

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 51 (1978)

Heft: 7: 2 Jubiläen

Artikel: Gute Reise - Gute Speise = Bon voyage et bon appétit! = Buon viaggio - buon appetito!

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773006>

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: 06.02.2025

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

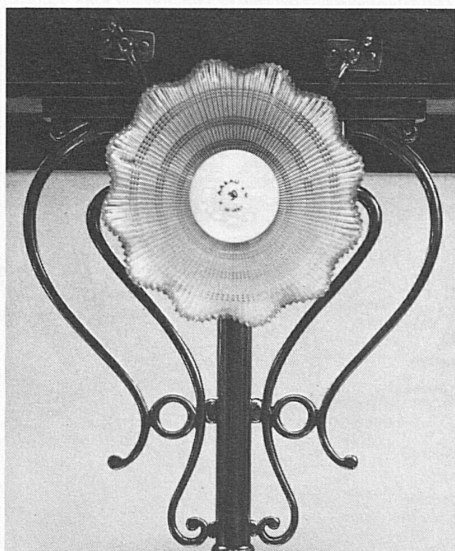
Gute Reise - Gute Speise

Dass in der «gemütlichen» Zeit der Postkutsche das Essen während der Reise mehr als eine Notwendigkeit, gar ein entspannendes Vergnügen gewesen wäre, lässt sich nach einem Blick auf die Postfahrpläne um 1850 kaum mehr behaupten. Für die Einnahme von Mittag- und Nachtessen waren zum Beispiel auf der Gotthardstrecke in Andermatt, Airolo und Lugano nur 15 bis 25 Minuten vorgesehen, für Zwischenverpflegung an Pferdewechselstationen 5 bis 10 Minuten.

Auch in der Frühzeit der Eisenbahnen in der Schweiz war Verpflegung nur während Halten in bestimmten Bahnhöfen möglich, wo es «Bahnhofbuffets» gab, in denen die Reisenden streng nach Klassen geschieden bedient wurden. Als Reminiszenz an diese Zeit hat sich bis in die dreissiger Jahre der Brauch erhalten, die Zeit des Lokvorspannwechsels in Göschenen zu einem Run auf den Suppentopf am Perron zu nutzen, obwohl es damals längst schon Speisewagen gab.

Die ersten Speisewagen verkehrten in den Vereinigten Staaten von Amerika. Vorerst waren diese Wagen allerdings nur mit einer Aufwärmküche versehen, die Mahlzeiten wurden in den Stationen vorbereitet. Von 1868 an fanden sich dann Speisewagen mit selbständiger Küche bei den Chicago-Alton Railways. Gleichzeitig rollten

Speisewagen auch auf der Linie Moskau-Odessa, vermutlich die ersten ihrer Art in Europa. In England kamen sie 1871 auf. Auf dem europäischen Kontinent wurde die Entwicklung durch den unternehmungslustigen



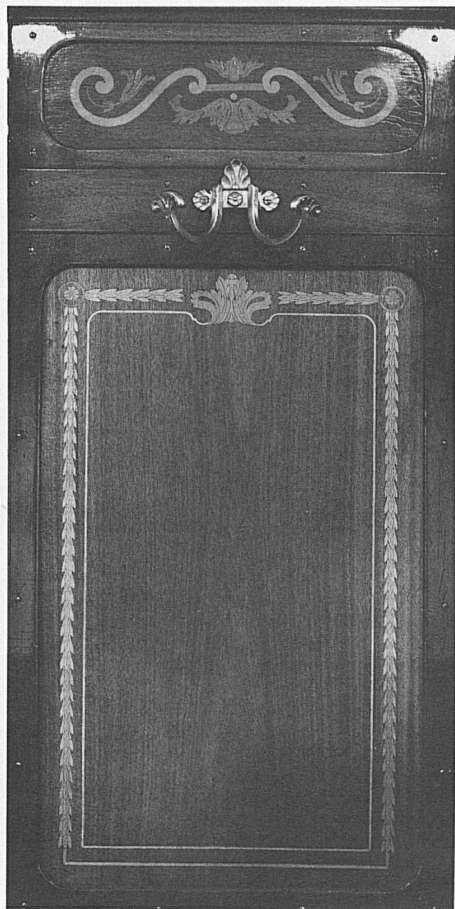
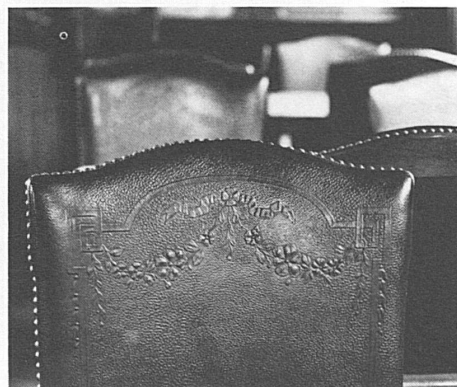
belgischen Ingenieur G. Nagelmackers ausgelöst, welcher, von Amerika inspiriert, von 1869 an zuerst die Schlafwagen einführte. Bald folgten die Speisewagen. Nagelmackers gründete auf privater Basis in Brüssel die Betriebsgesellschaft, welche im Jahre 1876 als Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), heute: Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme (CIWLT), ihre definitive Gestalt erhielt und seither eine gewaltige Entwicklung erfahren hat. Ab 1881 setzte diese Gesellschaft in steigendem Masse Speisewagen ein; der erste erschien im Jahre 1882 auf der Strecke Paris-Wien. Bald folgten weitere Linien, die auch die Schweiz berührten; von 1894 bis 1899 wurden Betriebsverträge der CIWL mit den fünf massgebenden schweizerischen Bahngesellschaften – Nordostbahn, Schweizerische Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Gotthardbahn und Jura-Simplon-Bahn – abgeschlossen. Auf dieser Basis entwickelte sich ein regelmässiger Speisewagenverkehr auf dem schweizerischen Netz. Mit der Verstaatlichung der grossen schweizerischen Privatbahnen erwachte der Wunsch, die SBB sollten für ihren Speisewagenverkehr nicht gänzlich von einer ausländischen Gesellschaft abhängig sein. So wurde die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft (SSG) als schweizerische Trägerin für diesen Zweck gegründet und am 1. August 1903 ins Handelsregister eingetragen. Aus technischen und anderen Gründen konnte man indessen auf die Mitwirkung der CIWLT nicht ganz verzichten. Diese beteiligte sich dann auch an der schweizerischen Gründung und stellte für die Übergangszeit die erforderlichen Wagen und geschulte Kräfte zur Verfügung. In der Periode von 1943 bis 1952 trat in der Struktur der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft eine grundlegende Wandlung ein: Sie wurde damals zur reinen Betriebsgesellschaft.

Bis 1942 arbeitete das Unternehmen ausschliesslich mit eigenem oder von der CIWL gemietetem Wagenmaterial. Im Jahre 1942 beschloss die Generaldirektion der SBB, in enger Anlehnung an das neue Material der Leichtschnezzüge, eigene Speisewagen zu bauen. Nach den ersten fünf Buffetwagen folgte in den Nachkriegsjahren die Anschaffung von 36 neuen Leichtstahl-Speisewagen durch die SBB. Das «Wohlbehagen im Speisewagen» war allerdings bis in die Zwischenkriegszeit einem zahlungskräftigen Publikum vorbehalten. Wer mit einem Billet 3. Klasse reiste, hatte 2. Klasse nachzulösen, wenn er den Speisewagen betreten wollte. Die Wagenausstattung war luxuriös: Mahagonitäferung mit Intarsien, Glasornamente, glänzende Messingbeschläge und kunstvolle Prägung der Ledersessel schufen die Ambiente eines vornehmen Restaurants. Befrachte Kellner servierten an der Table d'hôte opulente Menüs, die sich beispielsweise bei der Gotthardbahn 1897 wie folgt zusammensetzen mussten:

Hors d'œuvre
Suppe
Fisch
Warmes (weisses) Fleisch mit Gemüse
Extra-Gemüse
Wildbret, Geflügel, Salat
Entremets, Mehlspeisen, Glaces, Puddings
Käse
Früchte

Inzwischen ist der Speisewagen zur Selbstverständlichkeit für jedermann geworden: gute Verpflegung gehört heute zur Beförderungsleistung. Die neuen Wagen sind von nüchterner Sachlichkeit, die Menüs wurden einfacher und erschwinglich, längst sind auch die Klassenschranken gefallen. Selbst bei einer Tasse Kaffee oder eine Flasche Bier lässt sich's im Speisewagen wohl sein.

Aufgaben und Leistungen der Speisewagengesellschaft sind gewachsen: täglich verkehren in der Schweiz Speisewagen in rund 80 fahrplanmässigen Zügen (dazu kommen Extrakurse für Gesellschaften), jährlich legen sie um die 7 200 000 km zurück. 600 Angestellte sorgen für das Wohl der reisenden Gäste, die im Jahr 350 000 Frühstücke und 620 000 Mittag- und Nachtessen einnehmen, dabei 1 Million Brötchen, 400 000 Eier und 90 Tonnen Fleisch verzehren und sich an 180 000 Liter Milch, 155 000 Liter Wein und 560 000 Liter Bier erlaben.



Bon voyage et bon appétit!

Après avoir jeté un coup d'œil sur les horaires de voyage du milieu du siècle dernier, il serait difficile de prétendre qu'au «bon vieux temps» des diligences postales les repas des voyageurs eussent été plus qu'une inévitable formalité, voire un agréable délassément. Sur la ligne du Gothard – à Andermatt, Airolo ou Lugano – on ne prévoyait qu'un arrêt de 15 à 25 minutes pour le déjeuner ou le dîner, et seulement 5 à 10 minutes aux relais postaux pour le changement des chevaux. A l'époque du début des chemins de fer, on ne pouvait se restaurer en Suisse que pendant les arrêts dans certaines gares dotées d'un «buffet», où les voyageurs étaient strictement séparés pour les repas selon les classes. La coutume de profiter du changement de locomotive à Göschenen pour se précipiter sur le pot-au-feu servi sur le quai, bien qu'il y eût déjà depuis longtemps un wagon-restaurant, est une réminiscence de cette époque, qui persistait encore dans les années trente.

C'est aux Etats-Unis que les premiers wagons-restaurants furent mis en circulation. En fait, ils n'étaient équipés au début que pour tenir au chaud les repas, qui étaient préparés dans les cuisines des gares. Puis, à partir de 1868, les wagons-restaurants de la ligne Chicago-Alton furent dotés d'une cuisine autonome. A la même époque, des wagons-restaurants circulaient aussi en Russie entre Moscou et Odessa; ce furent probablement les premiers en Europe. En Angleterre, ils n'apparurent qu'en 1871.

En Europe continentale, ils furent introduits grâce à l'initiative d'un ingénieur belge entreprenant, G. Nagelmackers, qui, inspiré par l'exemple américain, adopta d'abord les wagons-lits à partir de 1869. Il fonda à Bruxelles, sur des bases privées, la société d'exploitation qui devint en 1876 la *Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL)* – aujourd'hui *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme (CIWLT)* – et qui connut sous sa forme définitive un prodigieux développement. A partir de 1881, cette société mit en service un nombre croissant de wagons-restaurants, d'abord sur la ligne Paris-Vienne en 1882, puis sur d'autres lignes qui touchaient également la Suisse, de sorte que de 1894 à 1899 des contrats d'exploitation furent conclus entre la CIWL et les cinq compagnies suisses de chemins de fer les plus importantes: *Compagnie du Nord-Est*, «*Schweizerische Centralbahn*», *Chemins de fer associés*, *Compagnie du Gothard* et *Compagnie du Jura-Simplon*. C'est ainsi que se développa une circulation régulière de wagons-restaurants sur le réseau suisse.

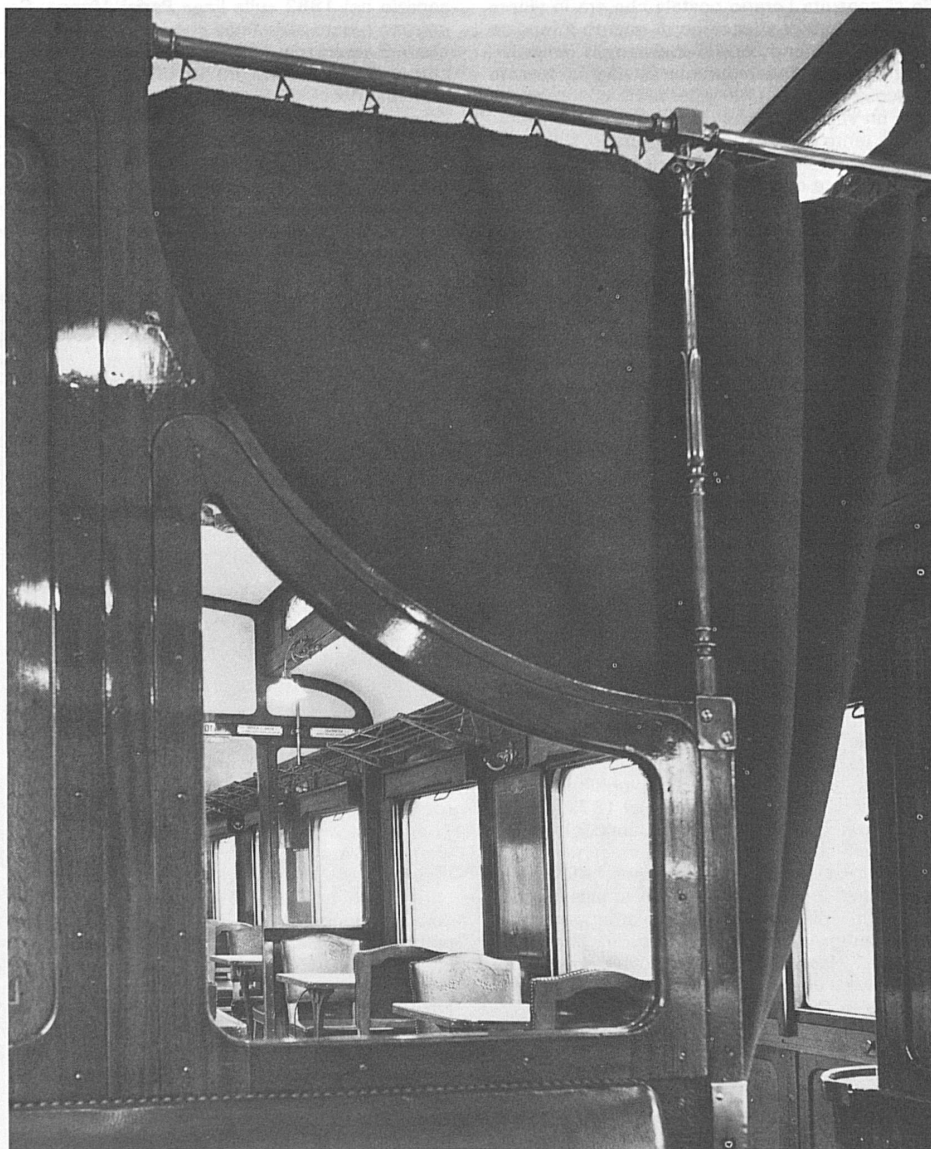
Après l'étatisation des grands chemins de fer privés de Suisse, il parut souhaitable que les nouveaux Chemins de fer fédéraux ne fussent plus totalement dépendants d'une compagnie étrangère pour la circulation des wagons-

Die Photos zeigen Details des ältesten noch vorhandenen Speisewagens der SBB, Typ «Voiture de Compiègne», in der 1918 der deutsch-französische Waffenstillstand abgeschlossen wurde. Der vor dem Ersten Weltkrieg durch die Firma Ringhoffer in Smichow bei Prag gebaute Wagen verkehrte zum letzten Mal am 31. Oktober 1960 auf der Gotthardstrecke und ist nun im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt, wo er auch Gesellschaften für stilvolle Bankette zur Verfügung steht (Bestellung beim Restaurant des Verkehrshauses)

Les photos montrent des détails du plus vieux wagon-restaurant des CFF qui subsiste encore. Il est du modèle de la «Voiture de Compiègne» où fut signé en 1918 l'armistice franco-allemand. Ce wagon, construit avant la Première Guerre mondiale par la fabrique Ringhoffer à Smichow, près de Prague, a circulé pour la dernière fois le 31 octobre 1960 sur la ligne du Gothard et est exposé maintenant au Musée des transports, à Lucerne, où il est encore mis à la disposition des sociétés qui désirent organiser des banquets dans le style d'antan (pour les commandes s'adresser au restaurant du Musée des transports)

Le fotografie mostrano alcuni dettagli della più vecchia carrozza ristorante tuttora esistente delle FFS, del tipo «Voiture de Compiègne» che nel 1918 ospitò i firmatari dell'armistizio franco-tedesco. La carrozza, costruita dalla ditta Ringhoffer di Smichow presso Praga prima della Prima Guerra mondiale, circolò un'ultima volta sulla linea del Gottardo il 31 ottobre 1960 ed è ora esposta nel Museo svizzero dei trasporti a Lucerna, dove è a disposizione per banchetti in un quadro del tutto particolare (per le ordinazioni rivolgersi al ristorante del Museo)

The photographs show details of the oldest extant dining car of Swiss Federal Railways, of the "Voiture de Compiègne" type in which the Franco-German armistice was signed in 1918. The car was built by the Ringhoffer company of Smichow near Prague before the First World War; it ran for the last time on the Gotthard line on October 31, 1960, and is now on view in the Swiss Transport Museum in Lucerne, where it is also available to societies for stylish banquets (orders can be placed at the Transport Museum restaurant)



restaurants. A cette fin fut fondée puis inscrite au registre du commerce le 1^{er} août 1903 la *Compagnie Suisse des Wagons-Restaurants*. Toutefois pour des raisons techniques et d'autres encore, on ne put renoncer tout à fait à la coopération de la CIWLT, qui prit donc part à la fondation suisse et mit à sa disposition, pendant la période de transition, les voitures nécessaires ainsi que le personnel qualifié.

Dans la période de 1943 à 1952, une transformation fondamentale eut lieu dans la structure de la *Compagnie Suisse des Wagons-Restaurants*, qui fut convertie en simple société d'exploitation. Jusqu'en 1942, la compagnie s'était servie exclusivement de son propre matériel de wagons et de ceux de la CIWLT, qu'elle louait. En 1942, la direction générale des CFF décida de construire ses propres wagons-restaurants en liaison avec le nouveau matériel roulant des trains légers. A la première série de cinq wagons-buffets succéda, après la guerre, l'acquisition par les CFF de 36 wagons-restaurants en acier léger.

Jusque dans la période entre-deux-guerres, le confort du wagon-restaurant était en somme réservé aux riches. Le voyageur de 3^e classe qui prenait place au wagon-restaurant devait payer le supplément pour la 2^e classe. L'installation était luxueuse: panneaux d'acajou marquetés, ornements de verre, garnitures d'étain étincelantes, fauteuils de cuir élégants et confortables: tout y créait une ambiance de restaurant d'élite. Des sommeliers en frac servaient à la table d'hôte des menus opulents, obligatoirement composés dans le style de celui de la ligne du Gothard de 1897, que nous reproduisons ci-dessous:

Hors-d'œuvre
Potage
Poisson
Viande (blanche) chaude avec garniture
Plat de légumes
Gibier, volaille, salade
Entremets, glaces, puddings
Fromages
Fruits

Dans la période ultérieure, le wagon-restaurant est devenu accessible à chacun: une bonne alimentation appartient aujourd'hui aux prestations normales de transport. Les nouveaux wagons sont commodes et fonctionnels, les menus plus simples et abordables. Depuis longtemps, la barrière des classes est abolie. On peut aller s'asseoir au wagon-restaurant même pour n'y commander qu'une tasse de café ou une bouteille de bière.

Les dépenses et les prestations de la compagnie se sont accrues: chaque jour des wagons-restaurants circulent en Suisse dans 80 trains réguliers (auxquels s'ajoutent les trains spéciaux pour sociétés). Ils parcourent environ 7 200 000 kilomètres par an et occupent 600 employés qui veillent au confort des voyageurs et leur servent, bon an, mal an, 350 000 petits déjeuners, 620 000 déjeuners et dîners, ce qui représente un million de petits pains, 400 000 œufs, 90 tonnes de viande, 180 000 litres de lait, 155 000 litres de vin et 560 000 litres de bière.

Buon viaggio – buon appetito!

Se si consulta l'orario postale che era in vigore verso il 1850 ci si accorge di quanto infondata sia la tesi secondo cui ai «bei tempi» delle diligenze i pasti presi durante il viaggio fossero qualcosa di più di una necessità e costituissero, anzi, un vero momento di piacevole distensione. Infatti, tanto per fare qualche esempio, sulla linea del Gottardo erano previste per la colazione o la cena fermate di soli 15 fino a 25 minuti ad Andermatt, Airolo e Lugano; inoltre, alle stazioni dove avveniva il cambio dei cavalli i viaggiatori avevano a loro disposizione da 5 a 10 minuti per un breve spuntino.

Anche durante i primi anni dello sviluppo ferroviario in Svizzera, le possibilità di rifocillarsi in viaggio rimasero limitate a singole fermate dove esisteva un «buffet della stazione» nel quale i viaggiatori erano serviti in diverse classi severamente divise le une dalle altre. Quale reminiscenza di quei tempi, a Göschenen fino negli anni trenta i viaggiatori approfittavano della sosta richiesta dal cambio delle locomotive di testa per mangiare una minestra sul marciapiede della stazione, malgrado che già da tempo fossero in servizio le carrozze ristorante.

Le prime carrozze ristorante entrarono in servizio negli Stati Uniti d'America. All'inizio tuttavia, vi era solo la possibilità su questi vagoni di riscaldare i pasti precedentemente preparati alle stazioni di transito. Poi, a partire dal 1868 la compagnia Chicago-Alton Railways mise in servizio carrozze ristorante con cucina autonoma. Alla stessa epoca, altre carrozze ristorante furono introdotte sulla linea Mosca-Odessa, costituendo molto probabilmente le prime vetture del genere in servizio in Europa. In Inghilterra esse trovarono impiego a decorrere dal 1871.

Sul continente europeo, lo sviluppo di questo particolare settore fu merito dell'ingegnere belga G. Nagelmackers, uomo dotato di forte spirito d'iniziativa, il quale nel 1869 introdusse le carrozze letti ispirandosi al modello americano. Non molto tempo dopo fu la volta delle carrozze ristorante. Nagelmackers fondò a Bruxelles su base privata una società di gestione che nel 1876 assunse la ragione sociale di *Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL)*; oggi giorno essa opera quale *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme (CIWLT)* e conosce uno sviluppo sempre più accentuato. Dal 1881 in poi, la società attivò un numero crescente di carrozze ristorante; la prima vettura entrò in

servizio nel 1882 sulla linea Parigi-Vienna. Seguirono presto altre linee che interessavano anche la Svizzera; dal 1894 al 1899 furono stipulati contratti di gestione fra la CIWL e le cinque principali società ferroviarie svizzere, cioè la *Ferrovie del Nord-Est*, la *Centralbahn*, l'Unione delle ferrovie svizzere, la *Gotthardbahn* e la *Ferrovie Giura-Sempione*. Prese così vita sulla rete ferroviaria svizzera un servizio regolare di carrozze ristorante.

Dopo la nazionalizzazione delle maggiori ferrovie private svizzere, si volle evitare che le FFS ca-



dessero in uno stato di totale dipendenza da una società estera nell'ambito della gestione di carrozze ristorante. Venne così fondata la *Compagnia svizzera delle carrozze ristorante* che fu iscritta nel Registro di commercio il 1^o agosto 1903. Per motivi d'ordine tecnico e per altre ragioni non fu però possibile rinunciare alla collaborazione della CIWLT. Essa partecipò quindi alla fondazione della compagnia svizzera e mise a sua disposizione le vetture e il personale qualificato durante tutto il periodo di transizione. Fra il 1943 e il 1952 la struttura della Compagnia svizzera delle carrozze ristorante subì un cambiamento fondamentale: in quel periodo essa divenne una semplice società di gestione. Fino al 1942 la compagnia aveva operato con materiale rotabile proprio o preso in affitto dalla CIWL. Nel 1942, in seguito all'introduzione di compo-

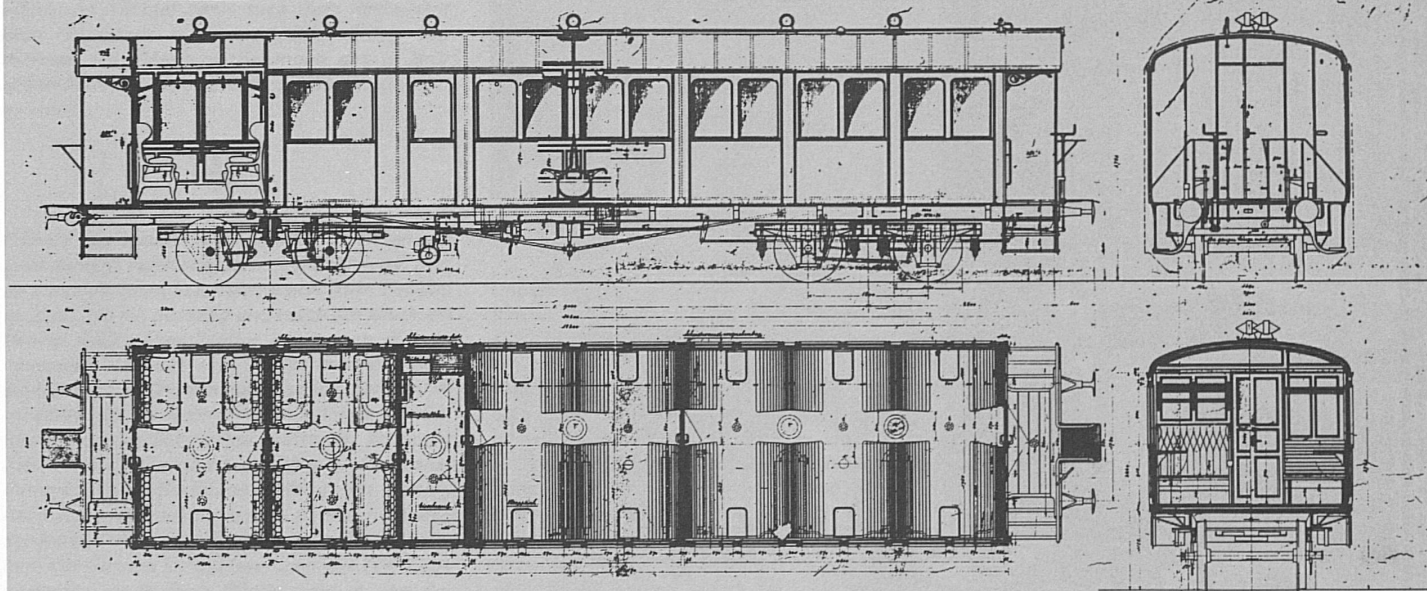
sizioni in materiale leggero, la Direzione generale delle FFS decise di costruire proprie carrozze ristorante. Dopo la prima serie di cinque vetture buffet, negli anni del dopoguerra le FFS acquistarono 36 nuove carrozze ristorante in acciaio leggero.

Va però rilevato che il «benessere nella carrozza ristorante» fino al periodo fra le due guerre era riservato ad una clientela facoltosa. Chi viaggiava in 3^a classe aveva accesso alla carrozza ristorante solo se era disposto a pagare il supplemento di 2^a classe. L'arredamento dei vagoni era lussuoso: pareti in mogano con intarsi, ornamenti in vetro, lucenti guarniture d'ottone e poltrone di pelle creavano un'atmosfera da ristorante di gran classe. Camerieri in frac servivano alla «table d'hôte» menu opulenti che, come risulta da una lista delle vivande del 1897 della *Gotthardbahn*, potevano comporsi nel modo seguente:

Antipasto
Zuppa
Pesce
Carne (bianca) calda con verdura
Altre verdure
Selvaggina, pollame, insalata
Dolci, gelati, budini
Formaggio
Frutta

Nel frattempo le cose sono cambiate e la carrozza ristorante è accessibile a tutti: un buon rifocillamento fa parte del moderno modo di viaggiare. I nuovi vagoni sono funzionali e le vivande, offerte a prezzi modici, sono state semplificate. Sono pure scomparse le distinzioni di classe. La carrozza ristorante offre momenti piacevoli anche a chi vuole gustare solo una tazza di caffè o una bottiglia di birra.

Compiti e prestazioni della Compagnia delle carrozze ristorante sono aumentati: in Svizzera circa 80 treni ordinari circolano quotidianamente con una carrozza ristorante (ad essi vanno aggiunti i viaggi speciali per conto di società); le vetture compiono ogni anno un tragitto di 7 200 000 km; 600 impiegati si occupano del benessere degli ospiti in viaggio ai quali vengono serviti in un anno 350 000 prime colazioni e 620 000 colazioni e cene, con un consumo di un milione di panini, di 400 000 uova, di 90 tonnellate di carne a cui si aggiungono 180 000 litri di latte, 155 000 litri di vino e 560 000 litri di birra.



Die Seetalbahn von Wildegg nach Emmenbrücke/Luzern, heute der Inbegriff einer Nebenbahn – sie verläuft streckenweise neben und auf der Strasse –, war eine Zeitlang die bestrentierende Privatbahn. 1881 durch eine englische Gesellschaft, die «Lake Valley of Switzerland Railway Company», ins Leben gerufen, versuchte sie erfolgreich, nach der Innerschweiz reisende Touristen von der Centralbahn Basel–Luzern wegzulocken: durch Plakate, die die reizvolle Landschaft anpriesen, und durch einen ungewöhnlichen Reisekomfort. Auf der Seetalbahn verkehrte ein Salonwagen (von der Gotthardbahn erstanden) und ab 1903 auch ein von der eben gegründeten Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft betriebener Buffetwagen, der über Raucher- und Nichtraucherabteile (!) zweiter und dritter Klasse verfügte und in dem neben Getränken auch kalte Speisen serviert wurden. Im Archiv des Verkehrshauses in Luzern fand sich die abgebildete Konstruktionszeichnung dieses Wagenunikums

Le chemin de fer du Seetal de Wildegg à Emmenbrücke/Lucerne, aujourd'hui un symbole typique des chemins de fer secondaires – il suit la route, tantôt à côté, tantôt sur la chaussée – fut pendant une période le chemin de fer privé du plus grand rapport. Créé en 1881 par une société anglaise, la «Lake Valley of Switzerland Railway Company», il parvint, grâce à des affiches montrant des paysages séduisants et à un confort inusité, à attirer à lui les voyageurs qui se rendaient en Suisse centrale par le chemin de fer de la «Centralbahn» Bâle–Lucerne. Un wagon-salon (acquis du Chemin de fer du Gothard) circulait sur le chemin de fer du Seetal et également, à partir de 1903, un wagon-buffet exploité par la Compagnie Suisse des Wagons-Restaurants, qui venait d'être fondée; il comprenait des compartiments pour fumeurs et non-fumeurs de deuxième et troisième classe, où l'on servait aussi, à côté des boissons, des mets froids.

Une reproduction du plan de construction de ce spécimen unique de wagon est conservée aux archives du Musée des transports, à Lucerne

La linea della Seetalbahn da Wildegg a Emmenbrücke/Lucerna, scaduta oggi a ferrovia secondaria con un tracciato che si snoda in parte accanto alla strada e a tratti sulla strada medesima, fu per un certo periodo una delle ferrovie private più redditizie. Fondata nel 1881 da una società inglese, la «Lake Valley of Switzerland Railway Company», essa tentò con successo di sottrarre parte dei turisti diretti verso la Svizzera centrale alla linea Basilea–Lucerna gestita dalla Centralbahn, facendo ricorso ad affissi che decantavano l'attraente paesaggio ed offrendo ai viaggiatori un comfort eccezionale. Sulla linea del Seetal era in servizio una carrozza salone (ripresa dalla Gotthardbahn) e a partire dal 1903 anche una carrozza-buffet, gestita dalla Compagnia svizzera delle carrozze ristorante di recente fondazione, che disponeva di scompartimenti per fumatori e per non fumatori (!) in seconda e terza classe e offriva, oltre alle bevande, anche piatti freddi. Il disegno tecnico di questa carrozza è stato scoperto nell'archivio del Museo dei trasporti a Lucerna

The Seetal Railway from Wildegg to Emmenbrücke/Lucerne, today the very embodiment of a branch line—it runs in places beside or even on the road—was for a time Switzerland's most profitable private railway. Built in 1881 by a British enterprise, the Lake Valley of Switzerland Railway Company, it was a successful attempt to entice tourists bound for Central Switzerland away from the Central Railway running from Basle to Lucerne. Its arguments were posters showing the charming scenery, and the unusual comfort it offered. The Seetal Railway had a saloon car (purchased from the Gotthard Railway) and from 1903 onwards a buffet car operated by the newly founded Swiss Dining Car Company. This buffet car had smoker and non-smoker compartments in both second and third class and served cold meals as well as drinks. The design drawing of this unique vehicle was discovered in the archives of the Swiss Transport Museum in Lucerne

