

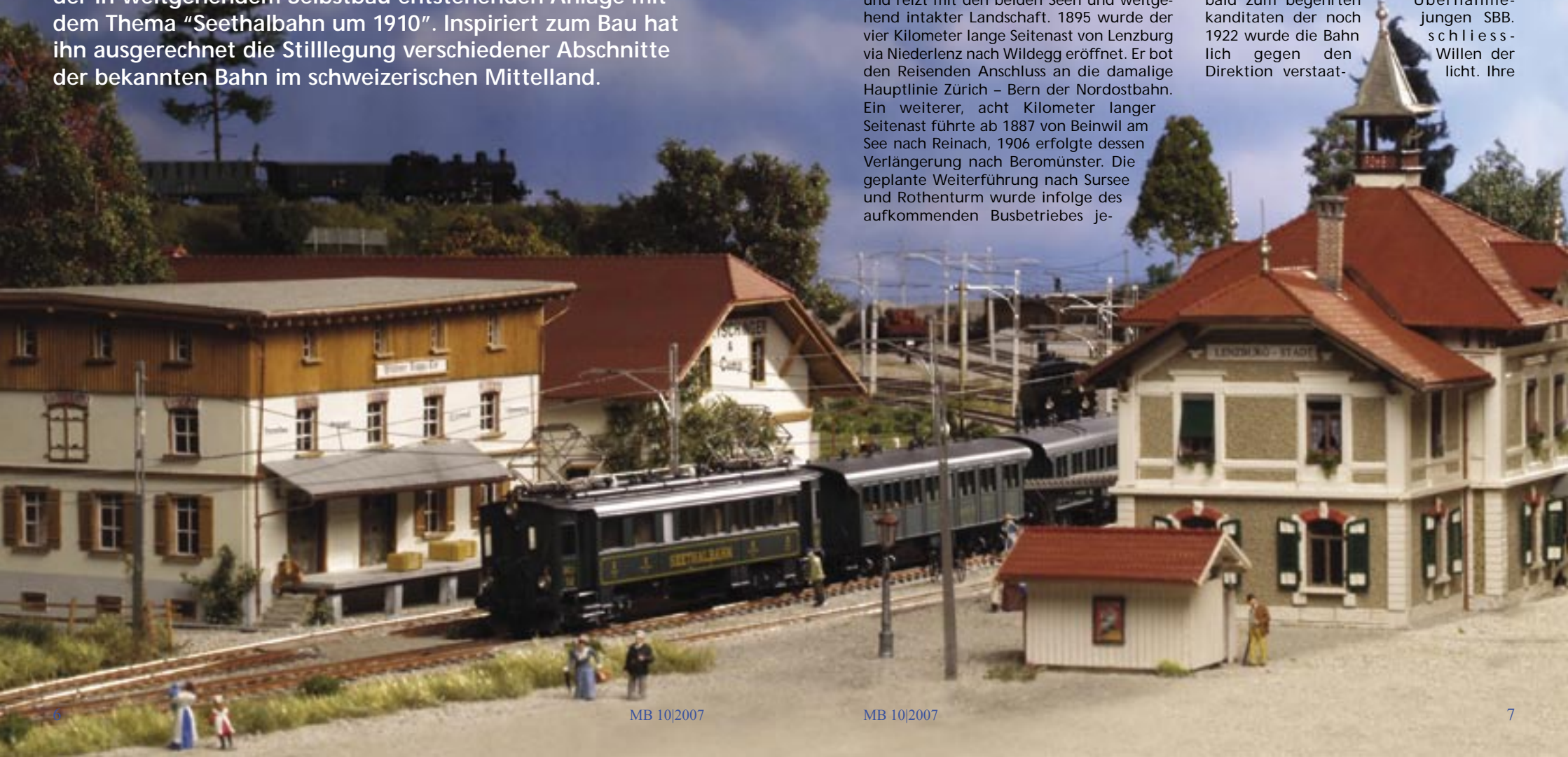
Seetalbahn um 1910

# Die Lake Valley Railway Company Limited

Eine Modellbahn für Romantiker entsteht bei Daniel Ammann: Jugendstil in seiner schönsten Form herrscht auf der in weitgehendem Selbstbau entstehenden Anlage mit dem Thema "Seetalbahn um 1910". Inspiriert zum Bau hat ihn ausgerechnet die Stilllegung verschiedener Abschnitte der bekannten Bahn im schweizerischen Mittelland.

Ungefähr 40 Kilometer von Zürich entfernt, eröffnete 1883 die mit englischem Kapital erbaute Privatbahn "Lake Valley Railway Company Limited" ihren Betrieb. Einzigartig in der Schweiz führt die als normalspurige Strassenbahn (!) gebaute Nebenlinie von Lenzburg entlang des Hallwilersees nach Beinwil am See. Weiter schlängelt sie sich nach Passieren der Grenze zwischen den beiden Kantonen Aargau und Luzern entlang des Baldeggersees zur 43 Kilometer entfernten Endstation Emmenbrücke vor den Toren Luzerns. Das Seetal gilt auch heute noch als Visitenkarte ländlichen Charakters und reizt mit den beiden Seen und weitgehend intakter Landschaft. 1895 wurde der vier Kilometer lange Seitenast von Lenzburg via Niederlenz nach Wildeggen eröffnet. Er bot den Reisenden Anschluss an die damalige Hauptlinie Zürich – Bern der Nordostbahn. Ein weiterer, acht Kilometer langer Seitenast führte ab 1887 von Beinwil am See nach Reinach, 1906 erfolgte dessen Verlängerung nach Sursee und Rothenturm wurde infolge des aufkommenden Busbetriebes je-

doch nicht mehr realisiert. Dank des umsichtigen und innovativen Betriebsleiters Theodor Schmidlin entwickelte sich die Seetalbahn an der Börse bald zur bestkottierten Privatbahn der Schweiz. Als erste Bahn überhaupt, führte man 1904 Buffetwagen ein. Ein Salonwagen versetzte die Seetaler zudem vollends in die Zeit der Belle Epoque. Als weitere Pioniertat darf sicher die frühe Elektrifizierung durch die BBC von 1910 angesehen werden. Von den im 1. Weltkrieg immer knapper werdenden Kohlelieferungen unabhangig, fuhr die Seetalbahn stattliche Gewinne ein. Das machte sie als bald zum begehrten ubernahmekandidaten der noch jungen SBB. 1922 wurde die Bahn schliesslich gegen den Willen der Direktion verstaatlicht. Ihre





besondere Linienführung und betriebliche Eigenheiten sowie das eigene Stromsystem passten aber eher schlecht ins Konzept. Zwar stellte man 1930 auf das Stromsystem der SBB um, mehr als ein Aschenbrödel war der einstmal florierenden Privatbahn aber all die Jahre nicht vergönnt. So verkehrten hier die ältesten Stangenlokomotiven und die eigens für diese Linie erbauten offenen Plattformwagen (Seetaler). befalls wurde in die Infrastruktur nur das absolut betrieblich Notwendige investiert. So fehlte über weite Strecken beispielsweise die Möglichkeit für Blockbetrieb. Dies alles hatte zur Folge, dass die Bahn, auch wegen der schlechten Trennung von Schiene und Strasse, zunehmend ein Sicherheitsrisiko darstellte. Nach

Jahrzehnten des Gerangels und kostenintensiven Planens, wobei auch eine allfällige Betriebseinstellung zur Debatte stand, erfolgte 2002 eine umfassende Totalsanierung. Die beiden Äste nach Wildegg und Beromünster sind heute vollends abgebaut, und die Hauptstrecke ist auf Fernsteuerung umgestellt. Im Zuge der Sanierung mussten auch zahlreiche Aufnahmegebäude mit samt ihren Gleisanlagen aus der Gründerzeit weichen. Der Güterverkehr wurde zu weiten Teilen eingestellt. Entlang der ganzen Linie sind nur noch zwei Bahnhöfe für den Fahrkartenverkauf bedient.

#### Das Anlagenkonzept

Im Wissen um den baldigen Abbruch der

Bahnhöfe Lenzburg Stadt und Seon und dem Rückbau des ganzen Seitenastes nach Wildegg, reifte in mir die Idee, dies alles im Massstab 1:87 zu erhalten. Eine leidenschaftliche und zeitintensive Suche nach Plänen, Fotos und alten Dokumentationen setzten den Grundstein für die Umsetzung - es sollte die Blütezeit der STB um 1910 dargestellt werden. Eine grosse Herausforderung stellte der Nachbau der typischen, genieteten filigranen STB-Masten dar. Mit Hilfe von Kopien der BBC-Originalpläne erstellte ich eine Lötlehre. Die Fahrleitung selbst ist jedoch nicht betriebstauglich und die Stromabnehmer werden in einer definierten Höhe fixiert. Die Umsetzung der Gebäude zur Zeit des Jugendstils brachte viel Spass mit



Oben: Kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Seon befindet sich dieses Gebäudeensemble mit dem stattlichen Schul- und Gemeindehaus.

Unten: werden die Häuser gerade von einem Stückgüterzug mit E 3/4 6516 der SBB passiert.

sich. Den Charme und die Idylle der damaligen Zeit wieder aufleben zu lassen, verleiht dem Ganzen das lieblich verträumte dieser Nebenbahn. Verwendung fanden bekannte Baumaterialien und Profile aus Holz und Kunststoff. Die Fenster sind aus echtem Glas. Silflor und Heki-Material liessen zusammen mit Sand und vielen Kleinigkeiten aus der Natur die Umgebung wachsen. Ausser den symmetrischen Dreiweg-Weichen (Selbstbau) kamen Roco-Gleise zur Anwendung, den Schotter lieferte Asoa. Epochegerechte Preiser-Figuren beleben unter Anderem auch das Bahnhofsbuffet in Lenzburg Stadt (1944 leider geschlossen). Selbstgebaute Waagen und Kräne, Weichenlaternen, Stellwerke und weitere Details runden das Gesamtbild ab.