

**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:** Der Erste Weltkrieg  
**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>**

# Der Erste Weltkrieg

## **August 1914: Kriegsausbruch**

Kummler & Matter hatte im Gebiet von Beaune, Chalon, Le Creusot, Epinal, Autun, Verdun und Besançon Stromabonnenten gewonnen und kam schliesslich 1913 mit der Société Dijonnaise d'Electricité und einer Firma Gaz et Eau in Paris wie auch mit Schneider-Creusot ins Gespräch. Geplant war, die Kraft an einen einzigen Abnahmeort zu führen, wobei 60 Kilometer Leitungsbau für das Schweizer Unternehmen in Aussicht standen. Hinter Kummler & Matter hatte sich ein Konsortium von Strom-Lieferwerken im Raume Brugg-Wildegg formiert.

Ebenfalls in Frankreich hatte die AG Motor zur Verteilung der nach Réchésy übertragenen Energie die Kraftversorgung Sundgau AG neu errichtet. Kummler & Matter hatte sich im Vertrag mit BBC den Bau nicht nur der Hauptleitung nach Réchésy, sondern auch der sekundären Netze fest gesichert. Mit einem Baubüro und Magazinen in Altkirch nahm Kummler & Matter Leitungsbau und Installationen auf und stellte Rechnung für alles, was beendet war. Da der Strom vom Werk noch nicht geliefert werden konnte, verweigerte jedoch eine Grosszahl der Empfänger jede Zahlung.

Im Dijonnais liefen die Verhandlungen und im Elsass wurde nicht bezahlt. Trotzdem reiste Kummler im Juli 1914 mit seiner Familie zur Erholung in die Sommerfrische, die man im Hotel Adula in Flims verbrachte.

Gegen Ende des Monats blieb die Post aus und Zeitungen trafen nicht mehr ein. Der Hotelier erklärte, die

Bahn sei zwischen Reichenau und Ilanz unterbrochen, was den Ausfall der Postzustellung verursacht habe. Auch in den anderen Hotels waren weder Post noch Zeitungen bei den Gästen eingetroffen. Als Kummler am 31. Juli nachts spät nach Hause kam, war er konsterniert, zu hören, was sich in der kurzen Zeit des Informationsausfalls ereignet hatte. Wie sich ergab, hatten die Hoteliers, um den Auszug der Gäste zu verhindern, vereinbart, Korrespondenz und Zeitungen mit den Berichten über den Kriegsausbruch zurückzuhalten.

Kummler erhielt drei militärische Aufgebote, nach Aarau, Cham und Solothurn, alle drei auf den 3. August morgens sieben Uhr. Aaraus Platzkommandant entschied, dass er sich als Präsident der Fahrzeugschätzungskommission der 4. Division zur Verfügung des Korpssammelplatzes Aarau zu stellen habe. Dort hatte er die Schätzungskommission zu besammeln und mit ihr einige hundert Velos, Motorräder und Autos zu inspizieren, zu schätzen und die Schätzungen ordnungsgemäss zu registrieren.

Kummler & Matter wurde mitten in der Arbeit, die im Elsass noch voll im Gange war, vom Kriege überrascht, der das Gebiet einmal in der einen, dann in der anderen Richtung überzog. Während die Deutschen requiriertes Material auch prompt bezahlten, stellten die Franzosen wohl Quittungen über Materialbezüge aus, blieben aber den Gegenwert von über 250 000 Franken schuldig. Die Rechnungen für die Installationen wurden jetzt erst recht nicht mehr beglichen.

Im Dijonnais hatte der Ausbruch des Krieges für die Firma den Verlust des mit grossem Einsatz angebahnten Leitungsbaus zur Folge.

In Aarau entzog die Mobilisation dem Betrieb einen Grossteil der Belegschaft. Der Installationssektor war nach anfänglichem Zusammenbruch recht gut ausgelastet, da die Petrolknappheit manche Ortschaft zur Erweiterung des Lichtstromnetzes veranlasste. Doch wurde Kupfer rar, was die Arbeit bremste. Im Apparatebau dagegen, namentlich im Hotelsektor, kam das Geschäft fast gänzlich zum Erliegen.

Um einen Run auf die Banken zu vermeiden, hatte die Nationalbank die Institute angewiesen, Auszahlungen auf 50 Franken in der Woche oder 200 Franken im Monat zu beschränken, eine Massnahme, die ungeachtet der Bedürfnisse und der Art der Kunden gehandhabt wurde. Damit kam der Barverkehr, der damals noch eine beherrschende Stellung hatte, praktisch zum Erliegen. Deutsche Banken waren, wie Kummler mit Bitterkeit vermerkte, viel flexibler, sogar Kunden aus dem Ausland gegenüber. Die Aufrechterhaltung der Betriebe erforderte einen grossen Einsatz der Prinzipale und Geduld auf Seiten der Belegschaft. Am 28. August 1914 tagte eine vom Verband Schweizerischer Lieferanten der Elektrobranche einberufene Versammlung mit dem Ziel, Mittel und Wege zu erörtern, um zu einem geordneten Zahlungsverkehr zurückzufinden und Arbeit zu beschaffen. Vertreten waren nicht nur die Verbände aus dem Elektrizitätsbereich, sondern jene aus der Wirtschaft ganz allgemein. Ein Sprecher der Nationalbank stellte richtig, dass die Weisung seines Institutes nur den privaten Haushalt im Auge habe, jedoch in keiner Weise den geschäftlichen Verkehr und dass die Berufung der Banken auf

diese Weisung im Verhältnis zu den Unternehmen völlig unberechtigt sei. Im Anschluss an diese Konferenz senkte das Noteninstitut den Diskontsatz und nahm die Empfehlung zur Begrenzung der Barzahlungen auch für den Privatbereich zurück, was auf den Geschäftsverkehr beruhigend wirkte.

### **Als Schweizer im Besitz geheimer deutscher Festungspläne**

Offenbar war es Kummler & Matter in Stuttgart rasch gelungen, eine besondere Vertrauensstellung zu erlangen. Jedenfalls hatten sich die Regionalinstanzen, von denen die Schweizer Firma noch in Friedenszeiten in Stuttgart mit Leitungsbauten auf dem Gebiete der Reichsfestung Ulm betraut worden war, wenig mit Fragen des militärischen Geheimbereichs befasst. So waren die ausführenden Equipen des ausländischen Montageunternehmens im Besitze aller höchst geheimen Festungspläne, als der Krieg ausbrach. Kummler reiste sobald er konnte nach Stuttgart, da Aarau von der deutschen Filiale kein Lebenszeichen mehr erhalten hatte. Dort fand er einen Anschlag an der Tür «Wegen Kriegsausbruch geschlossen». Vom Personal war niemand anzutreffen. Da er wusste, dass die Hauptarbeiten in Ulm im Gange waren, fuhr er noch gleichentags nach diesem Ziele weiter, das er mit vielen Unterbrüchen nach Mitternacht erreichte. Wie gewohnt begab er sich zum Hotel Russischer Hof, das nun aber mit Hotel Fezer angeschrieben war. Der Nachtportier wies ihn ab, da den Hotels verboten worden sei, Ausländer aufzunehmen. Kummler protestierte und berief sich zu dieser vorgerückten Stunde auf seine Stammkundeneigenschaft. Schliesslich wurde der Concierge gerufen, der Kummler kannte. Dieser bat um Kummlers Karte, auf der der Gast, wie

er wusste, als Direktor der Stuttgarter Filiale figurierte, und trug ihn kurzerhand als deutschen Staatsbürger ein.

Da ihm seine Lage nicht mehr geheuer schien, beriet sich Kummmler mit seinem in Ulm ansässigen Vetter Springer, der ihn mit einem Anwalt in Verbindung brachte. Man kam überein, dass sich Kummmler bei dem für den Süden Deutschlands neu ernannten Kaiserlichen Gouverneur, der zugleich Chef der Festung sei, melden solle. Da der Anwalt mit dem Gouverneur befreundet war, gelang es, für Kummmler eine Audienz in der schwer bewachten Kommandantur zu erwirken. Rechtzeitig begab sich Kummmler zum Grünen Hof bei der Donau-

*Verpflichtungserklärung  
im Zusammenhang mit  
der Festung Ulm*

KUMMLER & MATTER  
ELEKTRISCHE UNTERNEHMUNGEN  
U. MASCHINEN  
STUTTGART. VERPFLICHTUNG.

*Duplicat*

Die Unterzeichneten Angestellte der Firma Kummmler & Matter in Stuttgart haben heute den 20. August 1914 im Beisein des Herrn Hermann Kummmler, Direktor der Firma Kummmler & Matter in Stuttgart die Verpflichtung übernommen:

- I. Keine dem Deutschen Reiche zuwiderlaufenden oder schädlichen Handlungen vorzunehmen.
- II. noch über irgendwelche Erfahrungen oder Berichte, die sie während der Arbeiten speziell innert dem Gebiete des Festungsgürtels in Ulm wahrnehmen, an Drittpersonen Mitteilung zu machen, nicht einmal in gesprächsweiser unverbindlicher Form.
- III. sich innert dem Festungsgürtel Ulm nicht zu einer andern Zeit aufzuhalten, als zur Ausführung der Arbeiten, die unserer Firma von dem Oberschwäbischen Elektrizitätswerke in Biberach übertragen wurden, durchaus notwendig ist.
- IV. sich keiner Vergehungen gegen behördliche und militärische Erlasse schuldig zu machen und sich auf erste Aufforderung von behördlichen oder militärischen Personen mit ihren Ausweisen zu legitimieren.

Ulm, den 20. August 1914.

Namens der Firma  
*H. Kummmler & Matter*

brücke, betrat das festungsähnliche Gebäude, das mit «Kaiserl. Festungs-Gouvernement» beschriftet war, und gab der Wache sein Empfehlungsschreiben ab. Von einem Offizier begleitet, wurde der Besucher über Treppen und Korridore in einen Saal geführt, wo er einen höheren Militärbeamten in Gegenwart eines jüngeren Offiziers, der alles protokollierte, über die Kummmler & Matter erteilten Leitungsbau- und Installationsaufträge informierte und namentlich darüber, dass die Firma über alle Pläne des Reichsfestungswerks verfüge und auch über jene der Kasematten und der gelegten Minen. Der Beamte war konsterniert, dass man einem ausländischen Unternehmen diese Arbeit übertragen und die geheimen Pläne ausgehändigt hatte. Kummmler wurde über alle Details einvernommen, von wem das Unternehmen die Pläne erhalten habe, wer solche Pläne in Händen habe und welche Ingenieure, Techniker und Monteure an der Arbeit beteiligt seien, alles mit Personalien und Nationalität. Nachdem er den Pass deponiert hatte, wurde er entlassen und auf den nächsten Tag erneut vorgeladen.

Dieses Mal wurde Kummmler vom Gouverneur persönlich im Beisein höherer Offiziere einvernommen und musste alles wiederholen, was er tags zuvor schon zu Protokoll gegeben hatte. Dabei sah er, dass seine Aussagen erneut stenographisch festgehalten wurden. Nach Beendigung der Prozedur bemerkte der Gouverneur, dass die von Kummmler genannten Auftraggeber die Informationen in allen Punkten bestätigt hätten. Die hohen Militärs schienen überzeugt von Kummmlers Ehrlichkeit. Man war nun deutscherseits in der unangenehmen Lage, zu entscheiden, ob man der dringenden Fertigstellung der Arbeit durch die Schweizer oder einem Ar-

beitsunterbruch und dem Einsatz eines deutschen Unternehmens den Vorzug geben wollte. Man entschied sich für die Dringlichkeit. Kummler gab für sich eine Ehrenerklärung ab und übernahm es, von allen Mitarbeitern, die im Bereich der Festung installierten, eine schriftliche Erklärung einzuholen, die eidesstattlich bekräftigt werden musste. Auf Verrat stand zudem Todesstrafe oder Festungshaft.

Nach dem Verhör führte der Gouverneur mit Kummler noch ein vertrauliches Gespräch, worin er ihm eröffnete, dass er selbst und die deutsche Filiale sich in einer höchst bedenklichen Lage befunden hätten und dass man ihn bei Widersprüchen mit den Erklärungen der auftraggebenden Regionalinstanzen in Gewahrsam genommen hätte. Er, der Gouverneur, habe die ganze Angelegenheit dem Kaiserlichen Generalkommando unterbreiten müssen, das in Aachen residiere und sich schliesslich auf Drängen der Auftraggeber dafür entschieden habe, der Schweizer Firma die Fertigstellung der Bauten zu überlassen.

Kummler stimmte einer Rückgabe der Pläne zu, da er und die übrigen Beteiligten inzwischen über die nötigen Kenntnisse der Örtlichkeit verfügten. Er erhielt einen blauen Passepartout zur Inspektion des Fortgangs der Installationen und deren Unterhalts, der ihm für die ganze Dauer des Krieges und die Nachkriegszeit belassen wurde. Damit fand ein Abenteuer, in das Kummler unverschuldet durch den plötzlichen Ausbruch des Krieges verwickelt worden war, ein glimpfliches Ende.

Mitte September 1914 wurden die gesamten Kräfte der Stuttgarter Filiale auf die Festung Ulm verlegt, da von der deutschen Heeresleitung ein Einmarsch der französischen Armee befürchtet wurde.

### **Die Realität des Krieges . . .**

Der Kampf um Kupferdraht, dessen Preis sich verdoppelt hatte, wurde bald zur Überlebensfrage. Bis auf den Einzug des Leitungsdrahtes beendete Installationen lagen brach und wurden nicht bezahlt. Neuaufträge wurden nur erteilt, wenn nachgewiesen werden konnte, dass genügend Material vorhanden sei. Schliesslich wurden in Marseille und Le Havre fünf Wagen Kupfer requiriert, die man in Aarau dringend benötigte. Kummler vernahm von einem Freund in Marseille, dies sei auf Anordnung höchster Stellen in Paris geschehen, da Kummler & Matter in Deutschland eine Filiale unterhalte, in Aarau in der Person des Ingenieurs Gruner einen Deutschen in leitender Stellung beschäftige und drittens für Frankreich keine Munition herstelle. Unter dem Zwang der Dinge musste man mit Paris verhandeln und unterzog sich angesichts des folgeschweren Kupfermangels den gestellten Forderungen. Die Stuttgarter Niederlassung wurde umgegründet und hiess fortan Gesellschaft für elektrische Anlagen mbH (GEA). Man trennte sich von Gruner, der ohnehin mit Kriegsbeginn ins Heer einberufen worden war. Schliesslich mussten an Frankreich «Détonateurs» geliefert werden, deren Herstellung nicht zum Fabrikationsprogramm von Kummler & Matter gehörte. Letzteres rief das Eidgenössische Militärdepartement auf den Plan, das sich für die Motive interessierte, die das Unternehmen veranlasst hatten, die Fabrikation für Frankreich aufzunehmen. Man gab sich in Bern mit dem Hinweis auf die Zwangssituation befriedigt, indem die Lösung schliesslich auch in schweizerischem Interesse lag. Auf Grund der Lieferung nach Frankreich gelangte man vom Generalstab an Kummler & Matter mit der Frage, ob sich Aarau bereit erkläre, Rüstungsmaterial auch

*Leitungsbau Kumm-  
ler & Matter in Deutsch-  
land: Aufstellen eines  
Gittermastes*



für die eigene Armee zu liefern. Da dies nicht nur neuen Raum, sondern auch die Anschaffung von Spezialmaschinen, -werkzeugen und -apparaten erforderte, musste besonderes Augenmerk auf die Frage der Rentabilität einer weiteren Produktionsumstellung für eine beschränkte Periode gerichtet werden. Trotz grosser Ungewissheit über die Dauer des Krieges und damit über die Möglichkeit der Amortisation der Investition entschloss sich Kummmler & Matter, dem Generalstab eine positive Antwort zu erteilen. Erstens fühlte sich die Firma der eigenen Armee verpflichtet, deren Munitionsvorrat äusserst knapp bemessen war, und zweitens konnten vorläufig sichere Arbeitsplätze ausserhalb des Normalprogramms geschaffen werden, dessen Zukunft ungesichert war. Nach nur drei Monaten war der Erweiterungsbau der Fabrikationslokalitäten unter Dach und der durchgehende Produktionsbetrieb konnte in drei Schichten zügig an die Hand genommen werden.

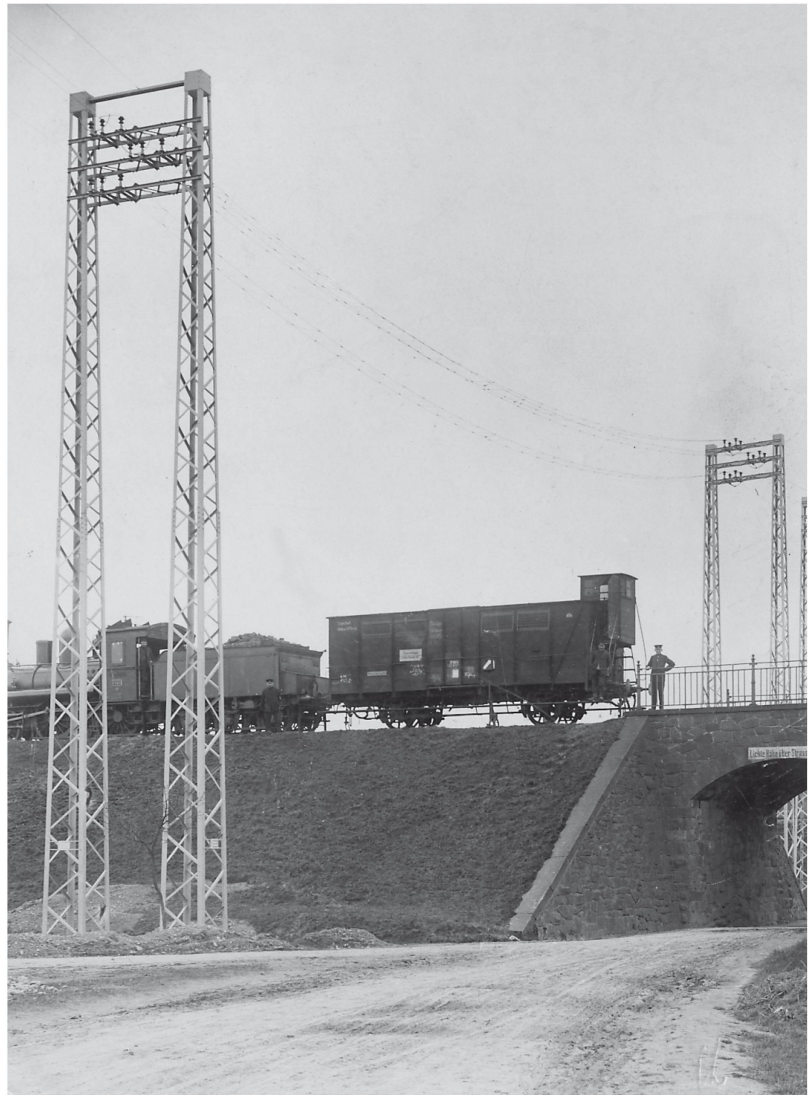
Das Unvermeidliche trat ein: Die Kaiserliche Gesandtschaft in Bern warf Kummmler & Matter Neutralitäts-

verletzung vor und wies darauf hin, dass das Unternehmen zu jenen Schweizer Firmen zähle, die im Genuss der grössten Eisenlieferungskontingente des Deutschen Reiches ständen. Diese Vorzugsstellung als Bezüger von strategisch wichtigem Material war darauf zurückzuführen, dass Kummmler & Matter wegen der Umstellung auf Gittermastenträger im Hochspannungsleitungsbau in den Vorkriegsjahren zum grossen Importeur geworden war, was man von deutscher Seite auch nach Kriegsbeginn nicht vergessen hatte. Überdies war das Aarauer Unternehmen durch das Geschäft in Stuttgart dem Deutschen Reich verbunden. Kummmler wollte wiederholt zur Kontrolle des Leitungsbaus in Stuttgart, Ulm, Rochlitz, Leipzig, Dresden, Freiberg (Sachsen) und Berlin und hatte auch Kontakte mit der Reichs-Heeresleitung und dem Stuttgarter K & K-Kriegsministerium. Kummmler & Matter arbeitete in der Folge auch für das Deutsche Reich.

Am 15. Oktober 1915 befand sich Kummmler auf der Reise von Stuttgart kommend über Ulm nach Friedrichshafen und der Schweiz. Der D-Zug,

der die Strecke von Ulm bis Friedrichshafen ohne Halt zu durchfahren hatte, wurde auf der Station Biberach plötzlich angehalten. Der Zugführer und die Schaffner rannten dem Zug entlang und durch die Coupés und riefen einen Herrn Kummler aus der Schweiz aus. Der Gesuchte gab sich zu erkennen und wurde mit aller Höflichkeit zur Station gebeten, wo ihm der Vorstand eröffnete, dass ihn das K & K-Kriegsministerium in Stuttgart in wichtiger Angelegenheit dringendst zu sprechen wünsche. Die bahntelefonische Verbindung sei schon hergestellt. Kummler wurde mit streng vertraulicher Mission beim Eidgenössischen Militärdepartement betraut, auf deren Inhalt sich kein Hinweis findet. Nach Beendigung des Gesprächs wurde der kleine Schweizer, dem man das Köfferchen und den schwarzen Überzieher, den er stets bei sich hatte, dienstbeflissen nachtrug, vom Vorstand und seinem Stellvertreter unter Erweisung höchster Reverenz zurück zum Zug begleitet. Aus allen Fenstern starrten Gaffer, um sich den anscheinend hochgestellten Mann, dessentwegen man den D-Zug über zehn Minuten hatte warten lassen, näher zu besehen.

Nachdem sich der Zug wieder in voller Fahrt befand, promenierten die Passagiere vor Kummlers Coupé auf und ab, was dieser in seinem höchst anschaulichen Bericht mit dem Besucherstrom vor einem Käfig in der Menagerie verglich. Im Coupé selbst hatte er sich lästiger Fragerei zu erwehren. In Friedrichshafen schliesslich wurde er vom Zugführer unter Umgehung der Bahnsteigsperrung und der Pass- und Zollkontrolle direkt aufs Schiff nach Romanshorn geleitet. Zufolge der Verspätung, die der Zug erhalten hatte, kamen auch die anderen Passagiere in den Genuss einer speditiven Grenzabfertigung.



Tags darauf entledigte sich Kummler in Bern seiner Mission und hatte die Gelegenheit, sich mit Direktor Wagner, dem Chef der kriegstechnischen Abteilung, über den Stand des Krieges zu unterhalten.

Eine derart beförderliche Art der Grenzpassage blieb ein seltenes Privileg. In der Regel war der Grenzübertritt auch für Kummler belastet von umständlichen Prozeduren, vor allem dann, wenn er Akten und Pläne für den Leitungsbau oder Lehren zur Herstellung des bestellten Materials nach Aarau mitzunehmen hatte. Die Zollbeamten durchbohrten ihm sogar die Sohlen und nahmen peinliche Körpervisitationen vor. Dazu kamen An- und Abmeldungen an den deutschen Bestimmungsorten und der Bezug der Lebensmittelmarken, alles verbunden

*Kummler & Matter in Deutschland: Sicherheitsüberführung bei (Dampf-)Bahnstrecken*

mit langen Märschen von Amt zu Amt. Dabei vergingen Stunden und auch Tage in einer ohnehin schon angespannten Lage.

Auf den vielen Reisen in deutschen Zügen kam Kummler nicht nur mit der Zivilbevölkerung in Kontakt, sondern auch mit verletzten Frontheimkehrern, die vom Grauen des Grabenkampfs berichteten, von den 42-cm-Geschützen, die in Fernbedienung auf die Distanz von 200 Metern gezündet würden und den Boden weitherum zum Zittern brächten, von den Fallbohrern, die französische Aeroplane über den Linien fallen liessen und die den Getroffenen in der ganzen Länge durchbohrten, und von vielem anderem mehr.

In Friedrichshafen stieg Kummler regelmässig im Hotel Deutsches Haus ab und begegnete dort öfters einem sympathischen älteren Herrn. Da sich die Begegnung wiederholte, bat der Herr eines Tages Kummler zum Essen an seinen Tisch. Er sei der Besitzer des Hotels, sein Name sei Zeppelin. Die beiden Männer kamen auf Erfindungen und Neukonstruktionen zu sprechen. Da er in Kummler einen Gesprächspartner gefunden hatte, dessen Interessen gleich gelagert waren, schüttete Zeppelin sein Herz aus, berichtete von seinen Misserfolgen und vom Verlust des von Freunden ausgeborgten Geldes. Kummler versuchte ihn zu trösten und spendete eine Flasche Wein, um sein Glas auf Glück und Erfolg mit Zeppelin Nr. 3 zu erheben. Die Begegnung mit Graf Zeppelin wiederholte sich, wenn Kummler auf seinen vielen Reisen über Friedrichshafen im Deutschen Hause übernachtete.

Im Laufe des Krieges wurden die Reisen stets beschwerlicher. Die Hotelzimmer und die Züge blieben im Winter ungeheizt. Nur allzu oft verkehrten D-Zugwagen mit zerschosse-

nen Scheiben und ohne Licht. Die Passagiere waren dem eisigen Zugwind ausgesetzt und versuchten, sich mit Gymnastik etwas Körperwärme zuzuführen. Auch das Essen in Hotels und Speisewagen spiegelte die Nahrungsmittelnot.

### **... und seine langen Schatten**

Bereits 1911 hatte ein Komitee von Initianten den interessierten Gemeinden eine Studie für den Bau einer elektrischen Schmalspurbahn von Langenthal über Roggwil, St. Urban und Untersteckholz nach Melchnau unterbreitet. 1913 erfolgte die Gründung der Langenthal-Melchnau-Bahngesellschaft. Präsident war Grossrat Rufener in Langenthal. Ingenieur C. Braun, bisher bei der Rhätischen Bahn beschäftigt, wurde mit der Leitung des Baus der Bahn betraut. Direktor war ein O. Kull. Kummler & Matter wurde der Bau der Kontakt- und Speiseleitung übertragen. Die Arbeit war in der allerschwierigsten Wirtschaftslage der Kriegszeit durchzuführen. Die 16 Kilometer lange Fahrleitung mit zwei Drähten und einer Spannung von 1000 Volt wurde unter Verwendung einer neuen Art von Auslegern gezogen, die Kummler & Matter bei der Langenthal-Jura-Bahn erprobt und mit Patentschutz versehen hatte. Diese waren elegant und leicht, feuerverzinkt und seitlich schwenkbar. Zur Vermeidung unerwünschter horizontaler Wanderung wurde die Leitung alle 500 Meter fest verankert. Das brachte eine wesentliche Gewichtsverminderung, eine Verbesserung des Durchhangausgleichs und niedrigere Kosten. Die Holzmasten wurden nach dem ebenfalls bereits erprobten und patentierten Schwellenfundamentalsystem in den Boden eingelassen. Der Mangel an Kupferdraht zwang zum Ersatz durch galvanisierten Eisendraht, der in kurzen Intervallen von einer Speiselei-

tung in Form eines Seils aus Aluminium versorgt wurde. Die Stromabnehmer waren aus Profil-Flusseisen hergestellt. Zur Verminderung der Abnutzung des Schleifkontakts wurde der Fahrdraht im Zickzack angeordnet.

Sogar die Beschaffung des verzinkten Eisendrahtes als Ersatz für Kupfer war mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Im Juni 1916 hatte Kummler & Matter über Kägi & Cie. in Winterthur bei Felten & Guillaume Carlswerk AG in Köln-Mülheim 10 Tonnen dieses Drahts bestellt, lieferbar im Oktober. Als die Lieferung nicht erfolgte, wurde wiederholt gemahnt, doch leider stets vergeblich. Kummler & Matter wies auf den Schaden hin, der daraus erwachse, dass die Bahn, sobald sonst fertig gebaut, wegen fehlender Fahrleitung nicht betrieben werden könne. Da man sich des Eindrucks nicht erwehren konnte, dass sich der Lieferant aus dem Vertrage stehlen wolle, wurde angesichts der Teuerung gar ein Preisaufschlag offeriert. Man wies auch auf die Verbindung zur deutschen Heeresverwaltung hin. Das Carlswerk verlangte schliesslich eine Akontozahlung, lieferte aber noch immer nicht. Am 2. Mai 1917 begab sich Kummler nach Bern zu Bundesrat Schulthess, dem Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes, um sich mit ihm zu beraten. Schulthess empfahl Kummler, sich persönlich zu Kommerzienrat Guillaume, dem Chef des Unternehmens, zu begeben, versehen mit einem Empfehlungsschreiben des Politischen Departementes. Daraufhin suchte Kummler Bundesrat Motta auf, der das Empfehlungsschreiben in Auftrag gab und dazu noch einen Ausweis als Kurier des Departementes, um der Mission mehr Gewicht zu geben. Kummler reiste am 7. Mai in Begleitung des Ingenieurs Braun via Schaffhausen-Singen-Gottmadingen-Karls-

ruhe und Mannheim nach Köln und sprach bei Guillaume vor, der nicht ganz im Bilde war und einen Oberingenieur zu sich rief. Er bedauerte die Verspätung und verwies auf die kriegsbedingte abnorme Situation, erteilte aber den Befehl zur sofortigen Auslieferung des bestellten Drahtes. Da Kummler vorgab, er dürfe Köln nicht verlassen, bis er sich von der Verfrachtung des Materials persönlich habe überzeugen können, wurde dem Oberingenieur Weisung erteilt, die Schweizer zum Güterbahnhof zu begleiten, wo der Draht verladen werde. Wohl war der Wagen, in den Eisendraht verladen wurde, nach Basel als Transitort angeschrieben, nicht jedoch nach Langenthal. Auf Kummlers Frage, welches denn der Bestimmungsort der Ware sei, wurde ihm Mailand angegeben. Kummler und Braun begaben sich wieder ins Carls-

*Langenthal-Melchnau-Bahn. Empfehlungsschreiben für Hermann Kummler zur Eisendrahtbeschaffung 1917 in Deutschland*

976

Schweizerisches  
**Politisches Departement**  
 Abteilung für Auswärtiges

126 fw.  
 Bitte diese Buchstaben  
 in der Antwort wiederholen

E m p f e h l u n g .

Die Abteilung für Auswärtiges des Schweizerischen Politischen Departement beehrt sich, dem Wohlwollen der Kaiserlich Deutschen Zivil und Militärbehörden den Schweizerbürger Herrn


Hermann K U M M L E R ,  
der BAU-FIRMA  
 von Aarau (Kanton Aargau), Direktor der Langenthal-Melchnau Bahn , bestens zu empfehlen.

Herr Hermann KUMMLER wünscht sich nach KÖLN zu begeben um 10 Tonnen 8 mm Eisendraht für die Kontaktleitung der genannten Bahn entgegenzunehmen . Die Ausfuhrbewilligung seitens der deutschen Behörden ist bereits erteilt worden.

Bern , den 2. Mai 1917.

SCHWEIZERISCHES  
 POLITISCHES DEPARTEMENT  
 Der Chef  
 der Abteilung für Auswärtiges

C. A.  
*Hubert*



Langenthal-Melchnau-Bahn: Reisepasseintrag für Eisendrahtbeschaffung bei Felten & Guilleaume Carlswerke AG in Köln-Mülheim

Einnahme-Buch

Seite 7827

Co livret est de 16 pages.

Gut zur einmaligen Reise:

von Aarau  
über Gottmadingen  
nach Deutschland  
zum Aufenthalt in  
Köln u. Frankfurt  
u. Stuttgart

Reisewerk: Einkauf von  
Eisendraht.

und zurück über Gottmadingen  
in der Zeit vom 7. Mai 1917  
bis zum 16. Mai 1917

Basel, den 4. Mai 1917.

Kaiserlich Deutsche Konsul.

Bloom

KANTON AARGAU  
POLIZEI-REKTION

Thayngen-Bahn  
am 1917 nach  
St. Gottmadingen  
= 7. Mai 1917 =

Abgemeldet 5.17 Uhr  
Reiseziel Frankfurt  
Reisewerk Eisendraht

Polizeikommissar  
4. Polizei-Revier  
Cöln

Stadt. Verwaltungsstelle  
Cöln II

Dieses Büchlein umfasst 16 Seiten.  
Questo libretto consta di 16 pagine.  
B. & W. - III. Nr. 3500.

werk, um die neue Situation zu klären. Man sagte ihnen, die Lieferung nach Italien sei derart dringend, dass man sie vorgezogen habe, verspreche jedoch den Abgang des Wagens für die Schweiz auf den 25. Mai und somit noch vor dem 29., dem Verfall der ministeriellen Bewilligung zur Ausfuhr. Den Emissären blieb nichts anderes übrig, als sich auf Treu und Glauben zu verlassen und in die Schweiz zurückzureisen. In der Tat kam der Draht am angegebenen Termine an und wurde umgehend aufmontiert. Am 6. Oktober wurde die Bahn in Betrieb genommen, ohne Verzögerung trotz der verspäteten Lieferung des Drahtes. Im Jahre 1925 ersetzte man dann den Eisen- durch Kupferdraht.

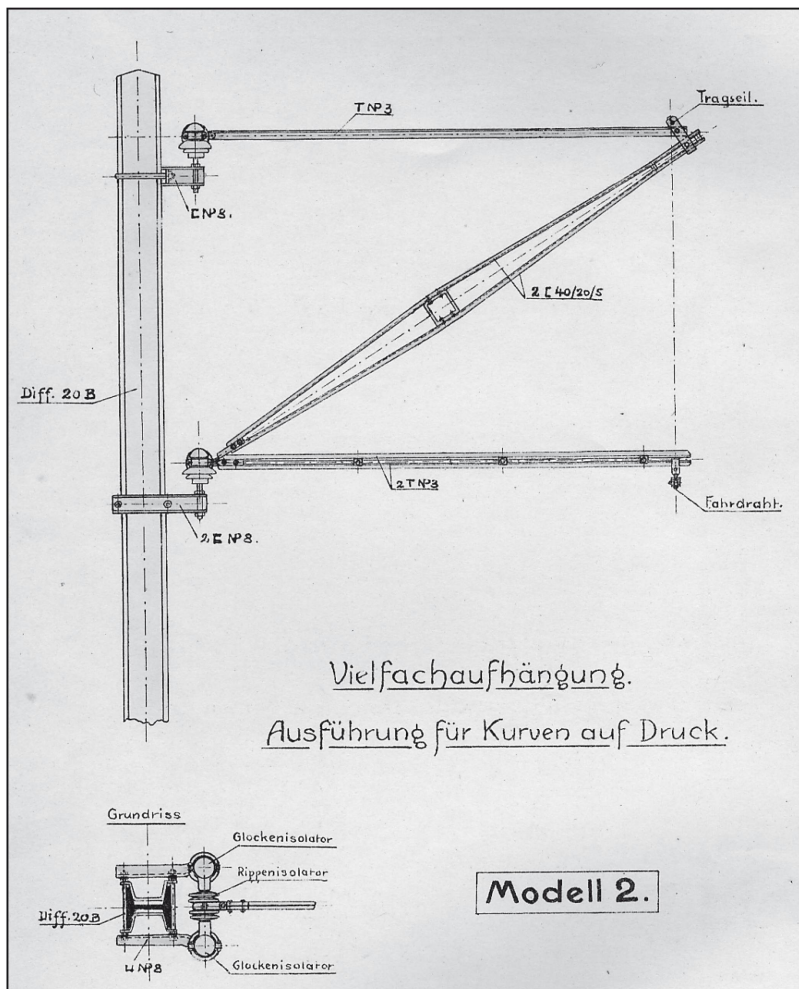
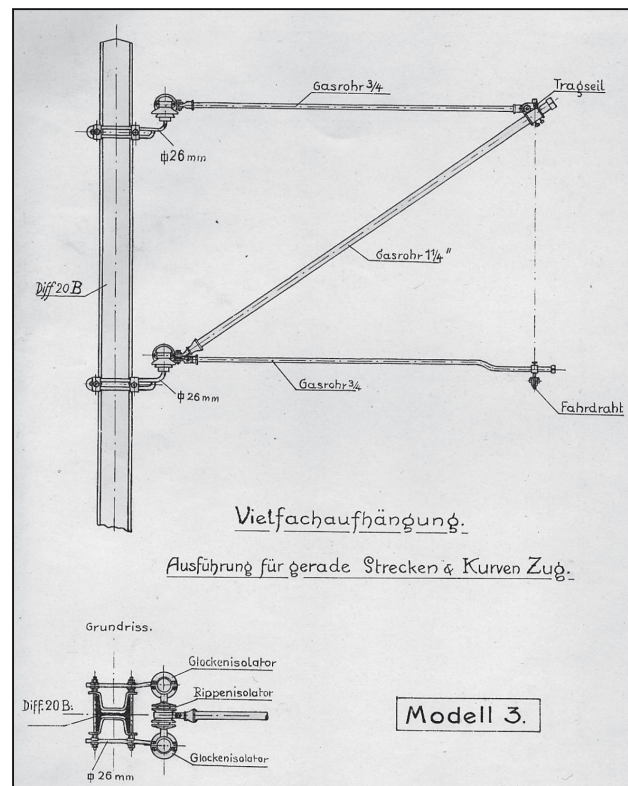
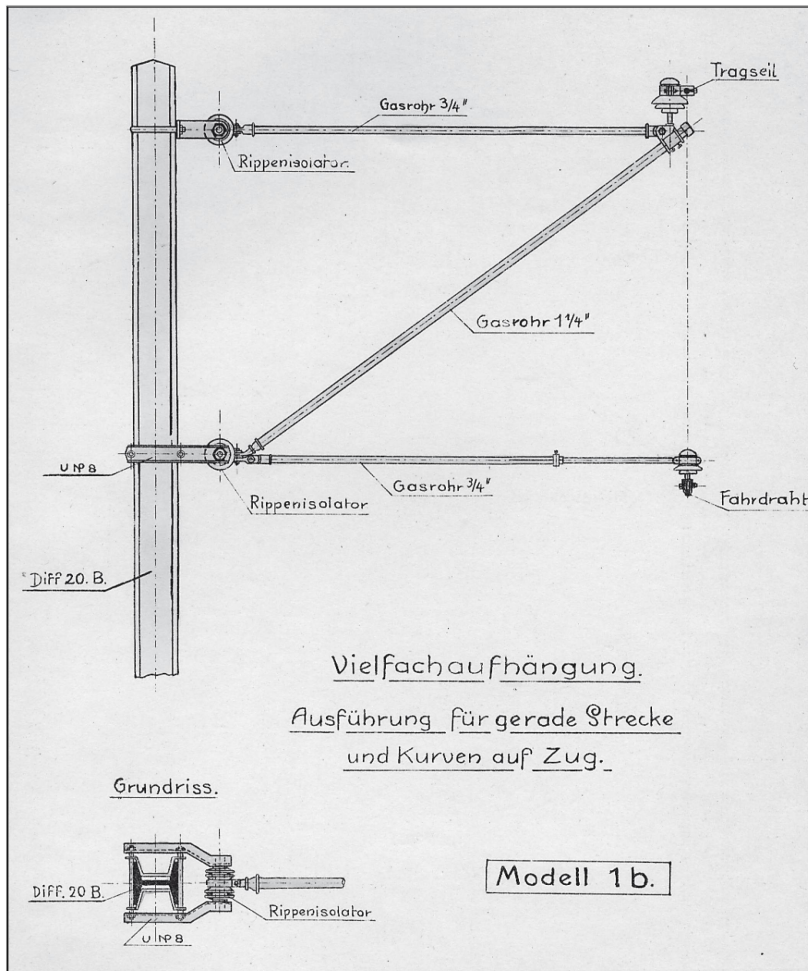
Im Anschluss an das am 1. Oktober 1921 in Kraft getretene Gesetz über die Arbeitszeit, das den Arbeitstag für die Schweiz im Alleingang auf acht Stunden reduzierte, prognostizierte Kummeler schwerwiegende Folgen für die Rentabilität der Bahnen, verwies auf die Entwicklung des Automobils bei gleichzeitiger Erhöhung der Bahn-

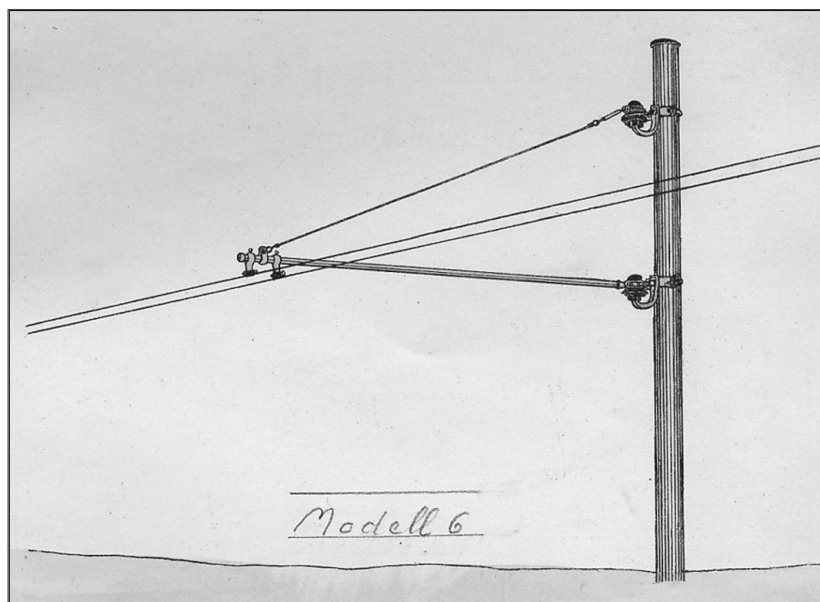
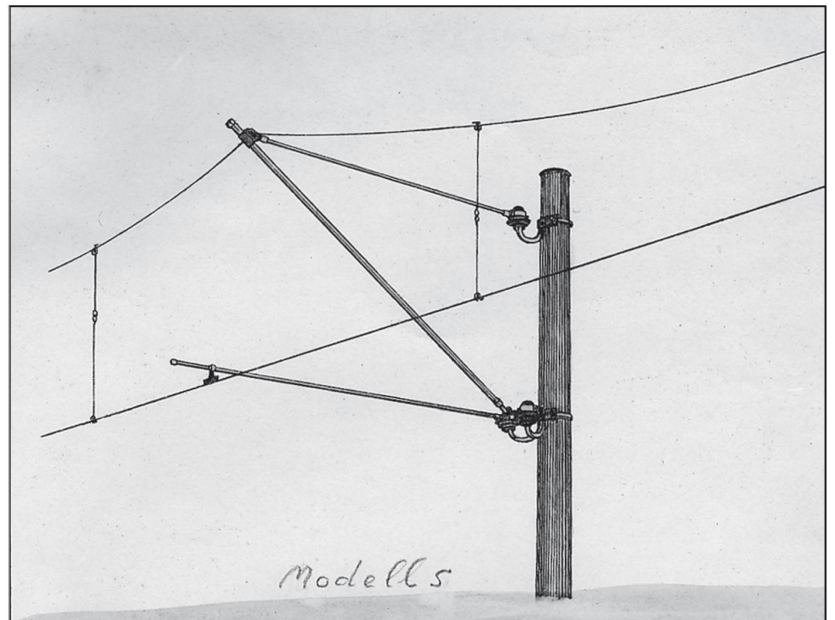
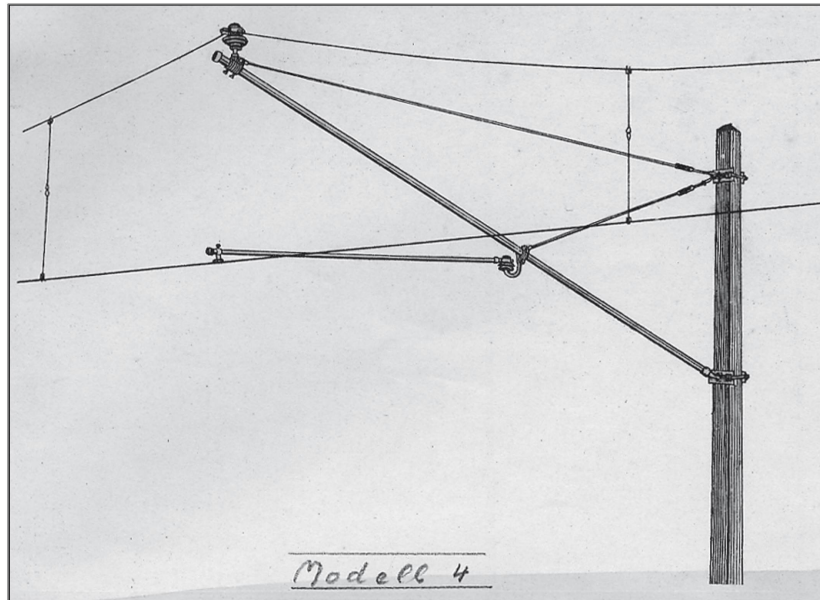
tarife und warf die Frage nach der Rentabilität der Strassen auf.

Noch während die Langenthal-Melchnau-Bahn im Bau begriffen war, wurde Kummeler & Matter mit dem Leitungsbau der Solothurn-Niederbipp-Bahn betraut, die sich mit 17 Kilometern Leitungslänge organisch in das Netz der Solothurn-Bern- und der Langenthal-Jura-Bahn einfügte. Die Solothurn-Niederbipp-Bahn wurde als Schmalspurbahn für 1100 Volt Gleichstrom konzipiert. Auf Stadtgebiet von Solothurn wurde für die Fahrdratfixierung die Vielfachaufhängung gewählt. Die Masten, versetzt in Distanzen von 50 Metern, trugen ein isoliert geführtes Tragseil, an dem alle sechs Meter durch horizontal hängende Drähte der Fahrdrat befestigt wurde, dessen Hängekurve äusserst flach verlief und damit höhere Geschwindigkeit ermöglichte. Über Land kamen Masten aus Holz und auf Stadtgebiet Betontträger zur Verwendung.

Am 13. November 1918, als sich die soziale Spannung ihrem Höhepunkte näherte und ein geplanter Anschlag auf Aarau bedeutende Militärinstal-

**Patentierte Mehrfachaufhängungen  
System Kumm-  
ler & Matter 1917:  
Modelle 1b/2/3/4/5.  
Einfachaufhängung:  
Modell 6**

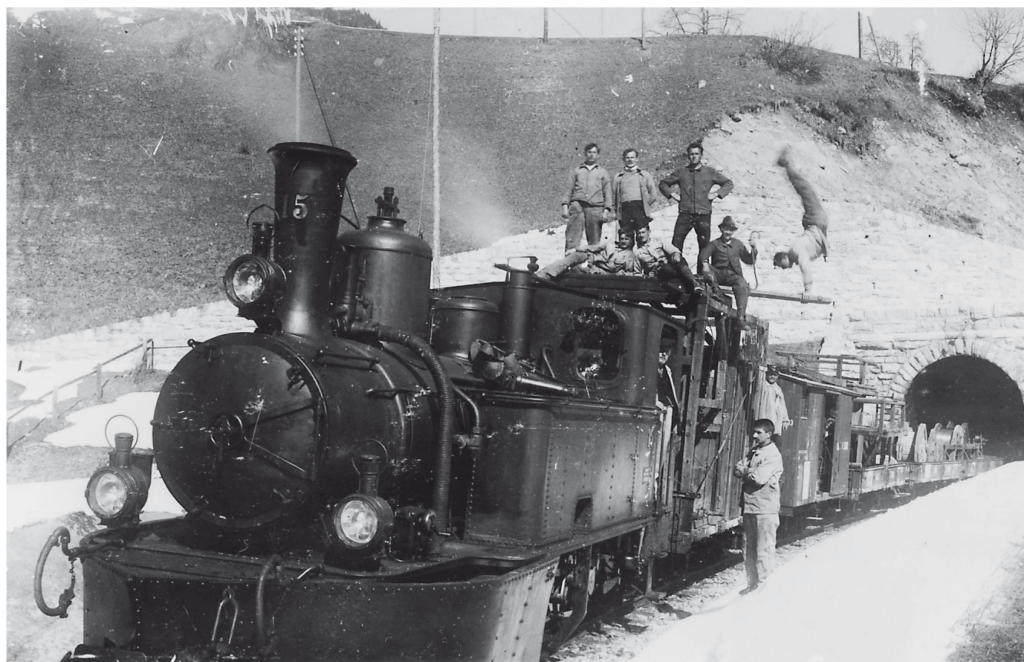




ten im letzten Moment verhindert werden konnte, vor der Firma Kern & Co. ein Radau ausbrach und die Metallarbeiter der Firmen Kern, Aeschbach und Kummler & Matter in den Ausstand traten, wurde Kummler von der Aarauer Arbeitgeberschaft mit der Koordination der Massnahmen zum Schutze der Betriebe und dem Geleit für die Arbeitswilligen betraut. Er richtete in seinem Haus an der Herzogstrasse die Zentrale ein und organisierte ein Kommunikationssystem mit Meldefahrern. Abgesehen von kleineren Scharmützeln ohne Schussabgabe zwischen Streikenden und Polizei, konnten ernsthafte Konfrontationen auf dem Platz vermieden werden. Ein Versuch, von Aarau her Arbeiter auf der Strecke der Rhätischen Bahn zum Streike aufzumuntern, misslang.

Für die Auslastung des Betriebes in den langen Jahren, in denen Europa vom Krieg gezeichnet war, wurde Kummler & Matter die Rechnung in Form der Sondersteuer für den Kriegsgewinn präsentiert. Der Konflikt, der sich bei der Veranlagung ergab, betraf vor allem die Abschreibungen auf den

Maschinen, die nur der Munitionsherstellung gedient und rund um die Uhr im Einsatz gestanden hatten. Kummler musste dafür kämpfen, dass hierauf nicht Normalansätze angewendet wurden. Ein weiterer Punkt betraf die Abschreibung des Verlustes, der sich nach dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches aus dem Stuttgarter Geschäft ergab, sowie der übrigen kriegsbedingten unbezahlten Forderungen, die Kummler & Matter besonders gegenüber Frankreich hatte. Die Verhandlungen mit der Kommission hatten zu Beginn in einem denkbar schlechten Klima stattgefunden. Kummler war von einem Mitglied des eidgenössischen Gremiums als Betrüger bezeichnet worden, worauf er seine Akten eingepackt, sich erhob, Hut und Mantel vom Ständer genommen und sich verabschiedet hatte. Nachdem ihn der Präsident gebeten hatte, wieder Platz zu nehmen, konnte das Gespräch auf sachliche Argumentation ausgerichtet werden. Schliesslich wurde Kummler & Matter eine Reduktion der auferlegten Steuer zugestimmt.



*Rhätische Bahn: Bauzug Kummler & Matter mit Lok G 3/4 15 zwischen Tavanasa und Trun, Tiraun-Tunnel, km 59 900, Winter 1921/22*