen Lenzburg-Stadt und Niederlenz Modell für den BBC-Werkphotographen. Die Leitungsmasten waren noch aus Holz, und die Seetalbahn wurde von den SBB noch mit dem alten Stromsystem von 5500 Volt und 25 Hertz betrieben.

(Werkphoto Brown Boveri)



Plakatkunst 1903: Dreikuppel-Dampflokomotive «Lenzburg» (gebaut 1896), Schloß und Stadtkirche von Lenzburg, Hallwilersee, Schloß Heidegg und die Luzerner Berge – alles in eine einzige Ansicht gepackt. (Photoglob AG)

Lokomotive auch angetan war mit buntem Festgewand. Fahnen und Wimpel entboten ihren fröhlichen Gruß, und überall harrete eine jubelnde Menge.» Ob aller Euphorie darf nicht vergessen werden, daß sich das Bähnchen zur Eröffnung noch in ganz rudimentärem Zustand präsentierte: die Stationen waren noch ziemlich unfertig, so daß die Billette im Zug ausgegeben werden mußten, der Endbahnhof Emmenbrücke wurde erst notdürftig über eine Holzrampe erreicht, und die Ausstattung mit Betriebsmitteln war kümmerlich. An allen Ecken und Enden wurde gespart, bei den Personenwagen ebenso wie bei den Gleisanlagen auf den Stationen oder dem Gerät für den Unterhalt.

Die Fahrt mitten auf der Straße hatte ihre Tücken; erst Jahrzehnte später, mit dem Aufschwung des Autoverkehrs, begann man das Trasse an deren Rand zu verlegen. Neben ergötzlichen Vorkommnissen berichten die Archive auch von Vorfällen, über die wenigstens die Betroffenen nichts zu lachen hatten. Eines der Opfer der billig gebauten Straßenbahn war im Jahr nach der Eröffnung Metzgermeister Eduard Baumann aus Basel. Im Beschwerdebuch der Station Lenzburg ist sein Ungemach wie folgt festgehalten: «Heute benutzte ich Zug 5 von Beinwyl bis Lenzburg & neigte mich bei der Durchfahrt in Niederhallwyl leicht zum Wagenfenster hinaus, als mir plötzlich ein gewaltiger Schlag an den Kopf versetzt wurde, der bereiz eine Ohnmacht zur Folge hatte.» Der Ärmste war das Opfer eines geöffneten Scheunetors geworden, das in ganz offenem Zustande sogar dem Dampfzüglein im Wege gestanden wäre. Er forderte «Abhülfe», und die wurde nach einem umfangreichen Schriftwechsel zwischen Bahngesellschaft und Behörden auch geschaffen: der «Pintenwirth & Armenpfleger Urech» mußte seine Scheune umbauen, und in der Zwischenzeit wurde das Bahnpersonal angewiesen, vor dem offenen Tor anzuhalten und es zu schließen.

Aktenkundig ist auch der tragikomische Fall jenes Lokomotivführers, der über einen vor seinem Gefährt einerschreitenden Mann, der partout das Geleise nicht freigeben wollte, in Rage geriet. «Um jenem Mann für die Zukunft eine Warnung zu erteilen», so wurde 1890 protokolliert, «nahm Lokomotivführer Keller einen Kübel voll Wasser, um es dem Übeltäter anzuschütten». Dabei verlor der wackere Mann das Gleichgewicht und stürzte kopfüber derart unglücklich auf die Straße, daß er während mehrerer Wochen das Spitalbett hüten mußte. Zu einer ähnlichen Konfrontation zwischen dem Zugpersonal und einem widerborstigen Straßenbenützer kam es im Jahr 1905 beim Tannli hag zwischen Lenzburg und Seon. Beim Sünder handelte es sich um den Fuhrmann der Seoner Mühle, welcher der Dampfkonzurrenz offenbar nicht wohl gesinnt war. Als das Bähnchen an ihm vorbeischnaubte, versetzte er von seinem Gefährt aus dem Zugführer einen ordentlichen Zwick mit der Peitsche. Der ließ den Zug umgehend anhalten, zerrte den Kutscher vom Bock und klopfte ihn

tüchtig aus. Der Vorfall fand Eingang in den «Nebelspalter» und in den Volksmund, der aus dem Tatort die «Station Klopfigen» machte.

Weitere Vorfälle ähnlicher Art sind Legion. Sei es, daß ein schwarz mitfahrender Bub vor Lenzburg vom fahrenden Zug absprang und sich dabei nicht unerheblich verletzte (1899), sei es, daß Fuhrleute oder Reiter ihre Pferde angesichts des nahenden Zuges nicht rechtzeitig aus der Gefahrenzone ziehen konnten: auch eine Nebenbahn hatte ihre Gefahren, und eine Straßenbahn besonders. Selbst der Wirt des «Rößli» in Luzern verlor sein Roß bei einer Kollision mit dem «Seetaler»; auch er war einer jener gefürchteten unsicheren Reiter, die ihr Pferd nicht unter Kontrolle hielten.

### *Die Seetalbahn wird schweizerisch*

Die Ära der englischen Kapitalisten dauerte nur elf Jahre. Sei es, daß sie des Nebenbähnchens mit mäßigen Renditen überdrüssig geworden waren, sei es, daß die auslösende Rolle bei den interessierten Kreisen in der Region lag: 1894 wurde eine «Schweizerische Seetalbahn» mit Oberst Saxer in Niederlenz als erstem Verwaltungsratspräsidenten gegründet, welche die Aktien der englischen Gesellschaft auf dem Umweg über ein Zürcher Bankhaus übernahm und zur Finanzierung neben Aktien (Kapital 500 000 Franken) auch Obligationen ausgab. Noch unter der englischen Gesellschaft war 1887 die kurze Zweiglinie nach Reinach-Menziken gebaut worden (die Fortsetzung nach Beromünster folgte erst 1906, nach einer hitzigen eisenbahnpolitischen Auseinandersetzung um die Erschließung des Wynentals und der südlich angrenzenden luzernischen Gebiete). Die neue schweizerische Gesellschaft machte sich unverzüglich an den Bau der Fortsetzung von Lenzburg nach Wildegg. Der Seetalbahn ging es in erster Linie darum, Anschluß an eine Hauptstrecke (Zürich-Olten) zu erhalten, denn mit den Anschlüssen an die Südbahn und die Nationalbahn in Lenzburg ließ sich kein großer Staat machen. Erneut führte die Bauarbeiten Theodor Bertschinger aus Lenzburg aus, und die Bauzeit für die vier Kilometer lange, mit dem «Hauptbahnhof» Lenzburg über eine Spitzkehre verbundene Strecke betrug lediglich ein halbes Jahr. Die Stationsgebäude von Lenzburg-Stadt und Niederlenz sind nicht die einzigen Relikte aus jener Zeit. Eisenbahnfanatiker bewundern auch das Stellwerk der Station Lenzburg-Stadt aus dem Eröffnungsjahr 1895, das älteste der SBB, das noch in Betrieb steht, wenn auch wohl nicht mehr für lange.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts setzte ein beachtlicher Aufschwung ein, und die Periode bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges bildete die glanzvollste in der Geschichte der Seetalbahn. Elegante Vierachs-Personenwagen lösten die primitiven Zweiachserchen aus den ersten NOB-

Jahren ab, ab 1894 konnte Luzern ohne Umsteigen erreicht werden, indem direkte Personenwagen in Emmenbrücke den SCB-Zügen angehängt wurden. Zehn Jahre später, nach der Verstaatlichung der SCB, erreichte dann die Seetalbahn ihr lang verfolgtes Ziel, mit ihren Zügen bis nach Luzern fahren zu können. Für das leibliche Wohl der geschätzten Reisenden war ebenfalls gesorgt – in einem Maß, das für Nebenbahnen ganz und gar unüblich war. Wie bis 1945 in Lenzburg-Stadt, an der Stelle des heutigen Wartsaals, standen auch in Beinwil, Reinach und Menziken Bahnhofbuffets zur Verfügung. 1903 kam das Seetal sogar zu einer schweizerischen Premiere in Gestalt dreier Buffetwagen, in denen Getränke und kalte Speisen angeboten wurden. Es handelte sich um Vierachswagen mit 2.- und 3.-Klasse-Abteil und einem Office in der Mitte. Überdies erwarb die STB für vornehme Gesellschaften sogar einen Salonwagen der 1909 verstaatlichten Gotthardbahn, ein Gefährt mit großen Aussichtsfenstern, plüschbezogenen Polsterstühlen und Mahagonitischchen. Und zuguterletzt wurde 1913 sogar ein täglicher Schnellzug eingeführt, der nur in Emmenbrücke, Hochdorf, Beinwil und Lenzburg-Stadt hielt.

### *Die Elektrifikation – eine Pionierleistung*

1909/10 spannte die Bahngesellschaft Leitungsdrähte durchs Tal, nachdem sie wenige Jahre vorher noch vier stärkere Dampflokomotiven vom Typ Ed 3/4 gekauft hatte. Die frühe Elektrifikation war der Höhepunkt in der Entwicklung der Seetalbahn. Nicht nur konnte sie zum größten Teil aus eigenen Mitteln finanziert werden, sie war auch die Frucht unternehmerischen Weitblicks und Wagemuts: noch nie zuvor war in der Schweiz eine derart lange Strecke mit Einphasen-Wechselstrom, dem heute üblichen Stromsystem für Normalspurbahnen, elektrifiziert worden. Zu jener Zeit fuhren die ersten Straßenbahnen mit Gleichstrom, und am Simplon sowie zwischen Burgdorf und Thun führte man den Drehstrom ein, der zwei Fahrleitungen erforderte und sich deshalb nicht durchsetzte. Das Pionierwerk im Seetal wurde von der damals noch jungen Brown, Boveri & Cie. in Baden verrichtet, die hier eine willkommene Gelegenheit fand, den Wechselstrombetrieb zu erproben und den Rückstand gegenüber der konkurrenzierenden Maschinenfabrik Örlikon (MFO) aufzuholen. Hatte die MFO auf der Versuchsstrecke Örlikon-Seebach die heutige SBB-Spannung von 15 000 Volt verwendet, so setzte BBC auf 5500 Volt. Mit den Anwohnern der Linie war mancher Strauß auszufechten. Öfters wurde darum gestritten, ob ein Leitungsmast einen oder zwei Meter weichen müsse, weil er Gemüsegärten oder Hauseinfahrten in die Quere kam. Der Strom kam aus dem eben eröffneten Kraftwerk Beznau und wurde in Beinwil umgeformt.

Am 10. Mai 1910 nahm die Seetalbahn definitiv zwischen Wildegg und Beromünster den elektrischen Betrieb auf. Als Zugfahrzeuge dienten Personentriebwagen – «Automobilwagen» genannt – und Gepäcktriebwagen («Güterautomobile») für Güterzüge. Die stolzen Automobilwagen mit großer Aufschrift «Seetalbahn» und Zierstreifen boten 66 Sitzplätze 2. und 3. Klasse, waren 50 Stundenkilometer schnell, aber mit 360 PS ziemlich schwach. Der elektrische Betrieb bewährte sich gut und zahlte sich auf der steigungsreichen Seetalbahn besonders aus, weil die Heizer für die vielen Steilstrecken erhebliche Mengen Kohle schaufeln mußten. Freilich hatte die noch wenig entwickelte Elektrotechnik auch ihre Tücken. Die Umformerstation genügte den Anforderungen einer insgesamt 54 Kilometer langen Strecke nur mit Mühe. Wenn auf der Hauptlinie zwei schwere Züge gleichzeitig abfahren oder eine Steigung erklommen, sank die Spannung derart bedrohlich ab, daß die Maschinisten in Beinwil kurzerhand die Zweiglinie nach Beromünster vom Strom abhängen mußten. Die Reisenden warteten auf offener Strecke ergeben, bis die anderen Züge ihre Hindernisse überwunden hatten. Erst dann ging für sie die Fahrt weiter.

Im Ersten Weltkrieg erwies sich die frühe Elektrifikation als besonders segensreich. Während die mit Dampf betriebenen Bahnen ringsherum wegen Kohlenmangels ihren Betrieb drastisch einschränken mußten, bewältigte die Seetalbahn einen umso größeren Güter- und Personenverkehr. An Sonntagen, wenn der Personenverkehr auf den Dampfstrecken völlig eingestellt blieb, gab es spezielle Eilzugsverbindungen von Aarau nach Luzern via Wynental- und Seetalbahn.

Die Seetalbahn war eine florierende und gut geführte Bahn, als sie 1922 verstaatlicht wurde. Im Jahr 1921 wurde sogar eine Rekorddividende von 5,36 % ausgeschüttet. Eine Würdigung des Wirkens der privaten Gesellschaft muß auch die wirtschaftliche Entwicklung des Seetals umfassen, die zu einem wesentlichen Teil durch die Bahn verursacht wurde. Die Seetalbahn betrieb zum Teil ganz direkt Wirtschaftspolitik, indem sie sich – nicht immer freilich mit dem erhofften Erfolg – an Industriebetrieben beteiligte.

### *Die Seetalbahn bei der SBB: Vom Sonderfall zum Anhängsel*

Das Interesse der SBB bzw. des Staates war aus monetären Gründen durchaus verständlich, zählte die Seetalbahn doch zu den am besten rentierenden Privatbahnen des Landes. Von der Rückkaufsmöglichkeit auf den 1. Januar 1922, gemäß den Konzessionsbestimmungen, wurde denn auch gern Gebrauch gemacht. In der Bevölkerung herrschte dagegen über die Verstaatlichung keineswegs eitel Freude. Man befürchtete einen



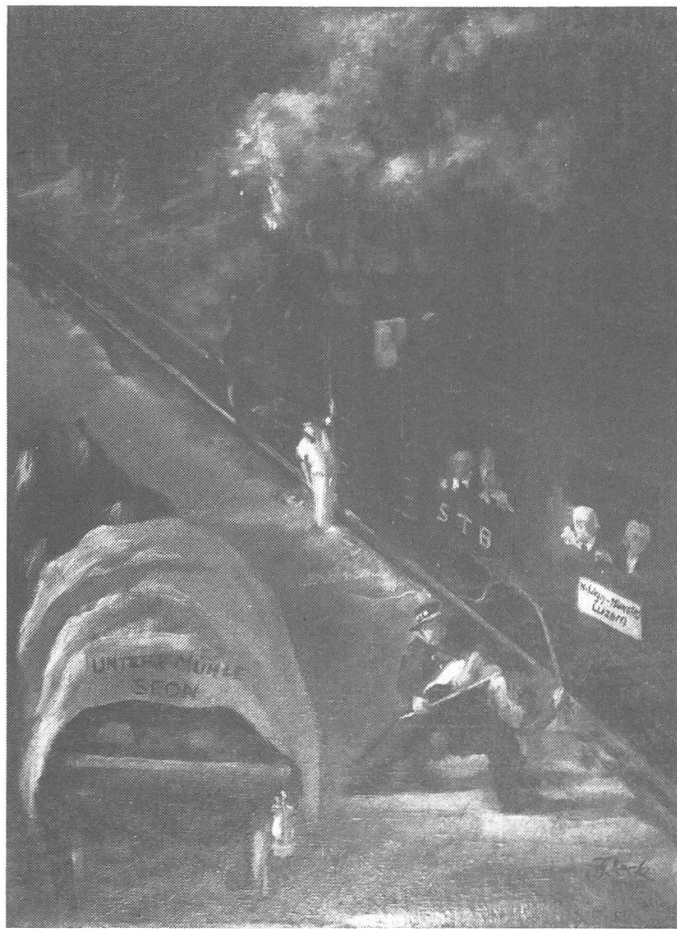
VERLAG VON HANSELI & HARTUNG  
 PAPIERFABRIK LENZBURG

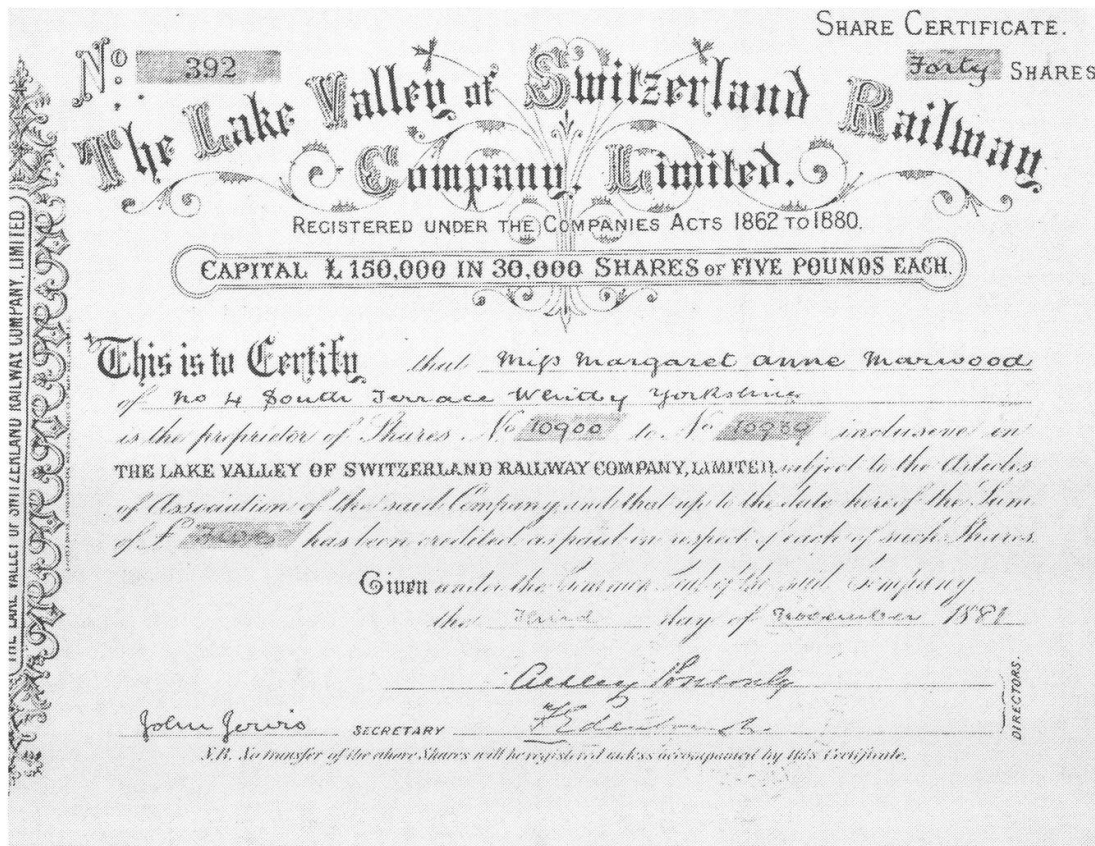
Gruss aus Lenzburg le 11. Septembre 98. 6119  
 Salutations sincères  
 le 9<sup>e</sup> à Beinwyl. Famfrère J.  
 le 10<sup>e</sup> " Pros wyl. 29. Reg. Bat 85

Lenzburg mit der Seetalbahn  
 in romantischer Vollmondbe-  
 leuchtung. Die Postkarte vom  
 Ende des vergangenen Jahr-  
 hunderts zeigt einen Zug, der  
 wohl in künstlerischer Freiheit  
 etwas länger gemacht wurde,  
 als er in Wirklichkeit war.

(Heimatmuseum Lenzburg)

Ein Kondukteur der Seetal-  
 bahn verdrischt den Fuhrmann  
 der Seoner Mühle, nachdem  
 ihm dieser beim Vorbeifahren  
 vom Bock aus einen ordentli-  
 chen Zwick mit der Geißel  
 versetzt hatte. Der Tatort –  
 beim Tännlihag – erhielt im  
 Volksmund den Namen «Sta-  
 tion Klopfigen». Otto Reck,  
 Kunstmaler in Niederlenz, hat  
 die handfeste Auseinander-  
 setzung aus dem Jahr 1905 im  
 Bild festgehalten; sein Vater er-  
 lebte sie als Passagier selbst  
 mit. (Sammlung Max Wengi)





Aktienzertifikat der «Lake Valley of Switzerland Railway Company Limited» aus dem Jahr 1881. Die Aktionärin Miss Margaret Anne Marwood, Besitzerin von 40 Aktien, war gleich wie Hunderte anderer Engländer mit hochtrabenden Versprechen verlockt worden, Geld in einer Nebenbahn durch ein unbekanntes Schweizer Tal anzulegen.

schlechteren Fahrplan und den Verlust von Sonntags- oder Familienermäßigungen, während die SBB auf ihre allgemein niedrigeren Tarife hinwiesen. Mit dem Rückkauf für 6 Mio. Franken befreite sich die SBB auch von der Pflicht, für den Unterhalt der Seetalstraße zu sorgen – eine Pflicht, die von der Seetalbahn allerdings nicht immer erfüllt worden war.

In den 60 Jahren Staatsbahnherrschaft im Seetal vollzog sich kein entscheidender Wandel. Der Streckenverlauf ist mit wenigen Ausnahmen gleich geblieben. Sogar die BBC-Fahrleistungsmasten aus dem Jahr 1910 mit ihrem filigranen Aussehen stehen zu einem schönen Teil noch. Vorerst fuhren die alten Triebwagen mit neuen SBB-Emblemen weiter. 1930 wurde allerdings das Auslaufen des Stromlieferungsvertrags mit dem Werk Bezau dazu benützt, auf das SBB-Stromsystem umzustellen. In Hinblick auf diesen späteren Systemwechsel waren 1926 drei Güterzuglokomotiven vom Typ De 6/6 angeschafft worden, die auf 15 000 und 5500 Volt umschaltbar waren – die ersten Mehrstromlokomotiven der Schweiz. Die eigens für diese Strecke konstruierten «Seetal-Krokodile» – so benannt wegen der vom größeren Bruder von der Gotthardstrecke abgeleiteten Form – erfüllten mehr als 55 Jahre im Seetal treu ihren Dienst. Anfangs 1983 wurden zwei von ihnen wegen Altersschwächen überraschend kurzfristig verschrottet, während die dritte an die Önsingen-Balsthal-Bahn verkauft wurde und bei vollen Kräften Nostalgie- und Güterzüge zieht. So war leider zur 100-Jahr-Feier keines dieser Wahrzeichen der Seetalbahn mehr auf seiner angestammten Linie anzutreffen.

Nach der Umstellung des Stromsystems hielten auch die eigentlich für den Vorortsverkehr großer Städte gebauten Gepäcktriebwagen von Typ Fe 4/4 (später De 4/4) Einzug im Seetal. In mehrfach umgebauter Form haben sie bis heute überlebt, stehen aber nicht mehr allzu weit von der Ausmusterung entfernt. Hinter der neuen «Karosserie» von 1966–71 steckt nämlich zum Teil unterhaltsaufwendige und störanfällige Technik von vorgestern. Die Bevölkerung hat in der SBB-Aera damit leben gelernt, daß im Seetal nur das antiquierteste Material eingesetzt wird. Dies gilt auch für die Wagen. Bis 1982, auf den Zweiglinien nach Beromünster und Wildegg sogar heute, waren Wagen mit offenen Plattformen eingesetzt, die im Winter vereisten, deren Türen sich mitunter während der Fahrt wie von Geisterhand öffneten und deren Fenster in den Rahmen klapperten – Nebenbahnromantik für den Eisenbahnenthusiasten, aber ein steter Ärger für die verbliebenen regelmäßigen Benützer. Die Wagen eigneten sich wegen ihres geringen Gewichts speziell für die steigungsreiche Seetalstrecke, und man zögerte deshalb lange, sie durch Leichtstahlwagen zu ersetzen, die zwar ebenso alt, aber besser erhalten sind. Immer noch verwendet werden mit einer offenen Plattform ausgestattete Steuerwagen, deren enge Bestuhlung Reisenden heute nicht mehr zugemutet werden dürfte.



Von der prosperierenden Seetalbahn des Jahres 1921 bis zum ziemlich vernachlässigten Anhängsel der SBB im Jubiläumsjahr 1983 führt ein weiter Weg. Mit ihren besonderen Betriebsbedingungen, die eigentlich noch heute eigene Triebfahrzeug- und Wagenkonstruktionen erforderte, wurde die mit dem Aufschwung des Autos immer weniger gewinnträchtige Strecke zu einem Klotz am Bein der großen Bundesbahnen. Doch die Schuld am dringend sanierungsbedürftigen Zustand der Bahn läßt sich nicht allein auf die SBB schieben, auch wenn man spekulieren könnte, daß unter einer aktiven Privatbahnverwaltung – siehe WSB – das Sanierungswerk eher an die Hand genommen worden wäre, weniger veraltetes Rollmaterial und ein dichter Fahrplan angeboten würden (andererseits kämen auch die Gemeinden vermehrt zur Kasse). Die SBB haben sich wenigstens bemüht, dem Seetal das gleiche Angebot an Zügen und Dienstleistungen zu bieten wie an anderen Nebenlinien. Es ist eindeutig ihr Straßenbahncharakter, der die Seetalbahn ins Abseits stellte. Das Auto ist für eine derartige Bahn eine doppelte Konkurrenz – man denke nur daran, daß in Emmen und andernorts ihre Geschwindigkeit aus Verkehrssicherheitsgründen auf die eines Radfahrers begrenzt wurde. Es wäre stets auch Aufgabe der Gemeinden und Kantone gewesen, diesen Zustand zu korrigieren, mit dem Ziel, das öffentliche Verkehrsmittel wieder aufzuwerten. An dieser Bereitschaft mangelte es aber bis in die jüngste Zeit.

Ein Beispiel: Am 14. Mai 1922 faßte die aargauische Südbahnvereinigung in Wohlen den Beschluß, die Bestrebungen der Stadt Lenzburg zu unterstützen, wonach die Seetalbahn von Seon statt der Straße entlang um den Staufberg herum in den Bahnhof Lenzburg geführt werden sollte. In der «Lenzburger Zeitung» vom 19. Juli 1922 war bereits von einem «bevorstehenden Bahnhofumbau» die Rede, über Schnellzugsverbindungen durchs Seetal nach Aarau wurde spekuliert, und man träumte sogar von direkten Seetalbahnzügen nach Zürich.

Der Bahnhofumbau für den «Seetaler» steht auch 1983 noch bevor, und die Staufbergumfahrung figuriert in den Sanierungsprojekten des Kantons – 60 Jahre später. Es wäre zu hoffen, daß nun endlich die wohl letzte Chance ergriffen wird, aus der Seetalbahn wieder jenes zeitgemäße öffentliche Transportmittel zu machen, das sie vor 100 Jahren war.

### *Quellen*

Ernst Mathys, Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte, Die Seetalbahn, Bern 1947 – Hans Waldburger/Martin Senn, Die Seetalbahn, Luzern 1983 – Boris Schneider, Eisenbahnpolitik im Aargau, Diss. Zürich 1959 – Hans Rudolf Schwabe, Schweizer Bahnen damals, Band 1, Basel 1980 – Emma Graf-Lutz, Das Seetal, Seon 1921 – Heinrich Staehelin, Geschichte des Kantons Aargau, Baden 1978 – Peter Remund, 100 Jahre Seetalbahn, Lenzburg 1983 (Manuskript) – Arthur Meyer, Seetalbahn, 1974 (Manuskript) – La ligne CFF de la Seetal, in: Riviérail Nr. 34, Menton (F), 1981 – Archiv des kantonalen Baudepartements, Aarau – Lenzburger Zeitung, diverse Ausgaben.