

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Die neuen Personenwagen der Schweizer. Nordostbahn  
**Autor:** V.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1961>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

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

1 voiture	en trainera	2,61	sur la voie étroite
1 wagon	"	2,03	" " "
1 voyageur	"	1,67	" " "
1 tonne de marchandises	"	1,29	" " "
(A suivre).			

\* \* \*

### Die neuen Personenwagen der Schweizer. Nordostbahn.

Bezüglich der Dimensionen bemerken wir, dass die Wagen mit bloss I. Classe drei Coupés von 2 m. Länge enthalten, während die vierte Abtheilung 955 mm. Länge (bezieht sich auf die Appartements-Breite) besitzt. Die Wagen mit I. und II. Classe haben vier Coupé-Abtheilungen nebst einer Closet- und Toiletten-Abtheilung, und zwar betragen ihre Längen:

1,92 m. für die I. Classe,
0,80 m. für die Toilette,
1,75 m. für die II. Classe,
2,82 m. für die Toilette.

Die übrigen Hauptmaasse sind wie folgt:

a) Bei den Wagen mit bloss I. Classe und 18 Plätzen:

Aussenlänge von Stirnbalken zu Stirnbalken des Untergestells	8,820 m.
Entfernung von Mitte zu Mitte der Langträger	1,890 m.
Ganze Aussenlänge des Obergestells (excl. Plattform)	7,200 m.
Zimmerlänge	7,060 m.
Grösste äussere Breite der Wagenkasten	3,000 m.
" innere " "	2,840 m.
Grösste Breite überhaupt	3,660 m.
Höhe vom Fussboden bis zum Spiegel am Oberlichtaufsatz gemessen	2,070 m.
Grösste äussere Breite des Oberlichtes	1,640 m.
" innere " "	1,500 m.
Grösste Höhe vom Fussboden bis untere Kante der Oberlichtdecke, in der Mitte gemessen	2,580 m.
Grösste Höhe des Wagens von der Schiene bis zur äussersten Oberkante des Oberlichts	3,770 m.
Radstand	4,500 m.

b) Bei den Wagen mit I. und II. Classe und mit 26 Plätzen:

Aussenlänge von Stirnbalken zu Stirnbalken des Untergestells	9,135 m.
Entfernung von Mitte zu Mitte der Langträger	1,890 m.
Ganze Aussenlänge des Obergestells (excl. Plattform)	7,535 m.
" Innenlänge	7,395 m.
Grösste äussere Breite des Wagenkastens	3,000 m.
" innere " "	2,840 m.
Breite überhaupt	3,660 m.
Höhe vom Fussboden bis zum Spiegel des Oberlichtaufsatzes gemessen	2,070 m.
Grösste äussere Breite des Oberlichtes	1,640 m.
" innere " "	1,500 m.
Höhe vom Fussboden bis zur untern Kante der Oberlichtdecke in der Mitte gemessen	2,580 m.
Grösste Höhe von den Schienen bis zur äusseren Oberkante des Oberlichts	3,770 m.
Radstand	4,650 m.

Die Wagen sind von der Neuhauser Waggonfabrik geliefert worden.

\* \* \*

### Die Seethalbahn. (Correspondenz.)

„Die Seethalbahn hat ihre Bedeutung nicht nur in den Bedürfnissen des localen Verkehrs, sondern auch als Transitlinie für einen Theil des Verkehrs mit der Ost- und Westschweiz, dem untern Rheinthale, dem mittlern Süddeutschland und dem östlichen Frankreich nach dem Gotthard.“

Diese Worte des Hrn. Oberingenieur der schweiz. Nationalbahn, Hr. Rottensteiner, zeigen, dass es angezeigt sei, dass dieses Project in Ihrer geschätzten Wochenschrift etwas besprochen wird.

Die Seethalbahn erstreckt sich von Lenzburg längs dem linken Hallwilerseeufer durch das Amt Hochdorf nach Luzern.

Wir wollen nun zunächst in kurzen Zügen das Historische behandeln und nachher die Linie als solche besprechen.

I. Die Idee der Seethalbahn ist nicht neu, sondern diese Linie wurde schon bei der Erstellung der Centralbahn Basel-Luzern besprochen und vermessen. Wäre damals die Bötzbahn erstellt worden, so wäre die S. T. B. unbedingt gleichzeitig in's Leben gerufen worden.

Allein mit dem Aufgeben des Bötzbahns und mit dem Durchstich des Hauensteins war auch die Seethalbahn in den Hintergrund gedrängt worden. Freilich machte namentlich die

Stadt Aarau alle Anstrengungen, um eine Linie Olten-Aarau-Seethal-Luzern zu ermöglichen statt der Linie Olten-Reiden-Luzern. Allein es gelang der Centralbahn leicht, dank der damaligen Eisenbahnpolitik, die Seethalbahn zu hindern.

Nachdem in diesem ersten Kampf die S. T. B. weichen musste, blieb die Idee ruhen, bis in jüngster Zeit die Eisenbahnen den Aufschwung nahmen, wie es durch die Gotthardbahn geschah, und bis namentlich die Subventionsideen der beteiligten Gegenden für die Bahnen vollends zum Durchbruch kamen. Diese Bewegung ergriff auch das Seethal, und es gründete sich im Sommer 1869 ein bezügliches Eisenbahncomité für die vereinigten Winenthal- und Seethalbahn- (und zwar rechtes und linkes Hallwilerseeufer)-Projecte. Da aber die Bestrebungen der Vertreter der einzelnen Gegenden auseinandergingen, so war das Comité von nicht langer Dauer, und es löste sich auf, worauf dann unter'm 11. April 1870 sich ein gemeinsames Comité bildete für das linke Hallwilerseeufer und für das Amt Hochdorf.

Ebenso bildete sich ein besonderes Comité für die Winenthalbahn und eines für das rechte Hallwilerseeufer.

Das linksufrige S. T. B. Comité erwarb für die Linie Lenzburg-Mosen-Luzern die nöthigen Concessionen, und diese wurden ihm auch ertheilt. Sodann ging man an die Gemeinden und Staaten, um Subventionen zu erhalten. Es wurden bis heute an diese concessionirte Linie gezeichnet:

Im Canton Luzern	Fr. 1,370,000.
" " Aargau	" 1,170,000.
Summa	Fr. 2,540,000.

Der Canton Luzern als solcher ist dabei mit Fr. 800,000 theilhaftig.

Für das rechte Hallwilerseeufer wurden im Canton Aargau ca. Fr. 600,000, und im Canton Luzern ca. Fr. 40,000 gezeichnet.

Während hier das Project als ein selbständiges Unternehmen vorwärts schritt, wurde es bald auch hereingezogen in die specifisch aargauischen Eisenbahnverhältnisse.

Die S. T. B. wurde zuerst hineingezogen in die Verhandlungen der N. O. und C. B. mit der Regierung von Aargau, welche wegen der aargauischen Südbahn stattfanden. Es wurde hierüber bestimmt: dass die N. O. und C. B. 1/3 an die Kosten der Seethalbahn, soweit sie den Canton Aargau durchzieht, und ebenso 1/3 an die Winenthalbahn beizutragen und ferner den Bau und Betrieb zu übernehmen haben. Hiemit war thatsächlich die S. T. B. in zwei Stücke getheilt und die Idee einer Gürtelbahn Lenzburg-Beinwil-Reinach-Aarau wachgerufen.

Diese Idee wurde sodann noch weiter ausgebildet in dem bekannten Vertrag für die aargauischen Westbahnen, abgeschlossen zwischen den gleichen Contrahenten unter'm 15. Nov. 1872.

Der Artikel 2 lautet: Die S. T. B., Winenthal- und Suhrwiggerthal-Bahn haben eine einheitliche und selbständige Eisenbahnunternehmung zu bilden, welche folgende Linien umfasst:

- a) eine Linie über Suhr durch das Winenthal nach Beinwil;
- b) dto., welche sich in Beinwil an die angeführte Linie anschliesst, über das linke Ufer des Hallwilersees nach Lenzburg geht und daselbst in die Südbahn mündet;
- c) eine Linie von Suhr über Safenwil nach Zofingen oder Aarburg.

Hiemit kam ein Theil der S. T. B. an ein anderes Unternehmen, freilich hoffte man auch die S. T. B. luzernerseits in diese Westbahn aufnehmen zu können.

Die Bahngesellschaften genehmigten den Vertrag, allein die beteiligten Gegenden nicht, und da die Suhr- und Wiggerthal-Bahn mit fliegenden Fahnen zu der damals neu auftauchenden Nationalbahn überging, so fiel der Vertrag einfach dahin. Das S. T. B.-Comité aber beschloss, dass die S. T. B. nur in ihrer Ausdehnung Lenzburg-Luzern Werth habe und in dieser Weise vorgegangen werden soll. Hiemit schliessen wir die historischen Notizen.

II. Wenn wir nun zuerst auf die Stellung und Bedeutung der Seethalbahn eingehen, so finden wir, dass diese eine sehr günstige Linie ist.

In Lenzburg schliesst die S. T. B. an die aargauische Südbahn und an die Nationalbahn, es sind also dadurch directe Verbindungen nach Aarau, Brugg, Baden und Waldshut hergestellt. Ebenso ist voraussichtlich, dass die S. T. B. eine Fortsetzung über Rapperswil nach Bötzenegg, einen directen Anschluss an die Bötzenberglinie erhält. Das S. T. B.-Comité besitzt in der That schon die hierfür nöthige Concession Rapperswil-Bötzenegg und durch den Südbahnvertrag sind die N. O. und C. B. verpflichtet, 1/3 an die Kosten dieser Linie zu leisten.

In Beinwil schliesst die Winenthalbahn von Aarau an und