

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 71 (2006)

Artikel: Hermann Kummler-Sauerländer (1863-1949) : ein Leben für den Leitungsbau und für die Bahnen
Autor: Kleiner, Beat
Kapitel: Aufschwung zu den Grossen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095708>

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: 25.04.2026

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

Aufschwung zu den Grossen



*Fabrikgebäude
Kummler & Matter in
der Bleichmatt, Aarau*

Fabrikneubau – Kontakte mit AEG und Schuckert

Leitungs- und Apparatebau florierten. Kummler nahm zwei Verwandte in die Firma auf, von denen sich einer als Kommanditär auch finanziell engagierte. Da der Raumbedarf enorm gestiegen und in Miete nichts Passendes zu haben war, wurde in der Bleichmatt, wo vorher eine Färberei gestanden hatte, für 20 Rappen je Quadratmeter ein grosses Areal gekauft und dort eine Werkstatt mit Magazin Gebäude aufgestellt. Dazu kamen Stallungen, da ein eigener Fuhrbetrieb zur Spedition der Waren nötig wurde. Die alte Werkstatt am Färbergässchen konnte veräussert werden.

An Ferien war nicht zu denken. Zudem war Neues zu entdecken. Mit Alfred Oehler, der in Aarau eine Giesse-

rei betrieb, und Robert Frey reiste Kummler 1896 nach Berlin, wo eine grosse Gewerbeschau im Gange war. Er wurde von Emil Rathenau und dessen Sohn, Dr. Walther Rathenau, besonders aufmerksam empfangen und ausgedehnt durch den Betrieb der 1883 gegründeten Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft geführt. Die Rückfahrt ging über Nürnberg, wo der Firma Schuckert, die 1895 für die elektrische Strassenbahn von St. Moritz Wagen gebaut hatte, ein Besuch abgestattet wurde.

Familiengründung

Immerhin fand der Unermüdliche im Jahre 1897 Zeit, sich mit einer Tochter aus dem Hause Sauerländer zu verbinden, die ihm in der Folge drei Kinder schenkte, zwei Töchter und ei-

nen Sohn. Das Ehepaar bewohnte vorerst das Haus, das Kummler an der Herzogstrasse 27 für seine Mutter und sich selbst erbaut hatte. Später erwarb er die Villa, die 1875 von seinem Onkel Frey-Bolley errichtet worden war, heute Parkweg 9. Da sich der Erbauer ebenfalls geschäftlich in Brasilien aufgehalten hatte, trägt das Haus den Namen der Stadt Olinda. Das Gut stand zum Verkauf, als die Witwe des Erbauers nach der Heirat mit dem Dirigenten F. Hegar nach Zürich zog. Im grossen Park entlang der Herzogstrasse, wo heute der Parkweg liegt, mit exotischer Vegetation, mit Grotten, Teichen, Wasserspielen, Tieren und eigener Landwirtschaft fand der Naturbegeisterte das Ambiente, das ihm erlaubte, sich von der Arbeit, die ihn so sehr forderte, zu erholen.

Konzession für Schinznach

Die Expansion der Firma legte nahe, sich für Kraftwerkbauten einzusetzen, um damit Rechte für Leitungsbau und Installationen zu erwerben. So plante Kummler im Raume Ruppertswil-Wildegg eine Stauanlage und reichte mit Baumeister Staehelin von Basel für das Projekt, das unter dem Namen Schinznach lief, ein Konzessionsgesuch für den Stau des Wasserlaufs von Wildegg bis Brugg bei der Regierung des Kantons Aargau ein. Bad Schinznach aber drohte, das Unternehmen für einen Schaden in Millionenhöhe zu belangen, falls die Schwefelquelle nicht mehr fliessen sollte. Da eine Einigung nicht zu erreichen war, wurde das Projekt begraben, wie auch ein anderes, das Gnadenthal in Nesselbach-Niederwil betraf. Je mehr das Interesse an der weissen Kohle stieg, desto stärker wurde der Ruf nach Kommunalisierung. Den Privaten legte man lauter Steine in den Weg, bis ihnen die Lust am Projekt verging. Kummler schrieb mit bitte-



rem Unterton von einer Anzahl junger Advokaten, die im Grossen Rat auf Kosten privater Initiative Popularität erhaschen wollten.

Kummlers Wohnsitz Villa Olinda, 1875 erbaut, heute Parkweg 9, in Aarau

Acetylen- und Gasglühlicht als Konkurrenz

1897 trug die Erfindung des Acetylen- und die Propagierung des Gasglühlichtes Unruhe in den Energiesektor. Propheten dieser Neuerung sagten der elektrischen Beleuchtung den baldigen Tod voraus. Wasserkraftprojekte wurden, auch wenn sie baureif waren, aufgegeben. Doch kam der Rückschlag rascher als erwartet. Zu spät erkannten jene, die der Lobpreisung der Neuerung allzu schnell gefolgt waren, dass Acetylen nach Knoblauch stank, was in Hotels und Pensionen zu einem Gästerückgang führte. Die Verärgerung über die Acetylen- und Gasvertreter war enorm. In Kummlers Firma war der Ausfall auf dem Gebiete der Beleuchtung durch den Aufschwung im Heizsektor und beim Schwachstrom ausgeglichen. Namentlich in der Fremdenindustrie, im Berner Oberland, in der Innerschweiz und in Graubünden, war der Bedarf im Steigen. Auch in den Sanatorien von Davos hielt die Elektroheizung in

grossem Stile Einzug. Dort hatte Hofrat Dr. Turban für sein Etablissement Öfen dieser Art bestellt, sich aber bald beschwert, da sie den Erwartungen nicht entsprächen. Kumm-ler begab sich an Ort und Stelle und fand bei grösster Winterkälte alle Fenster und auch alle Türen offen, da Turban eine neue Frischluft-Heilmethode probte. Kumm-ler rechnete Turban vor, was das Heizen auf diesen Fall bezogen kosten würde. Man einigte sich auf offene Fenster, jedoch mit geschlossenen Türen, und Kumm-ler nahm eine grosse Order für weitere Öfen mit nach Hause.

Besonders der Wintersport in den Berggebieten zwang die Hotels, sich mit Elektroheizung auf Wintergäste einzustellen. Die Bergsaison im Winter hatte den Fremdenzentren an der Riviera auf italienischem und französischem Gebiet die Stammkundschaft entzogen. Kummlers Firma war dort in der Schwachstrominstallation recht gut vertreten und unterhielt in Nizza eine Filiale mit Büros und Magazinen. Als sich die Hotels jener Region angesichts der alpinen Konkurrenz gezwungen sahen, elektrische Beleuch-

tung und Lifts mit elektrischen Motoren einzurichten, blühten auch dort Absatz und Installationen.

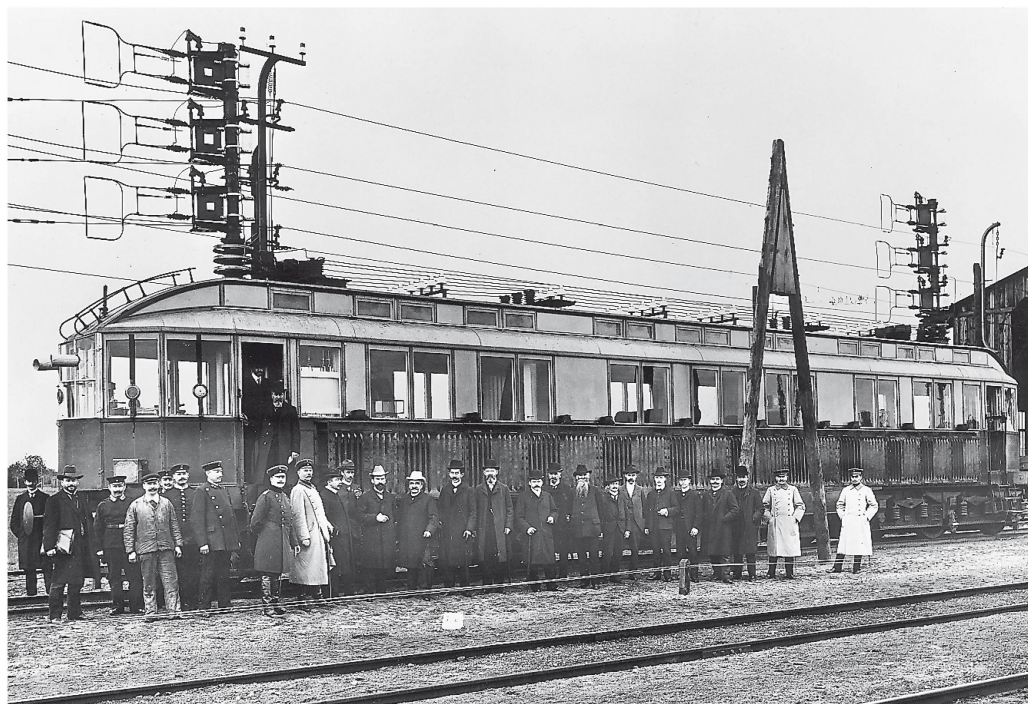
1899 erwarb Kumm-ler in Luzern das Geschäft, das Fritz Schlicker mit Erfolg betrieben hatte, von dem er sich aber zu entlasten wünschte. 1901 folgte ein Zweiggeschäft in Zürich, verbunden mit einer Konzession für Installationen.

Die Verwandten, die Kumm-ler ins Geschäft genommen hatte, liessen sich nicht für Auslandsreisen engagieren und die eingestellten Ingenieure brachten nicht, was von ihnen erwartet worden war. So blieb er dauernd überlastet.

AEG, Voigt & Haeffner und C. F. Benz

Im September 1899 reiste Kumm-ler im Auftrag von Schweizer Installateuren nach Berlin, wo eine Sitzung zur Vereinheitlichung von Normen, speziell für Sicherungen, einberufen worden war. Ihm schloss sich wieder Alfred Oehler an, da zur gleichen Zeit eine Automobilausstellung in der deutschen Hauptstadt technisch interessierte Besucher lockte. In Berlin

*200-km-Rekord des
Triebwagens von
Siemens & Halske mit
4 Motoren für 10 000
Volt Drehstrom auf der
Versuchsstrecke
Marienfelde-Zossen
(Siemens Pressebild)*



traf Kummler wieder Emil Rathenau. Resultat der Sitzung war, dass für Deutschland, Österreich und die Schweiz die Lamellensicherungen, die eine Überbrückung mit Draht und Staniolpapier gestatteten, abgeschafft und nur drei Typen zugelassen wurden, Schraubstöpsel für AEG und Voigt & Haeffner, Stöpsleinlagen für Siemens-Berlin und Zweistiftstöpsel für Gardy-Genf. Anschliessend wurde in Marienfelde bei Berlin die Motorfahrzeug- & Motorenfabrik Berlin AG besucht, wobei sich die Besucher speziell für ein Elektromobil interessierten. Der Aufenthalt gab Gelegenheit, den Versuchen mit der elektrischen Schnellbahn Marienfelde–Zossen beizuwohnen, mit der man die utopische Geschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde erreichen wollte. Auf der Rückfahrt folgte Kummler einer Einladung Haeffners zur Besichtigung des Werks von Voigt & Haeffner in Bockenheim. In Mannheim schliesslich führte ihn Carl Friedrich Benz, der seine Firma 1883 gegründet hatte, durch die Produktionsanlagen seiner Wagen zur Beförderung von Personen und von Gütern und unternahm mit seinem Gast Probefahrten mit verschiedenen Modellen.

Schweizerische Automobil-Gesellschaft Aarau

Im Dezember des Jahres 1899 wurde in Aarau im Hotel Gerber die Initiative zur Einführung von Motorwagen in der Schweiz ergriffen. Initiant war Major O. Amsler, Prokurist bei Rüetschi, wo Glocken und Geschütze gegossen wurden. Mit einem Kapital von 100 000 Franken wurde am 3. Januar 1900 unter dem Namen «Schweizerische Automobil-Gesellschaft Aarau» ein Unternehmen zur Produktion, zur Übernahme von Vertretungen und dem Betriebe der Motorkutscherei gegründet. Major Amsler übernahm das

Präsidium. Oberst Sauerländer amtierte als Vizepräsident. Dem Verwaltungsrate gehörten auch Alfred Oehler, Kummlers Schwager Emil Wassmer, H. Rüetschi und Kummler an, dem auch die Direktion überbunden wurde. Als technischer Leiter wurde ein «Erfinder und Konstrukteur» namens Hoffmann ausersehen, der Pläne für einen eigenen Motor entworfen hatte. Nach Gründung der Gesellschaft nahm man in Kummlers Werkstatt die Produktion von zwei Wagen System Hoffmann an die Hand und bestellte einen Elektro-Hotelwagen und einen Dreiradwagen De Dion-Bouton. Die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG betraute die Gesellschaft mit der Generalvertretung für die Schweiz, nachdem man mit Benz wegen dessen Forderung auf Exklusivität nicht zum Abschluss gekommen war. Die Eidgenössische Oberpostdirektion erklärte sich bereit, dem neuen Unternehmen probeweise den Betrieb einer Postautolinie zu übertragen. Für die dazu bestimmte Strecke Aarau-Menziken war zunächst der bereits bestellte Elektro-Hotelwagen vorgesehen. Da ein Reservewagen benötigt wurde, griff man auf eine Offerte der Motorwagen-gesellschaft München zurück und bestellte dort nach Besichtigung und Probefahrt durch Kummler einen benzinbetriebenen Occasionsbus Marke Daimler. Die Münchner Gesellschaft hatte ihren Omnibusbetrieb mangels Rendite und zufolge polizeilichen Verbotes (!) aufgegeben. Da in Aarau bereits die Ausführung der Schienenbahn ins Wynental näher rückte, wurde 1901 von der Aarauser Gesellschaft der Betrieb lediglich auf der Strecke Aarau-Suhr-Gränichen aufgenommen und dafür der Daimler-Wagen eingesetzt. Sauerländer lobte im Verwaltungsrat diese Initiative, da «dies eine der besten Reclamen sei, da trotz der schlechten Witterung nichts

passiert sei». Die Verbindung Aarau-Suhr-Gränichen darf als die erste, regelmässig betriebene Automobillinie der Schweiz betrachtet werden und rechtfertigt die Berücksichtigung der Schweizerischen Automobil-Gesellschaft in der Verkehrsgeschichte unseres Landes.

Da Hoffmanns Wagen, deren Bau Glockengiesser Rüetschi so warm empfohlen hatte, nicht zum Fahren zu ermuntern waren, gab es Streit im Unternehmen und die Produktion von Wagen wurde aufgegeben. Da kaum Aussicht auf Erfolg im Bereiche der Herstellung bestand, die Generalvertretung mit nur zwei Verkäufen enttäuschte und die Lohnkutscherei mit 11 Wagen an Sonn- und Feiertagen wohl völlig ausgelastet, die Woche über aber hälftig unbeschäftigt war und zudem die Wagen häufig stecken blieben, wurden Mitte 1901 alle Aktivitäten eingestellt. Kummler und Emil Wassmer übernahmen die Gesellschaft mit den Schulden und allem, was an Wagen und Material vorhanden war. Schliesslich zahlte Kummler auch Emil Wassmer aus. Für Kummlers Unternehmen waren die Projekte im Bahnbereich von Interesse, die ihm übertragen wurden.

Voll bewährt hatte sich der Elektro-Omnibus, der an das Grand Hotel Reichenbach vermietet worden war. Doch war Ingenieur Flotron, Mitbeteiligter und Pächter der Drahtseilbahngesellschaft einschliesslich des Hotels und des gesamten Umschwungs mit den Wasserfällen, mit Zahlungen stets im Verzug. So begab sich Kummler persönlich an Ort und Stelle, um die Schulden einzutreiben. Flotron zog bei diesem Treffen einen Revolver aus der Tasche, legte ihn unsanft vor sich hin und erklärte, er sei illiquid. Der Zufall wollte es, dass sich auf den gleichen Abend der Hauptgeldgeber des Hotels, Franz-Josef Bucher-Durrer, der

Hotel-König (nicht Josef Durrer, wie Kummler offensichtlich irrtümlich schrieb), angemeldet hatte und spät abends ebenfalls erschien. Nach langem Hin und Her einigten sich die beiden Gläubiger um ein Uhr in der Früh mit dem Schuldner auf Verpfändung seines Anteils. Da Bucher-Durrer gegenüber Kummler im Geheimen die Auszahlung seiner Forderung zugesichert hatte, ging Kummler auf den Handel ein, wurde Pfandgläubiger des Reichenbachkomplexes, aber noch gleichentags vom anderen Gläubiger ausbezahlt.

Der grosse, benzinbetriebene Omnibus von Daimler Cannstatt, mit dem die Linie nach Gränichen betrieben worden war, wurde von der Städtischen Strassenbahn Zürich aufgekauft und als Montagewagen eingesetzt. Die anderen Wagen mussten zu Schleuderpreisen weggegeben werden, um den Platz, den sie versperrten, freizugeben. So nahm ein Experiment sein Ende, von dem Kummler mit etwas Wehmut schreibt, die Initianten seien der Zeit um dreissig Jahre voraus gewesen. Der Fehlschlag bedeutete aber für Kummler nicht das Ende des Interesses am Automobil. 1906 wurde er erster aargauischer staatlicher Oberexperte «für die Prüfung von Automobilen und Motorvelos und deren Führens». Als solcher leitete er auch Ausbildungskurse für die Polizei zur Geschwindigkeitskontrolle, die wegen zunehmender «Raserei» notwendig geworden sei. Im Vordergrund stand später aber klar die Bahn. 1920 gab er wegen Arbeitsüberlastung die Funktion als Experte auf.

Trolleybusprojekt Weggis-Brunnen

Im Jahre 1900, kurz nach deren Gründung, war die Schweizerische Automobil-Gesellschaft Aarau von einem lokalen Konsortium beauftragt



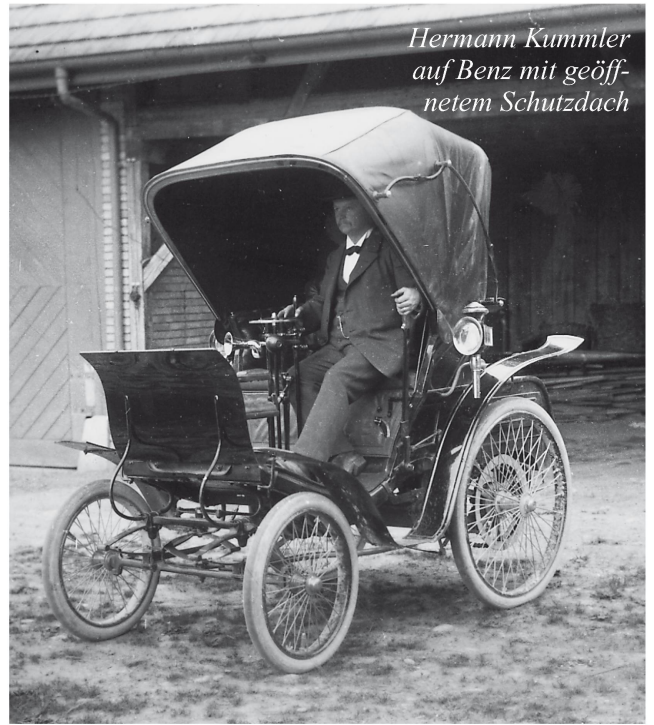
*Schweizerische Auto-
mobil-Gesellschaft
Aarau, Versuchsbetrieb
1901 nach Suhr und
Gränichen (Daimler
Omnibus)*



*Der Daimler Omnibus nach der Übernahme durch die
Stadt Zürich und dessen Umbau als Turmwagen für den
Leistungsunterhalt der Städtischen Strassenbahn, 1905
bis 1915, Foto Peter Kamm, Zürich*



Elsa Kummeler-Sauerländer auf «Benz Patent Motorwagen Velociped Comfortable», 1898–1901 produziert



Hermann Kummeler auf Benz mit geöffnetem Schutzdach



Ehepaar Kummeler auf De Dion-Bouton

worden, eine «gleislose Tramverbindung» – wie Omnibuslinien damals hiessen – für die Strecke Weggis-Brunnen zu planen. Dieses Projekt gehörte zu den Aktiven, die Kummmler im Auge hatte, als er sich für die Übernahme von Aktiven und Passiven der maroden Gesellschaft entschlossen hatte. Ende des 19. Jahrhunderts wurden vielerorts «Tramverbindungen» geplant, die ohne den aufwendigen und teuren Unterbau für Schienenbahnen zu erstellen waren. Dafür kamen Benzin-Omnibusse, batteriebetriebene Elektrobusse oder Elektrobusse mit Oberleitung in Frage. Siemens & Halske hatten schon 1882 Versuchsfahrten von «gleislosen Motorbahnen mit elektrischer Stromzuführung» durchgeführt. Dieses System sollte den Nachteil der beschränkten Reichweite der Batteriebusse und des erheblichen Gewichtes der mitzuführenden Akkumulatorenbatterien eliminieren. Kommerziell war diese Traktionsart aber erst um 1900 in Frankreich und Deutschland zur Anwendung gelangt.

Im Dezember 1900 war das französische System vorübergehend auch in der Schweiz auf einer kurzen Versuchsstrecke bei Villeneuve eingerichtet worden. Es war naheliegend, dass unter Kummlers Ägide für das Projekt am Vierwaldstättersee das Oberleitungssystem in Aussicht genommen wurde, das einen Leitungsbauauftrag einschloss. Erstaunlich ist, dass dies gleichzeitig mit den ersten im benachbarten Ausland erstellten Linien dieser Art geschah, und zwar nach dem in jenem Zeitpunkt bahnbrechenden «System Schiemann». Am 10. Juli 1901 wurde im Bielatal von Königstein an der Elbe nach Bad Königbrunn die erste, nach Schiemann gebaute Anlage eröffnet. An Stelle eines nachgezogenen oder vorseilenden, auf den beiden Kontaktdrähten laufenden Rollenwagens der ersten Stromab-

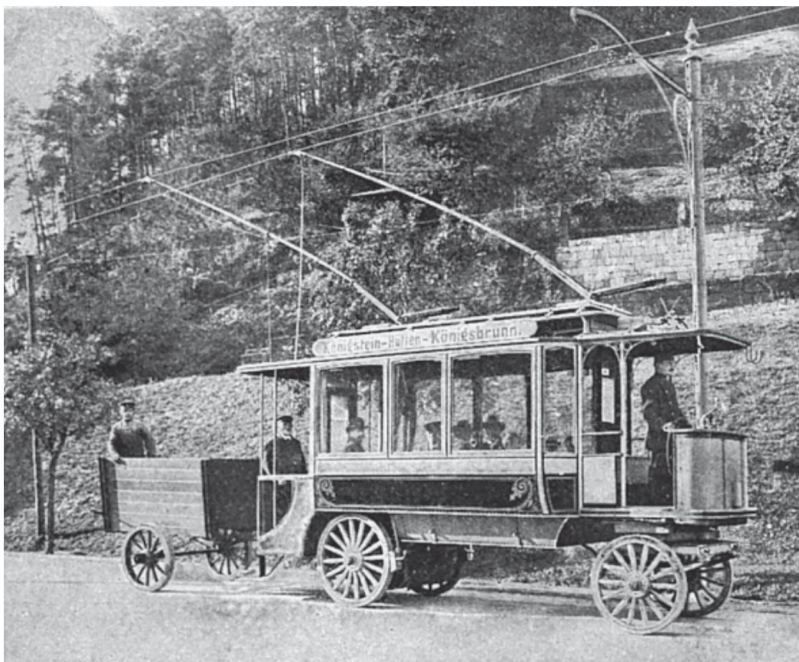
nehmergeneration für Strassenbahnen und gleisunabhängige Fahrzeuge wurden bei diesem auch heute gebräuchlichen System Stangen eingesetzt, die, vom Dach der Wagen aus, Rollen oder Schleifstücke an die Kontaktdrähte drücken. Schiemann hatte zusätzlich ein auf die Stangen aufgesetztes, drehbares Kontaktstück konzipiert, das ein seitliches Abweichen von der Regelfahrspur erlaubte.

Im April 1902 stellte ein Konsortium unter der Leitung von Kummmler & Co. ein Konzessionsgesuch für die geplante Strecke, das von einem aus dem Jahre 1901 stammenden erläuternden Bericht begleitet war. Massiver Widerstand der Bevölkerung gegen «solch ein elektrisches Ungetüm» brachte das Projekt zu Fall. Da andere schweizerische Oberleitungsbus-Projekte erst ab 1906 nachgewiesen sind, darf das hier beschriebene als erstes schweizerisches konzessionsreifes Trolleybusprojekt betrachtet werden. Auffallend ist, dass der Trolleybus nach dieser Initialphase für längere Zeit wiederum aus der Verkehrsplanung verschwand, was auf den Strassenzustand jener Zeit zurückzuführen sein mag.

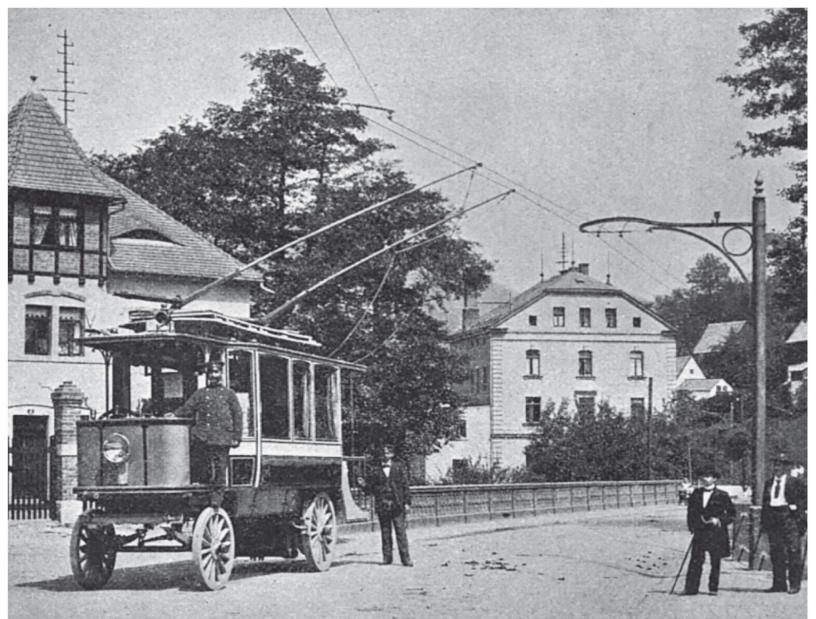
Expansion im Leitungsbau

Unterdessen hatte Kummlers Unternehmen auf Grund der eingeräumten Rechte von Ruppoldingen aus die erste grosse Hochspannungs-Verteilanlage installiert, nach Olten, Schönenwerd und Gösgen, nach Erlinsbach, Zofingen, Kölliken, Uerkheim über Safenwil und nach Rothrist, und in diesen Orten die sekundären Netze mit Transformatorstationen eingerichtet. Das Hauptnetz hatte, alles eingerechnet, über 65 Kilometer Streckenlänge mit 335 Kilometer Kupferdrähten, die 85 Tonnen wogen. Das sekundäre Netz bestand aus 65 Kilometer Drähten oder 26 Tonnen,

Versuchsfahrten von Siemens & Halske 1882 für «gleislose Motorbahnen mit elektrischer Stromzuführung unter Fortlassung des Schienenweges» zur Kostensenkung (Max Schiemann: Die elektrischen Autobahnen - gleislose Motorbahnen mit elektrischer Stromzuführung, Oskar Leiner, Leipzig 1902). Nach Werner von Siemens «Electromote». (Bild: SiemensForum, München)



Trolleybusse um 1900, System Schiemann/Siemens & Halske mit Stangenkontakten. Bilder aus Max Schiemann, Nr. 14a und 15a



21 Transformatorenstationen und 44 Transformatoren von zusammen 632 Kilowatt. Der Kanal des Werkes wurde am 1. November 1896 dem Betriebe übergeben und am 15. jenes Monats floss der erste Strom nach Olten.

Im Jahre 1893 hatte Müller-Landsmann von Lotzwil eine Konzession zur Nutzung der Wasserkraft an der Stromschnelle der Aare bei Wynau für sich erworben und diese 1894 an Siemens & Halske abgetreten, die in zwei Jahren Bauzeit ein Werk erstellten, das Drehstrom zu 50 Perioden und 9000 Volt für die Fernleitungen produzierte. Kummlers Unternehmen baute auch für dieses Werk wesentliche Leitungen im Hochspannungs- und Sekundärbereich und installierte in den Häusern. Im Jahre 1901 drang die AEG in den Bau der sekundären Netze des Basellandes ein. Kummler trat mit den Stromverteilern jener Gegend in Kontakt und kam mit der Elektra Baselland in Liestal, die 1898 als Genossenschaft gegründet worden war, ins Geschäft, nicht jedoch mit der Elektra Sissach-Gelterkinden, die einen Exklusivvertrag gefordert hatte. Auch in dieser Gegend standen die Financiers der neuen Energie mit Skepsis gegenüber. Es war Sarasin in Basel-Stadt, der mit 200 000 Franken Obligationen zu 4¼% die Finanzierung sicherte. Das Kraftübertragungswerk in Rheinfelden lieferte den Strom, der um die Jahrhundertwende Schritt für Schritt in die von Kummler erstellten lokalen Netze floss. Schon im zweiten Jahre des Betriebs konnte der Verlust des ersten ausgeglichen und ein Gewinn ausgewiesen werden. Von der Konkurrenz, der AEG und der Elektra Sissach, hart bedrängt, war Kummler in dieser Zeit per Velo, zu Pferd und mit der Kutsche bei jeder Witterung unterwegs, um in den Gemeinden bei den Behörden und in der Öffentlich-

keit für die Elektrizität zu werben und namentlich den Vorteil dieser Energie zum Betrieb der Posamenterstühle darzulegen. Da die Konkurrenz erlahmte, sicherte sich Kummler einen schönen Teil des Leitungsbaus in Hoch- und Niederspannung und der Installationen zwischen dem Jura und dem Rhein. Die Konkurrenzfirma Bolliger & Oberer in Basel teilte sogar schriftlich mit, dass sie Kummler die von ihm «monopolisierten» Gemeinden des Aargaus und im Baselland zur Gänze überlasse.

Ständerat Gustav Schneider schrieb in einem Geschäftsbericht der Elektra Reigoldswil aus diesen Jahren, nur zögernd hätten sich die Posamenter für den elektrischen Betrieb entschlossen. Doch hätten sich weder die Bedenken auf der einen noch das Übermass der Hoffnungen auf der anderen Seite materialisiert, denn finanziell sei sich alles gleich geblieben. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit habe die höheren Kosten gerade ausgeglichen. Dafür habe sich die Arbeitszeit auf 15 Stunden senken lassen und der elektrische Betrieb habe namentlich den Frauen und den Kindern Erleichterung gebracht.

Für das Licht war der Preis pro Kilowatt bei der Elektra Baselland von anfänglich 50 auf 30 Winter- und 28 Rappen Sommerstrom gesunken.

1906 folgte ein Auftrag der AG Motor in Baden für eine Leitung im Hochspannungsbereich von Borgomanero nach Novara im Anschluss an die Forze Motrici dell'Anza. Bei diesem Auftrag musste das Augenmerk in besonderem Masse auf die Verhinderung des Diebstahls von Kupferdraht gerichtet werden, der dreist auch aus Magazinen und ab den Masten vorgenommen wurde. Mit durchgehendem Schichtbetrieb bei Mondschein- und künstlicher Beleuchtung wurde versucht, dem Übel beizukommen, was

zugleich den Vorteil hatte, dass die Arbeit vorzeitig beendet werden konnte. Kummler hob in seinem Tätigkeitsbericht die Effizienz im Umgang mit den Exponenten von BBC und der AG Motor in besonderem Mass hervor. «Time is money» war schon damals als Maxime anerkannt.

Leitungsbau und Installationen wurden in grösserem Masse auch in Wohlen ausgeführt sowie in Madulain und in Samedan.

Im Jahre 1903 schied Kummlers Schwager, Emil Wassmer, als Kommanditär aus der Firma aus. Dafür wurde Paul Edwin Matter von Kölliken als voller Partner aufgenommen. Ihm wurde die kaufmännische Leitung des Geschäftes übertragen, damit sich Kummler auf das Technische konzentrieren konnte.

Entree in Graubünden

Auf dem Heimweg vom Engadin, wo Kummler auf Inspektionstour gewesen war, wurde er im Bahnhof Reichenau im Zuge von Bekannten angehalten und ersucht, die Fahrt zu unterbrechen, um sich als Experte zum Plan eines Kraftwerks bei Trin zu äussern. Kummlers Unternehmen wurde in der Folge mit dem elektrotechnischen und Rieter (Winterthur) mit dem hydraulischen Teil des Werks betraut. Als Generalunternehmer hatte Kummlers Firma auch die Generatoren, die Transformatoren und die Schaltanlagen zu besorgen. Daneben baute sie wie üblich die Hauptleitungen und die sekundären Netze der beteiligten Gemeinden, wobei für den gesamten Sekundärbereich eine neue Aktiengesellschaft, die Elektra Domleschg, gegründet wurde. Da BBC mit der Lieferung der Generatoren in Verzug geraten war und das Elektrizitätswerk Trin Verspätungsschaden geltend machte, stand Kummler als Generalunternehmer mitten im Konflikt, der

aber schliesslich doch in Minne erledigt werden konnte. Nach dem grossen Brande in Bonaduz mussten die Leitungen an diesem Orte nochmals neu gezogen werden.

Kummler übernahm es, die Ausdehnung des Netzes in die Herrschaft bis nach Fläsch zu projektieren, und zwar kostenlos gegen Zusicherung des Zuschlags für den Bau zu gängigen Konditionen.

Das Triner Werk hatte als Experten Professor Gustav Weber, Direktor am Winterthurer Technikum, verpflichtet. Kummler lernte ihn als Menschen und Fachmann kennen. Beide harmonierten ausgezeichnet. Da Kummler, wie eingangs dargelegt, ein Studium versagt geblieben war und er demzufolge den enormen Aufschwung seiner Firma technisch im Selbststudium begleiten musste, ergab sich mit Weber, dem seinerseits die praktische Erfahrung fehlte, eine ideale Symbiose.

Preiskampf und Verbandsarbeit – SEV und VSEI

Zahlreich waren die Installationen, die Kummlers Unternehmen in grösseren Betrieben übertragen wurden, wie etwa im Stadttheater Zürich, dem heutigen Opernhaus, oder in Hotels, wie dem später abgebrannten Grand Hotel, dem Albana, dem Margna und dem Schweizerhof, alle in St. Moritz. 1905 wurde in Engelberg ein Installationsgeschäft erworben und damit der Markt in den Kantonen Nid- und Obwalden erschlossen.

Um die Jahrhundertwende hatte ein selbstzerstörerischer Preiskampf im Installationsgewerbe eingesetzt. Da sich der Schweizerische Elektrotechnische Verein (SEV) weigerte, von Zellweger (Uster), Egloff (Turgi) und Kummler geforderte Tarife festzusetzen, wurde 1906 von 36 Firmen der Verband schweizerischer Elektroinstallations-Firmen (VSEI) gegründet

