

Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 78 (2004)

Artikel: Schweizerische Automobil-Gesellschaft Aarau 1900/01
Autor: Kleiner, Beat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-558930>

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: 22.05.2025

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

Beat Kleiner

Schweizerische Automobil-Gesellschaft Aarau 1900/01

Die Geschichte des Automobils in der Schweiz beginnt zumindest teilweise in Aarau. Innovative Unternehmer nahmen sich dem neuen Verkehrsgerät an und versuchten, das Interesse einer breiteren Bevölkerung zu wecken.

Im September 1899 unternahmen Hermann Kummler, Elektrounternehmer in Aarau, und Alfred Oehler senior, Gründer der Eisenwerke Aarau, eine Studienreise nach Berlin, wo sie die dortige Automobilausstellung und die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG in Marienfelde besichtigten. Die beiden innovativen Aarauer Industriellen wollten das damals noch neue Verkehrsmittel persönlich in Augenschein nehmen. Auf der Rückfahrt liess sich Kummler überdies von Carl Friedrich Benz seine Produktion von Motorwagen für Personen- und Güterbeförderung in Mannheim zeigen. Diese Reise war wohl Anstoss für eine Zusammenkunft auto-

mobilitinteressierter Aarauer Unternehmer am 18. Dezember im Hotel Gerber (später Aarauerhof) in Aarau, an der die Gründung einer Gesellschaft zur Einführung von Motorwagen auf dem Gebiet der Schweiz besprochen wurde. Schon am 3. Januar 1900 fand am selben Ort die konstituierende Generalversammlung der Schweizerischen Automobil-Gesellschaft (S. A. G.)¹ statt, an der sich Leute mit Rang und Namen aus der Aarauer Wirtschaft beteiligten (siehe Kasten). Das gezeichnete Aktienkapital betrug 100 000 Franken.² Statutarischer Zweck der Gesellschaft war, «das Verkehrsmittel der Motorwagen im Gebiete der Schweiz einzuführen und zu fördern, Vertretun-

Hauptaktionäre:

H. Kummler; H. Kummler & Cie.; H. Rüetschi, Glockengiesser; Kummlers Schwager E. Wassmer-Kummler, Kaufmann; Major O. Amsler, Prokurist der Firma Rüetschi, und C. Gänsslen³

«Vorstand» (Verwaltungsrat):

O. Amsler*, Präsident; Oberst R. Sauerländer, Verleger, Vizepräsident; F. Oboussier; H. Jäggi-Weber*; A. Schmuziger-Staeheli; A. Oehler*; E. Wassmer; H. Rüetschi und H. Kummler

Direktor (Delegierter des Verwaltungsrates):

H. Kummler

* Mitglieder des Geschäftsleitenden Ausschusses

gen von im Bau dieser Wagen leistungsfähigen Firmen zu übernehmen und ferner die Motorkutscherei zu betreiben.» Die Gesellschaft mietete die notwendigen Räumlichkeiten bei H. Kummeler & Cie.

Motorkutscherei, Vertretungen und die Hoffmann-Wagen

Das Unternehmen stand personell und strukturell unter einem schlechten Stern. Obschon im statutarischen Zweck nicht erwähnt, wurde auch der Eigenbau von Wagen aufgenommen. Es fehlten solide Grundlagen, um so viel Neuland zu betreten. Schon anlässlich der zweiten Sitzung des Verwaltungsrates vom 16. Januar 1900 zeigten sich erste Schwierigkeiten: Hoffmann,⁴ der «Erfinder und Constructeur», der bei Rüetschi einen Wagen erstellt hatte und auf Empfehlung Rüetschis für den Wagenbau in der neuen Gesellschaft vorgesehen war, machte an den von seinem Pa-

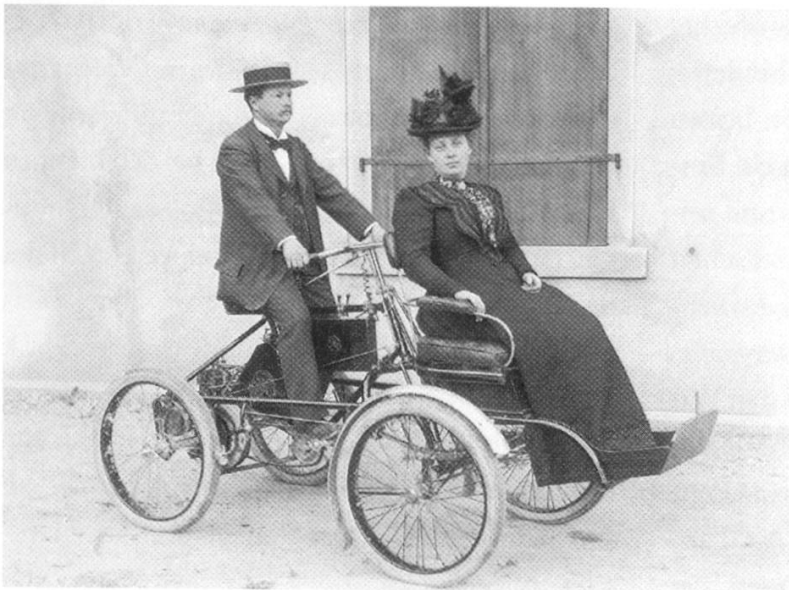
Die Reklamebilder reichen vom Dreirad über die Chaise und einen Hotelomnibus bis zum undefinierbaren Trolleybus/Tramwagen.

tron an die Gesellschaft abgetretenen Objekten, einem Wagen Typ I «alte Chaise», einem Wagen Typ II und Plänen für Typ III, Eigentumsrechte geltend, was diesen aber nicht daran hinderte, Hoffmanns Motor «entschieden als den besten der Welt» zu preisen; «Benz sei dagegen ein Kinderspiel.» Kummeler beanstandete aufgrund seiner Prüfung des von Rüetschi der Gesellschaft übertragenen Hoffmannschen Materials das Fehlen von Modellen «für die Seilbremse, Berggang, Sperrvorrichtung und Kettenräder» für den Wagentyp III, während der Wagentyp II überhaupt nicht fahrbar sei. Dazu kam, dass die Firma Benz & Co, deren Generalvertretung die S. A. G. anstrebte, auf einem Exklusivvertrag bestand, der

auch die eigene Wagenproduktion der S. A. G. in Frage gestellt hätte.

Anlässlich dieser Sitzung wurde berichtet, dass der leitende Ausschuss einen Wagen «Benz Comfortable» für die Motorkutscherei bestellt habe, dass sich Direktor Bircher der Kantonalen Krankenanstalt und Rudolf Siebenmann, Bierbrauer, für Automobilwagen interessierten, dass mit einem höheren Militär Kontakt aufgenommen worden sei und die Aargauer Regierung beschlosse, ein Reglement für den Automobilverkehr zu schaffen. Schliesslich vertraten Rüetschi, Oehler und Kummeler die Meinung, das Hauptaugenmerk sei «auf Wagen ohne Riemen und Kettenbetrieb zu richten, also mit eingekapseltem in Öl laufendem Triebwerk».

An der Sitzung des Verwaltungsrates vom 26. März 1900 wurde auf Empfehlung Rüetschis die Aufnahme der Produktion von zwei Hoffmann-Wagen, Typ III und IV, genehmigt. Für den Wagen Typ IV lag eine Bestellung von Rüetschi selbst vor, der überdies bekannt gab, dass sich für diese Wagen die Herren Schmidt, Uhrenfabrikant in La Chaux-de-Fonds, Rauch in Lotzwil, Oberst Krebs in Biel und Dr. Manderli in Schöffland interessierten, sofern sie den in sie gesetzten Erwartungen entsprächen. Die vom leitenden Ausschuss vorgenommenen Bestellungen eines «elektrischen Hotelwagens für 9 Personen (Berlin) zu circa M 12 000.– und eines Dreirades mit Vorspannwagen De Dion Bouton» wurden ratifiziert. Der Direktor wurde beauftragt, «sich bei den hiesigen Bäckern & Metzgern umzusehen, ob das Dreirad-Vierrad nicht zum Transport resp. Vertragen des Brodes & Fleisches geeignet wäre». Der Hotelwagen der Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Marienfelde wurde Franz-Josef Durrers Hotel «Reichenbachfall» zum Transport der Hotelgäste vom Bahnhof Meiringen zum Hotel sowie zu den nahegelegenen Wasserfällen und zur Aareschlucht vermietet.



Die höchst ambitionierten Geschäftsreklamen der S. A. G. priesen «Motorfahrzeuge aller Art, sowohl für Luxus-, Sport- und Geschäftszwecke als auch für Omnibus- und Lastverkehr», eine eigene Reparaturwerkstätte sowie eine Motorkutscherei an. Die Reklamebilder reichen vom Dreirad über die Chaise und einen Hotelomnibus bis zum undefinierbaren Trolleybus/Tramwagen.

Daimler-Omnibus

Am 12. Juni 1900 teilte Präsident Amsler dem versammelten Verwaltungsrat mit, dass «von der Motorwagengesellschaft München eine Offerte eingelaufen sei über 4 Benzin Motor-Omnibusse die, weil ausser Betrieb gestellt, billig erhältlich seien». Nachdem die eidgenössische Oberpostdirektion der S. A. G. in Aussicht gestellt habe, probeweise den Betrieb einer Postlinie zu übertragen, stelle sich die Frage, ob neben dem bestellten elektrischen Omnibus nicht ein Reservewagen in Verkehr zu stellen sei. Offensichtlich wollten die Initianten die S. A. G. in Erweiterung der Motorkutscherei auch noch im fahrplanmässigen Linienbetrieb der Personenpost etablieren. Es ist anzunehmen, dass dies nicht nur zum Zweck der Gewinnerzielung, sondern auch zur Erschliessung Aaraus mit öffentlichen Verkehrsmitteln geschah.

Kummler, der die Omnibusse in München be-
sichtigt und an Probefahrten teilgenommen hatte, gab folgenden Bericht ab: «Die Motor-Omnibus-Wagen [...] haben 12 Sitz- und 4 Stehplätze (10 Sitzplätze im Inneren & 2 Plätze vorne). – Der Motor ist zweicylindrig 6 – 8 HP. Das Gewicht des Wagens beträgt Kilo 2900. – Der Wagen ist sehr

stark gebaut, der Bau scheint eher etwas massiv gehalten zu sein. Die Federung wird durch starke Blattfedern und Spiralfedern erzielt. – Die Räder sind sehr stark gebaut mit starken Eisenreifen [...]. Eine Fussbremse wirkt durch zwei Bremschuhe auf das Schwungrad. Eine Radreifbremse ist nicht vorhanden. – Der Wagen hat 4 Schnelligkeiten, welche durch eine ausrückbare Frictionskupplung vermittelt werden. Zur Kühlung ist vorne ein Windflügel angebracht. – Die Handhabung des Lenkrades ist sehr einfach. Das Benzinfass enthält 35 Kilos Benzin. – Zur Beleuchtung sind vorn 2 Kerzenlaternen und hinten 1 Laterne mit 2 Kerzen angebracht. – Als Signalvorrichtung dient eine Lärmtrumpete. – Auf dem Dach kön-

Die Handhabung des Lenkrades ist sehr einfach.

nen etwa 150 Kilo Gepäck aufgeladen werden. Die Heizung ist nicht eingerichtet, was aber ohne grosse Kosten geschehen kann, indem das Auspuffrohr statt unter dem Wagen unter der Sitzreihe im Inneren des Wagens durchgezogen werden kann. – Zur Ventilation dient ein Schieber oben an der vorderen Stirnwand. Für den Sommerbetrieb können die Fenster mit den Rahmen abgeschraubt werden.»

Kummlers Bericht erwähnt, dass das Münchner Publikum mit Ausnahme schlechter Ventilation und des Gerassels mit der Beförderung zufrieden gewesen sei und die Einstellung des Betriebs bedauere, «die übrigens nicht nur dem Fahrverbot von Seiten des Polizeidirectors zuzuschreiben war, sondern auch auf eine mangelhafte Rendite zurückzuführen ist, die hauptsächlich davon herührte, dass zu viele Angestellte bethätigt wurden. Für den Verkehr der 4 Omnibusse functionnirten: 1 Director, Controlleur, 4 Fahrer und 4 Conducteurs.» Von der Probefahrt erwähnte Kumm-

¹ Elsa Kummler-Sauerländer auf «Benz Patent Motorwagen Velociped Comfortable», 1898 – 1901 produziert (Beat Kleiner, Zollikon).

² Hermann Kummler-Sauerländer auf dem «Benz» mit geöffnetem Schutzdach (Beat Kleiner, Zollikon).

³ Ehepaar Kummler-Sauerländer auf einem vierrädrigen «De Dion Bouton» 1897 (Beat Kleiner, Zollikon).



ler, dass alle Pferde, sogar alte Lastfuhrwerktiere, vor dem Wagen scheuten. Aufgrund dieses mehrheitlich günstigen Berichts wurde die Anschaffung eines Münchner Wagens einstimmig beschlossen. Es handelte sich – wie aus dem vorhandenen fotografischen Material zu schliessen ist – um einen Omnibus von Daimler Cannstatt, der für den unten zu erwähnenden Linienbetrieb nach Suhr und Gränichen eingesetzt wurde und nach der Liquidation der S. A. G. zur Städtischen Strassenbahn Zürich kam, wo er als Turmwagen zum Leitungsbau Verwendung fand.⁵

Verzögerungen im Bau der Hoffmannschen Wagen und die «ewigen Reparaturen, die aus der Motorkutscherei erwachsen», sorgten für Spannungen im Verwaltungsrat.

Omnibus-Linienverkehr Aarau–Suhr–Gränichen

In der Verwaltungsratssitzung vom 12. November 1900 berichtete Kümmler, dass die Omnibus-Verbindung Aarburg–Zofingen, die erste von der S. A. G. angestrebte öffentliche Omnibusverbindung, bis jetzt daran gescheitert sei, dass das Kraftwerk Olten-Aarburg für die Lieferung des Akkumulatorenstroms keine annehmbare Offerte gemacht habe, dass aber mit dem Umzug der Fabrik für Electrische Apparate von Aarburg nach Aarau eine Kraftquelle für 8 HP und eine Umformerstation zu sehr günstigen Bedingungen zu haben wären.⁶ Offensichtlich war für dieses Projekt ein batteriebetriebener Elektroomnibus vorgesehen. Der Ausschuss wurde auf Antrag Sauerländers beauftragt, die Aufnahme dieses Linienbetriebs weiter zu verfolgen.

Da aber Sauerländer seinen Antrag unter die Bedingung gestellt hatte, dass «alle internen Angelegenheiten der S. A. G. geordnet seien», entluden

⁴ «Daimler-Omnibus» der S. A. G. für den probeweisen Linienverkehr Aarau–Suhr–Gränichen auf der Fahrt Richtung Bahnhof Aarau 1900/01 (Beat Kleiner, Zollikon).

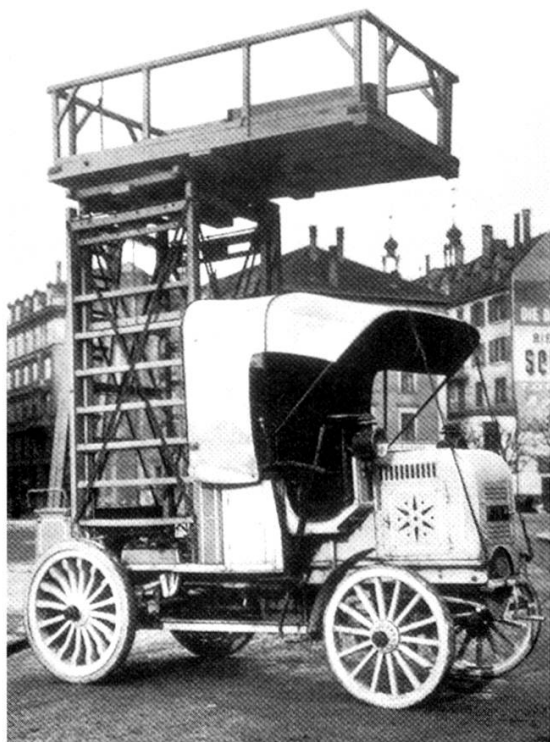
sich die Spannungen zwischen dem Verwaltungsrat und Rüetschi in einer gereizten Diskussion. In der Zwischenzeit war nämlich Hoffmann entlassen worden, und Rüetschi hatte die Einzahlung seiner Tranche auf den eingeforderten ausstehenden Teil der Aktienzeichnung nicht geleistet. Die beiden nach Wünschen Rüetschis gebauten Wagen hatten nicht fahrbar gemacht werden können, was zum Streit zwischen dem Ausschuss, Rüetschi und dem Konstrukteur Hoffmann geführt hatte. Nach Ausscheiden Hoffmanns aus dem Betrieb war die Produktion eigener Wagen eingestellt worden.

An der Sitzung vom 20. Februar 1901 teilte der Präsident dem Verwaltungsrat mit, dass die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Marienfelde bereit sei, für Militärzwecke einen Motorwagen mietweise abzugeben. Im Weiteren berichtete er über den «probeweise inszenierten Omnibus-Verkehr nach Suhr-Gränichen», für den der er-

Die Verbindung Aarau – Suhr – Gränichen ist die erste fahrplanmässig betriebene öffentliche Automobillinie der Schweiz.

wähnte benzinbetriebene Daimler-Omnibus eingesetzt worden war, was fotografisch dokumentiert ist. Sauerländer «begrüsste es sehr, dass der Omnibusverkehr eröffnet worden sei und glaubte, dass dies eine der besten Reclamen sei, da trotz der schlechten Witterung nichts passiert sei [...]». Die Verbindung Aarau–Suhr–Gränichen darf als erste fahrplanmässig betriebene öffentliche Automobillinie der Schweiz betrachtet werden und rechtfertigt den Eingang der Schweizerischen Automobilgesellschaft Aarau in die Verkehrsgeschichte unseres Landes.⁷

Die geplante Linie eines «electrischen Trams» von Aarau nach Menziken, für die eine Konzession seitens der Postverwaltung vorlag, wurde –



Schweizerische Automobil-Gesellschaft Aarau.



Motor-Fahrzeuge

aller Art, sowohl für

Luxus-, Sport- und Geschäftszwecke
als auch für Omnibus und Lastverkehr.
Preislisten und Abbildungen stehen zur Verfügung.

Eigene Reparatur-Werkstätte.

■ **Motor - Kutscherei.** ■

5 Der «Daimler-Omnibus» nach der Übernahme durch die Stadt Zürich als Turmwagen für den Leitungsbau der Städtischen Strassenbahn, 1905 bis 1915 (Foto: Peter Kamm, Lachen).

6 Die Räder des in der Reklame abgebildeten Omnibusses haben keinen Spurkranz, sind also für den Strassenverkehr bestimmt. Die Bügel-Stromabnehmer hätten aber – im Gegensatz zu Trolleys – eine feste Fahrspur verlangt! (Beat Kleiner, Zollikon)

wie aus dem Protokoll der Generalversammlung vom 20. Mai 1901 hervorgeht – nicht ausgeführt, da bereits die Wynentalbahn als Schienenbahn konzessioniert war. Da der Omnibusverkehr der S. A. G. im unteren Wynental schon lief, konnte sich dieser Verzicht nur auf eine Leitungsinstallationen erfordernde Trolleybuslinie bezogen haben.

Kummler erwähnt in seinem Bericht Aufträge an die S. A. G. zur approximativen Kostenberechnung für die Zentralschweizerischen Kraftwerke in Luzern für eine «elektrische Automobillinie» Luzern–Meggen und zuhanden privater Konsorten für ein Projekt mit Betriebskostenberechnung für eine «gleislose Tramverbindung» auf der Strecke Weggis–Vitznau–Gersau nach Brunnen. Die Projekte wurden offensichtlich nicht weiterverfolgt.

Das frühe Aus

In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 27. Februar 1901 wurde die ernüchternde Bilanz gezogen, dass die Produktion gescheitert sei, die Vertretungen sozusagen gar nichts eingebracht hätten und die Motorkutscherei mit einem Defizit abgeschlossen habe. «Vorläufig müssen wir gestehen, dass weder Fabrikation noch Agenturen eine Rentabilität in Aussicht stellen, weil es an Absatz und Zutrauen mangelt.» Die Passiven erreichten beinahe den noch ausstehenden Betrag der Aktienzeichnungen.

Nach Kummlers Bericht hatte der Bedarf an Wagen der Motorkutscherei an Sonntagen mit den elf zur Verfügung stehenden Einheiten kaum bewältigt werden können, während an Werktagen die Hälfte des Bestandes im Depot blieb. Ein mehr oder weniger regelmässiger Verkehr habe sich nur durch Reisende von Zürcher Firmen eingestellt, für Fahrten in den Aargau und in die

Kantone Solothurn, Baselland, Bern und Luzern. Das mit Optimismus gestartete Unternehmen war bereits nach einem Jahr am Ende. Andauernde Auseinandersetzungen mit Rüetschi über nicht eingehaltene Rücknahmeverpflichtungen für die Hoffmannschen Wagen füllten Seiten der späteren Protokolle und paralysierten alle Sanierungsbestrebungen.

Schliesslich übernahmen Kummler und Wassmer die Passiven der Gesellschaft von über 30 000

Das mit Optimismus gestartete Unternehmen war bereits nach einem Jahr am Ende.

Franken gegen Überlassung des gesamten Inventars und Verzicht der Aktionäre auf alle Rechte aus dem hälftig einbezahlten Aktienkapital. Kummler kaufte schliesslich Wassmer aus und schenkte den «Benz Mylord» dem Kantonsspital. Die übrigen Wagen hätten nach seinem Bericht zu Schleuderpreisen verkauft werden müssen, was auch das Beispiel des Daimler-Omnibusses belegt. Kummler und Wassmer als Hauptaktionäre trugen im Übrigen massgeblich am Verlust des Aktienkapitals mit. Kummlers Interesse lag in der erhofften Nutzbarmachung der geschaffenen Beziehungen und der erhaltenen Kenntnisse im Hinblick auf die projektierten Omnibus- und Tramlinien. Der Fahrleitungsbau wurde ja neben den Überlandleitungen sein Haupttätigkeitsgebiet.

Beat Kleiner, Prof. Dr. iur., befasst sich seit seiner Pensionierung mit historischen Themen, u. a. auch mit der Aufarbeitung des vielschichtigen Nachlasses seines Grossvaters Hermann Kummler-Sauerländer. Er lebt in Zollikon.

Anmerkungen

- 1 Dieser historische Abriss über Aaraus frühes Engagement im Automobilwesen wurde aufgrund des Protokollbuches der Schweizerischen Automobil-Gesellschaft Aarau und des Berichts von Hermann Kummler über die «Historische Entwicklung der Firma H. Kummler & Cie. und die AG Kummler & Matter, 1889–1928» verfasst. Das Protokollbuch wird vom Verfasser als Teil des Archivs Hermann Kummler-Sauerländer dem Stadtmuseum Aarau im Schössli übergeben werden. Die Fotos sind im Besitz des Verfassers. – Vgl. auch Beat Kleiner: Hermann Kummler-Sauerländer 1863–1949. Ein Leben für den Leitungsbau und die Bahnen. Pioniere der Wirtschaft und Technik 71. Meilen 1999; Béatrice Ziegler/Beat Kleiner (Hg): Als Kaufmann in Pernambuco 1888–1891. Ein Reisebericht mit Bildern aus Brasilien von Hermann Kummler. Zürich 2001.
- 2 Ein Franken um 1900 entspricht aufgrund der Aufrechnung des Lebenskostenindex ca. 10 heutigen Franken.
- 3 Weitere Aktionäre waren: H. Springer; H. Wehrli; J. Dolder, Ing.; E. Wehrli, Architekt; Müller-Trüb, Inh. Müller & Trüb, Lith. Anstalt; Fleiner & Cie., Zementfabrik; Gottlieb Siebenmann-Steiner; Franz Wirth; B. Ruetschi-Bopp; A. Oehler & Co.
- 4 Über die Person von Hoffmann konnte nichts in Erfahrung gebracht werden.
- 5 Beschluss des Stadtrates (sic!) von Zürich vom 27. September 1905 (Geschäft 970): «Omnibuswagen mit einem zweicylindrigen 10–12 pferdigen Dummler-Motor» (sic! recte: Daimler). Gemäss Stadtratsprotokoll: seinerzeitiger Ankaufspreis Fr. 14 000.–; Übernahmepreis der Stadt Zürich Fr. 3500.–; Ausserdienststellung 1915. Dazu auch Peter Kamm: Zürich-Transport 1882–1996. Aktion Pro Sächsitram. Zürich 1999, 107 und 229.
- 6 Die Fabrik für Electriche Apparate Aarburg war eine Gründung von Hermann Bäurlin, nachdem H. Kummler die Firma Bäurlin & Kummler in Aarau auf eigene Rechnung übernommen hatte. Die Übersiedlung dieser von Bäurlin gegründeten Firma nach Aarau unter dem Namen Sprecher, Fretz & Co. war Grundlage der späteren Firma Sprecher + Schuh.
- 7 Kamm, 107. Die ersten Linienverkehrsversuche in Deutschland hatten kurz vorher stattgefunden: 1895 bei Siegen und 1898 mit der ersten fahrplanmässig betriebenen Linie Künzelsau-Bad-Mergentheim. Ab September 1898 fuhr dort für wenige Wochen ebenfalls ein Daimler-Omnibus (Richard v. Frankenberg: Geschichte des Automobils. Zürich 1979, 97 f.).