

**Zeitschrift:** Bulletin de l'Association suisse des électriciens  
**Herausgeber:** Association suisse des électriciens  
**Band:** 33 (1942)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Erinnerungen eines Veteranen von Seebach-Wettingen  
**Autor:** Lang, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1056654>

### **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:** 25.12.2024

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

## Erinnerungen eines Veteranen von Seebach-Wettingen

Plauderei von *H. Lang*, Bern, im Anschluss an den Vortrag von *A. Dudler*.

Ich stelle mich Ihnen vor als den einzigen Ueberlebenden der eigentlichen Betriebsführung der im Jahre 1909 untergegangenen «Elektrischen Traktion Seebach-Wettingen». Von offizieller Seite bin ich in Würdigung dieser Tatsache für die morgige Feier als Veteran bezeichnet worden.

Die Bezeichnung «einziger Ueberlebender» ist allerdings nur bedingt richtig; denn es existieren heute ausser mir noch zwei Objekte, welche mit mir im Dienste der «Elektrischen Traktion Seebach-Wettingen» gestanden sind, nämlich die beiden Oerlikoner Lokomotiven. Bei uns hiessen sie damals sehr nüchtern Nummer eins und Nummer zwei. Seither hat ihnen der Volksmund die Bezeichnungen «Glätteisen» und «Marianne» beigelegt. Das «Glätteisen» steht bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Dienst und die «Marianne» arbeitet bei der Sensetalbahn. Da bei meinen alten Mitarbeiterinnen im Laufe der Zeit verschiedene empfindliche innere Organe erneuert worden sind, was bei mir nicht gut möglich war, werden sie mich wohl beide überleben. Herr Dudler hat mich aufgefordert, Ihnen zu sagen, welche von beiden mir lieber gewesen sei. Es waren beides Sorgenkinder und mir daher gleich lieb.

Ich kam im Frühjahr 1907 zu Seebach-Wettingen. Die zwei Jahre, welche ich dort mitarbeiten durfte, zählen zu den schönsten Erinnerungen meines beruflichen Lebens und ich bin der Maschinenfabrik Oerlikon noch heute dankbar, dass sie mir die Stelle des Betriebsleiters anvertraut hat.

Bei meinem Amtsantritt war die Durchführung des fahrplanmässigen elektrischen Betriebes auf der SBB-Strecke Seebach-Wettingen auf Grund der vorangegangenen Versuche beschlossene Sache und es galt vor allem, in kürzester Zeit die hierfür noch fehlenden Einrichtungen zu schaffen. Die zu bewältigende Arbeit war gross, doch wurde sie mir sehr erleichtert durch die Weisung der Direktion an die Werkstätte, dass die Lieferungen für Seebach-Wettingen allen andern Bestellungen vorzugehen hätten. Wenn es irgendwo nicht vorwärtsgehen wollte, wandte ich mich an meinen verehrten direkten Vorgesetzten *Hugo Studer*. Wer ihn gekannt hat, wird mir gerne glauben, dass mit seinem Eingreifen Leben in die Bude kam.

Um nicht in den Verdacht zu kommen, mich mit fremden Federn schmücken zu wollen, erkläre ich ausdrücklich, dass ich in meiner Stellung nicht schöpferisch tätig, sondern nur ausführendes Organ war.

Zunächst musste ein Unterwerk erstellt werden, das für den vorgesehenen Verkehr ausreichend und betriebssicher war. Hierfür genügte die Anlage, welche die Energie für die bisherigen Versuche geliefert hatte, nicht.

Es wurde auf dem Fabrikareal der MFO eine Umformerstation erstellt mit zwei Drehstrom-Gleichstrom - Einphasenstrom - Umformergruppen, von denen jede einzelne genügte, wenn sich nur ein

Zug auf der Strecke befand, während beide zugeschaltet werden mussten, wenn gleichzeitig zwei Züge verkehrten. Das Parallelschalten der beiden Gruppen war ein kleines Kunststück.

Energielieferant war das Kraftwerk der MFO an der Glatt. Zur Deckung der Belastungsspitzen und gleichzeitig als kurzfristige Reserve diente eine grosse Batterie und als zweite Reserve bei Versagen des Glatt-Kraftwerkes stand eine Dampfturbinen-Anlage zur Verfügung.

Weitere Aufgaben vor der Betriebseröffnung waren der Umbau der Lokomotive Nr. 1 von einer Umformerlokomotive in eine reine Wechselstromlokomotive, die Erstellung einer Wagenremise in Seebach und die Instruktion des Personals.

Parallel mit diesen Vorbereitungsarbeiten ging die Erstellung der Fahrleitung Regensdorf-Wettingen durch Siemens-Schuckert unter der Bauleitung meines spätern Mitarbeiters *Fäh*.

Am 1. Dezember 1907 konnte der fahrplanmässige Betrieb aufgenommen werden. Sang- und klanglos erfolgte dieses bedeutsame Ereignis. Ich hatte die Ehre, den ersten Zug führen zu dürfen, während Kollege Haueter 17 Monate später den letzten Zug führte.

Wie schon von Herrn Dudler erwähnt worden ist, hatte sich die Maschinenfabrik Oerlikon zur Durchführung des Versuchsbetriebes mit den Siemens-Schuckert-Werken zusammengeschlossen. Diese erstellten auf ihre Kosten die Fahrleitung Regensdorf-Wettingen und stellten die Lokomotive Nr. 3 zur Verfügung. Ich stand von Anbeginn bei Siemens-Schuckert im Verdacht, nicht neutral zu sein, weshalb mir nach kurzer Betriebszeit ein Vertrauensmann dieser Firma zur Seite gestellt wurde. Es war dies, wie schon erwähnt, Herr *Fäh*. Er musste sich in erster Linie mit der SSW-Lokomotive beschäftigen und war damit entschieden mehr geplagt als ich mit meinen zwei MFO-Maschinen.

Dagegen anerkenne ich gerne, dass die von Siemens-Schuckert erstellte Fahrleitung mit Vielfach-Aufhängung und Gewichtsnachspannung des Fahrdrabtes der Oerlikoner Fahrleitung für Rutenstromabnehmer überlegen war. Die Siemens-Leitung bildete recht eigentlich die Grundlage für den heutigen Fahrleitungsbau in der Schweiz, während die Oerlikoner Fahrleitung nur eine einzige Nachahmung, bei der Valle-Maggia-Bahn, gefunden hat. Es machten sich bei ihr bei unserer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h schon verschiedene Nachteile bemerkbar, welche bei erhöhten Geschwindigkeiten nicht mehr tragbar gewesen wären. Ich erwähne nur das Abspringen des Stromabnehmers vom Fahrdrabt bei den Stützpunkten mit Stromabnahme von oben und die Empfindlichkeit der Weichenanlagen in Stationen gegenüber Temperaturschwankungen. Der Bauleiter dieser Anlage, Herr *Weber*, damals allgemein bekannt unter dem Namen «Stangenweber», weil heute unter uns. Ich

bitte ihn, mir meine Kritik an seinem Werk nicht zu verübeln.

Und nun die Störungen! In der heutigen «Neuen Zürcher Zeitung» steht, es seien deren *nur* 76 vorgekommen. Wenn Herr Direktor *Bitterli* diesen Artikel zu Gesicht bekommt, wird er das Wort «nur» bestimmt streichen. Ich erinnere mich, dass er mir einmal eine Geldprämie in Aussicht stellte für den Fall, dass ich den Betrieb einen Monat lang ohne Störung durchführen könne. Da ich den Glauben an einen störungsfreien Monat nicht besass, für die Zulage aber reichlich Verwendung gehabt hätte, erlaubte ich mir die Bemerkung, dass mir eine vorbehaltlose Gehaltserhöhung lieber sei, wenn er mein Einkommen als zu gering erachte. Die Antwort können Sie sich denken.

Die erwähnte Störungsziffer umfasst nur Störungen, welche zu Verspätungen führten. Es gab aber auch noch andere. Wie oft haben wir doch in der Umformerstation an den Instrumenten den Verlauf einer Fahrt verfolgt und aufgeatmet, wenn von Seebach die Meldung kam, die Lokomotive sei im Stall!

Von Störungen weiss auch die Telephonverwaltung zu sprechen, verlief doch ein bedeutender Schwachstromstrang auf eine lange Strecke parallel zur Bahn. Auch auf diesem Gebiet hat Seebach-Wettingen Gelegenheit zu wertvollen Erfahrungen gegeben.

Bei einem Bahnbetrieb darf auch die Wirtschaftlichkeit nicht ausser acht gelassen werden. Diese war nun bei Seebach-Wettingen mehr als bescheiden. Die Bundesbahnen zahlten der MFO pro Zugskilometer 60 Rappen, was bei 5 Personenzugsparen und einem Güterzugspaar ca. 145 Fr. täglich ausmachte. Als Gegenleistung stellten MFO und SSW die Umformerstation, die Triebfahrzeuge, die Fahrleitungsanlage und die Wagenremise unentgeltlich zur Verfügung. Sie erzeugten und lieferten auf eigene Kosten die elektrische Energie und entlohnten das Personal für die Bedienung und den Unterhalt der Lokomotiven. Sie durften schliesslich auf eigene Kosten die ganze Anlage auch wieder abbrechen.

So zurückhaltend die oberste Leitung der Bundesbahnen war, so zuvorkommend waren alle Organe, mit denen ich direkt in Berührung kam und deren Dienste ich in Anspruch nehmen musste. Diese Anerkennung gilt auch für den heute unter uns weilenden damaligen Hüter der elektrischen

Anlagen des Kreises III, Herrn *Messer*. Einzig der Vorstand von Otelfingen machte einige Schwierigkeiten. Er traute der Sache nicht recht und war trotz aller Ueberredungskünste lange nicht dazu zu bringen, den Stationsschalter zu bedienen.

Gross war natürlich die Zahl unserer Besucher. Aus aller Herren Ländern erhielten wir Gäste. Ich bin seither nie mehr in so kurzer Zeit mit so vielen technischen Grössen bekannt geworden wie damals. Es herrschte auf der Strecke Seebach-Wettingen ein regerer Fremdenverkehr als heute auf der Rigibahn.

Von meinen Vorgesetzten habe ich die Herren Direktor *Bitterli* und Hugo Studer schon erwähnt. Es ist mir ein Bedürfnis, noch eines Mannes zu gedenken, der mir einen unauslöschlichen, tiefen Eindruck hinterlassen hat: Dr. *Behn-Eschenburg*. Oftmals musste ich bei ihm Rat holen und immer ging ich bereichert von ihm weg. Er wirkte aber nicht nur durch sein erstaunliches Wissen nachhaltig auf mich ein, sondern auch durch seine stete Bereitwilligkeit, mir zu helfen, und durch seine Leutseligkeit.

Herr *Dudler* nennt Seebach-Wettingen mit Recht die Wiege der Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen, und ich stelle mir heute die Frage, ob ich mir damals eigentlich bewusst war, welch bedeutendes Kind ich zu behüten hatte. Ich muss gestehen, dass dies nicht der Fall war. Ich war mir wohl bewusst, an einem Werk mitarbeiten zu dürfen, welches in die Zukunft wies und bestimmt Erfolg haben werde. Dass dieser Erfolg aber in so kurzer Zeit ein solches Ausmass annehmen würde, wie dies nun wirklich geschehen ist, daran dachte ich nicht einmal im Traume.

Wir haben allen Grund, an heutigen Tage der Maschinenfabrik Oerlikon für ihre mutige Tat dankbar zu sein und ich bin stolz darauf, an diesem historischen Werk mitgearbeitet zu haben.

### Noch lebende Veteranen der früheren Elektrifizierung der Strecke Seebach-Wettingen

(Nach der Einladungsliste der SBB zur Eröffnungsfeier Seebach-Wettingen vom 14. Februar 1942.)

Dr. h. c. E. *Bitterli*, Bern;  
*H. Lang*, Ingenieur, Bern;  
*M. Messer*, a. SBB-Oberingenieur-Stellvertreter, Zürich;  
*E. Trechsel*, ehem. Stellvertreter des Chefs der Telegraphen- und Telephonabteilung PTT, Bern;  
*K. Vögeli*, Oberingenieur MFO, Zürich;  
*A. Weber*, a. Techn. Beamter der Sektion elektr. Anlagen II SBB, Künsnacht (Zch.).

## Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb

**Gegründet** am 21. Mai 1904, auf Grund einer Initiative des SEV (Präsident Dr. Tissot und Generalsekretär Prof. Dr. Wyssling) vom Oktober 1901.

**Schlußsitzung** (23. Sitzung der Gesamtkommission): 8. Juli 1916 im Gasthof zur Krone in Brig.

### Zusammensetzung im Jahre 1908:

23 Kollektivmitglieder (Behörden, Verbände, Bahnen, Fabrikanten, Banken),  
 9 ständige Mitarbeiter (Ingenieure) und  
 5 zeitweise Mitarbeiter (von den SBB oder privatim zur Verfügung gestellt).

**Publikationen der Studienkommission**, veröffentlicht unter Redaktion von Prof. Dr. W. Wyssling, Generalsekretär der Studienkommission.

### I. Abgekürzte Berichte:

1906 *Mitteilung Nr. 1*: Der Kraftbedarf für den elektrischen Betrieb der Bahnen in der Schweiz, redigiert von Prof. Dr. W. Wyssling.

1908 *Mitteilung Nr. 2*: Grundlagen und Bedingungen des Fahrdienstes für den elektrischen Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, nach Arbeiten von Ing. L. Thormann, zusammengestellt von Dr. W. Kummer.