

Zeitschrift:	Jahrbuch für Solothurnische Geschichte
Herausgeber:	Historischer Verein des Kantons Solothurn
Band:	61 (1988)
Artikel:	Aus der Pionierzeit des Autos : Josef Wyss als Konstrukteur und Gründer der Bernawerke
Autor:	Brunner, Hans
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-325018

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: 13.02.2026

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

AUS DER PIONIERZEIT DES AUTOS
Josef Wyss als Konstrukteur und Gründer der Bernawerke

Von Hans Brunner

Die Schweiz darf sich rühmen, schon zur frühen Entwicklung der Automobilherstellung durch die Arbeit ihrer Ingenieure beigetragen zu haben. Firmen wie Adolf Martini (1897–1934), J. Weber (1899–1906), Gebr. Henrion (1903–1914), Zürcher und Huber (1900–1910), Saurer AG (1896–1982), M. Fischer (1905–1914) und Piccard + Pictet & Cie. investierten Geld und Wissen und konstruierten recht interessante Modelle, die wegweisend im Motoren- und Formenbau waren.

Um den Absatzmarkt kämpften damals so viele Automobilhersteller im In- und Ausland, dass es nur wenigen gelang, grössere Serien zu produzieren. Den meisten fehlten die finanziellen Mittel, um den Produktionsablauf zu rationalisieren und die Herstellungskosten senken zu können. Ein Fabrikant, der sich mit grossem Einsatz zu behaupten wusste, war Josef Wyss. Leider ist sein Name aus der Fachliteratur fast vollständig verschwunden, weshalb es sich gebührt, sein Leben und Werk wieder in Erinnerung zu rufen.

Wer war Josef Wyss?

Josef Wyss wurde am 4. Januar 1868 in Büron geboren. Seine Eltern waren in der Landwirtschaft tätig und übernahmen an verschiedenen Orten Höfe in Pacht. Der Verdienst war klein, so dass die Mutter gezwungen war, Heimarbeit zu übernehmen. Als Tageslohn erhielt sie für die Strohflechтарbeiten, die sie für ein Unternehmen in Wohlen machte, 60 Rappen.

1885 zog Wyss mit seiner kleinen Habe, die ihm die Mutter in ein grosses Taschentuch eingebündelt mitgab, auf die Wanderschaft. Er nahm Gelegenheitsarbeit an, war bald bei einem Möbelschreiner, bei einem Hafner in Schwyz, bei einem Kunstsenschlosser in Zürich, bei einem Mechaniker in Thun tätig.

Später besuchte er in Lausanne an der Industrieschule einen dreijährigen Abendkurs unter Professor Lavanchy. Mit Dankbarkeit gedachte er zeitlebens dieses Lehrers, der mit Interesse seine Konstruktionen verfolgte, die er in jungen Jahren an den freien Sonntagen in seinem einfach eingerichteten Zimmer aufzeichnete. Durch eigenes Studium beherrschte Josef Wyss die französische und englische Sprache, was ihm bei all seinen Geschäften und Reisen sehr zu statten kam.

Nach einer längeren Wanderschaft gründete er 1895 am Stockerengweg in Bern eine Kunstsenschlosserei. Das Geschäft florierte, und Josef Wyss beschäftigte zeitweise 40 Arbeiter.

Voiture légère

1900 besuchte er die Weltausstellung in Paris und fasste dort den Entschluss, in seinem Betriebe Personenautos herzustellen. Schon nach zwei Jahren konnte er mit den ersten drei Wagen, «voiture légère» oder auch Ideal geheissen, die Probefahrt durchführen. Die ausgewählte Strecke führte von Bern auf Gurten-Kulm, wobei nicht die Fahrstrasse, sondern der steilere Fussweg gewählt wurde. Über diese grossartige Leistung schrieb das «Berner Tagblatt» am 17. Juni 1902: «Die erste Automobilfahrt auf Gurten-Kulm hat Herr Wyss, Automobilfabrikant in Bern, letzten Freitag nachmittag in 23 Minuten von Bern aus ausgeführt, obwohl Steigungen von 15 bis 30 Prozent zu überwinden waren und die denkbar schlechtesten Strassenverhältnisse sich boten. Die Rückfahrt wurde im gleichen Zeitraume ohne Unfall zurückgelegt, das in Wabern versammelte Publikum folgte mit grossem Interesse dieser Erstlingsfahrt. Mit dieser Fahrt hat die Automobilfabrik J. Wyss eine neue Probe ihrer Leistungsfähigkeit abgelegt.»

Diese drei Wagen waren ausgerüstet mit 1-Zylinder-Heckmotoren, mit einer Leistung von je 5 PS und mit einem vollsynchronisierten Wechselgetriebe. Das Eigengewicht eines Autos betrug 600 kg, und der Wagen bot Platz für drei Personen. Der Verkauf war befriedigend, und Bestellungen kamen aus der Schweiz, aber auch aus London und Wien.

Unter den vielen vorhandenen Zeugnissen, die sich alle lobend über die Qualität der Autos aussprechen, ist ein Brief eines Arztes, der am 30. August 1904 schrieb: «Anfangs dieses Jahres lieferten Sie mir eines Ihrer Automobile, voiture légère (Berna). Nachdem ich nun nach den vielen langen und kurzen Fahrten die Leistungsfähigkeit dieses Autos zur Genüge kennengelernt habe, komme ich mit volliger Überzeugung zu dem Urteil, dass diese Maschine eine ausgezeichnete und in ihrer Leistungsfähigkeit eine bewundernswürdige und tadellose ist. Erstaunlich ist, mit welcher Leichtigkeit dieses Automobil Steigungen überwindet, so dass man dasselbe einen Bergsteiger nennen kann. Die unstreitig ausgezeichnete, tadellose Arbeit der Maschine ermöglicht eine Regulierung in der Schnelligkeit der Bewegung, die bewundernswert ist. Das Leiten und Bedienen der Maschine ist so einfach, dass jedes Frauenzimmer mit Leichtigkeit mit dieser Maschine fahren kann. Die verhältnismässig sehr einfache Konstruktion der maschinellen Einrichtung schliesst bei ihrer sorgfältigen Ausführung eine Störung nahezu aus. Der Bau des Zylinders und der Wechselgetriebe ist ein Meisterwerk der Technik.»

J. Wyss, Schweizerische Automobilfabrik, Berna, Olten

Am 19. Dezember 1904 verlegte Wyss den Geschäftszweig nach Olten und erwarb im Industriequartier die Gebäulichkeiten der früheren Kohlen-Elektrodenfabrik. Unter dem neuen Firmennamen «J. Wyss, Schweizerische Automobilfabrik, Berna, Olten», weitete er die Fabrikation auch auf den Lastwagenbereich aus und konstruierte verschiedene Brückenwagen, Lieferungsfourgons und Hotel-Omnibusse. In der Schweiz und in andern Ländern liess er verschiedene Erfindungen patentieren. In Prospekten stellte er seine Tourenwagen vor, die zweipläitzig, mit drei Übersetzungen und automatischem Vergaser bei einem Gewicht von 550 kg für 4800 Franken in den Handel kamen, andere, viersitzige Wagen, die mit Abreiss-Magnetzündung, Ansaugventilen, mit leichtem Verdeck und umdrehbarem Sitz ausgerüstet waren, kosteten bis zu 9200 Franken.

Von den Lastwagen wurden fünf Typen mit einer Tragkraft zwischen 1000 kg bis 6000 kg, mit einer Stundengeschwindigkeit von 15 bis 20 km und mit einer Garantie von einem Jahr zu Preisen zwischen 4000 bis 22000 Franken hergestellt. Wyss stellte die besondern Vorzüge in Prospekten und Inseraten dar und rühmte

- den billigen Preis
- die einfache Konstruktion
- die solide Bauart
- die exakte Ausführung
- den geringen Brennstoff- und Ölverbrauch (0,3 kg/km)
- die Betriebssicherheit
- den ruhigen Gang, weil es keine Ketten und Riemen brauchte
- die minimale Abnützung, weil die Organe in staubdichten Gehäusen eingeschlossen waren
- die starken und kräftig gebauten Motoren, die Steigungen bis zu 12 Prozent überwinden konnten

Während Wyss ständig weiter forschte, lief die Produktion einigermassen recht. An Ausstellungen erhielten die neuen Konstruktionen erste Preise, und die Besitzer der Lastwagen äusserten sich zufrieden über die Leistungen der Autos. Als Beispiel sei ein Schreiben der Firma Jul. Kuhn & Cie., Zürich, aus dem Jahre 1905 erwähnt: «Der uns von Ihnen im April gelieferte Automobil-Lastwagen, Typ F 1, 20–25 Pferdekräfte, 2 Zylindermotor für 3000–4000 kg Lastnutzung hat sich während der 6 Monate des Betriebes sehr gut bewährt.

Der Benzinverbrauch ist im Verhältnis des strengen Betriebes ein mässiger. Wir fahren täglich 70 bis 80 km, stets beladen, oft bis zu 60

bis 80 Zentner auf der Strasse von Affoltern über die Höhe des Milchbuck-Unterstrass nach Zürich und zwar in durchschnittlich 25 Minuten eine Strecke von ca. 7 Kilometer und bewältigen außerdem den ganzen Fuhrwerkverkehr für unsere beiden Colonialwaren- und Petroleumprodukten-Geschäfte für die Stadt Zürich und Umgebung. Der Benzinverbrauch beträgt bei einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 15 Kilometer pro Stunde ca. 25–30 Liter, d.h. für ca. 6 bis 7 Franken pro Tag.

Einige unwesentliche Änderungen und kürzere Störungen im Anfange infolge Unkenntnis des Chauffeurs wurden von Ihnen sofort und bereitwillig behoben. Sonst haben sich Mängel ernster Natur nicht gezeigt.

Es freut uns, Ihnen hiermit mit gutem Gewissen das Zeugnis ausstellen zu können, dass der Automobil-Lastwagen unsere Erwartungen nicht nur weit übertroffen hat, sondern auch für uns ein absolut unentbehrliches Verkehrsmittel geworden ist. Wir sind mit den Leistungen des Lastwagens außerordentlich zufrieden, denn nicht allein, dass es möglich ist, unsere Kundschaft in der Stadt und im Umkreise auf das Prompteste zu bedienen, sondern auch, weil wir gegen den langsamem Fuhrwerkbetrieb eine so eminente Ersparnis an Zeit und Leistung erzielen, dass sich voraussichtlich der Wagen binnen wenigen Jahren vollständig bezahlt machen wird. Wir gratulieren Ihnen zu diesem, den Anforderungen der Neuzeit durchaus entsprechenden Fabrikate und können dasselbe jedermann bestens empfehlen.»

Probleme mit der Gewerkschaft

Die Ertragslage in der Wirtschaft zu Beginn des 20. Jahrhunderts war gut und der allgemeine Bestellungseingang zufriedenstellend. Von dieser guten Marktsituation hofften die Arbeiter ebenfalls profitieren zu können. Als aber die geführten Lohnverhandlungen zu keinen Ergebnissen führten, organisierten sich die Arbeiter vermehrt in Verbänden und Gewerkschaften und traten gestärkt und solidarisch über die einzelnen Berufsgruppen hinaus mit ihren Forderungen vor die Unternehmer. In Olten schlossen sich am 7. Mai 1905 einige Arbeitnehmer zu einer Gewerkschaft zusammen. Innerhalb eines halben Jahres zählte die Metallarbeiter-Gesellschaft Olten 150 Mitglieder, die an ihren Sitzungen Wege und Mittel suchten, Übelstände in den Betrieben zu beseitigen. Die ganze Existenz der jungen Gewerkschaftsbewegung war abhängig von den erreichten Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und der sozialen Besserstellung. So

waren sie darauf bedacht, Betriebe unter die Lupe zu nehmen, in denen krasses Missstände herrschten, die dringend verbessert werden mussten. Und hier bot sich die Berna gut an. Josef Wyss, der seinen Betrieb in Olten seit kaum einem Jahr führte, stand im bekannten Dilemma: Einerseits sollte er Autos fabrizieren, um mit dem Erlös die notwendigen Finanzen freizubekommen für Rationalisierungsmassnahmen und für weitere Forschungen, andererseits waren der Ausbau und die Verbesserung der Einrichtungen der Fabrikanlagen ein dringendes Gebot. Beides musste nebeneinander hergehen, wobei sicher die Produktion Vorrang erhielt.

In kurzer Zeit wurden in den bestehenden Gebäuden und auch in Anbauten eine Schmiede mit Hammerwerk, eine Wagnerei, eine Malerei, eine Spenglerei eingerichtet, wie auch eine von der städtischen Elektrizitätsverteilung unabhängige Licht- und Kraftstromversorgung. Eingerichtet und in Betrieb standen schon ein Verwaltungsgebäude, eine Werkzeugmacherei und verschiedene Werkseinrichtungen mit neuen amerikanischen Maschinen.

Unzulässige Überstundenarbeit

Einige dringende Änderungen bei der Einhaltung der Arbeitszeiten und notwendige Verbesserungen bei der Einrichtung der Arbeitsplätze schob Josef Wyss zeitlich etwas hinaus. Und hier hakte der Vorstand der Gewerkschaft ein und meldete die Übelstände am 11. November 1905 dem kantonalen Fabrikinspektorat in Solothurn. «Leider ist der Unterzeichnete gezwungen, mit einigen Klagen bei Ihnen vorstellig zu werden. Es betrifft die Automobil- und Motorwagenfabrik Berna, Besitzer Herr J. Wyss, Olten. In diesem Geschäft wurde im Laufe des Jahres sehr viel über die normale Arbeitszeit gearbeitet und zwar sowohl des Abends wie sonntags. In jüngster Zeit nun, während ca. 14 Tagen wurden alle Abende drei Stunden und jeweilen sonntags den ganzen Tag gearbeitet. Ich könnte nun allerdings gegen diese Überzeitarbeit nichts einwenden, wenn Herr Wyss sich jeweilen die Bewilligung des solothurnischen Regierungsrates einholen würde. Dies ist aber nicht der Fall. Aus den Verhandlungen des Regierungsrates, die ja in allen Solothurner Presseorganen bekannt gegeben werden, konnte ich bei den Bewilligungen für Überzeitarbeit den Namen Wyss nie entdecken. Es ergibt sich daraus, dass Herr Wyss die gesetzlichen Bestimmungen völlig missachtet. Ich finde, dass, wenn vom Arbeiter verlangt wird, dass er die Werkstattreglemente und sonstigen gesetzlichen Verordnungen strikte innehalten muss, dies ebenso gut vom Unternehmer verlangt werden

kann. Ganz unbegreiflich erscheint es mir, dass die zuständige Behörde von Olten, die doch gewiss ebenso gut, wie ich, diese Missstände resp. die Umgehung der Vorschriften kennt, diesem Treiben des Herrn Wyss ruhig zuschaut. Man kann mir da allerdings mit Recht entgegen halten, dass ein Arbeiter nicht gezwungen werden kann und darf, Überzeitarbeit zu verrichten. Man muss aber nicht vergessen, dass wir heute leider noch in einer Zeit leben, wo die Arbeiterorganisationen noch schwach sind und folgerichtig in allererster Linie von den Arbeitgebern bekämpft werden. Die Folge davon ist selbstverständlich, schon der Wunsch des Fabrikanten bedeutet für den Arbeiter Befehl. Dies zur ersten Klage.

Ein weiterer krasser Missstand in diesem Geschäft bildet die Heizung. Es wird gar nicht oder doch ganz ungenügend in den Arbeitsräumen geheizt. Bekanntlich kann der Arbeiter mit kalten Fingern und Füßen niemals so viel produzieren, wie wenn er in einigermassen geheizten Lokalitäten arbeiten kann. Es ist somit im Interesse des Herrn Wyss selbst, wenn da Wandel geschaffen wird. Das beste aber ist, dass die Arbeiter bei den Schraubstöcken und Drehbänken auf dem Cementboden stehen müssen. Wie leicht kann sich dadurch ein Arbeiter den Keim zu einer Krankheit holen, die unter Umständen erst im Alter sich bemerkbar macht, dann weiss der Betreffende nicht mehr, wo er sich diese Krankheit, wie Rheumatismus, aufgelesen hat. Mit ganz wenigen Kosten könnten wenigstens bei den Schraubstöcken und Drehbänken Holzböden gelegt werden und den Arbeitern wäre dadurch geholfen.

Ungenügende sanitarische Einrichtungen

Der dritte wunde Punkt ist die Ventilation, die in diesem Geschäfte, ich darf füglich sagen, Mustergeschäft, punkto sanitärer Einrichtung, vollständig ungenügend ist.

In den Arbeitsräumen werden die Motoren mit Benzin in Funktion gebracht. Die verpestete Luft bleibt infolge der schlechten Ventilation in den Arbeitsräumen. Man kann sich da ungefähr einen Begriff machen, wie dies auf die Gesundheit der Arbeiter wirkt. Eine Ventilation, wie sie im Geschäft Wyss existierte, ist denn doch ein krasser Widerspruch mit der gegenwärtigen Bekämpfung der Tuberkulose. Ich glaube, dass ein Unternehmer nicht nur seinen Vorteil zu wahren hat, sondern in eben diesem Masse die moralische Verpflichtung hat, auch dafür zu sorgen, dass die Gesundheit des Arbeiters, das ja sein kostlichstes Gut bildet, nicht unnötigerweise gefährdet wird.

Ich muss Ihnen, geehrter Herr, noch mitteilen, dass an unseren Sitzungen die oben erwähnten Übelstände während des ganzen Sommers behandelt wurden. Es wurden Kommissionen gewählt, die bei Herrn Wyss resp. beim Werkführer betreffs dieser Mängel vorstellig wurden. Leider immer ohne irgend welchen Erfolg. An der letzten Sitzung vom 4. November wurde ich deshalb beauftragt, beim kantonalen Fabrikinspektorat Klage zu führen. Herr Wyss kam vor ca. ½ Jahren von Bern nach Olten. Im letzten Sommer wurde mir persönlich in Bern mitgeteilt, dass die Metallarbeiter-Gewerkschaft Bern mit ihm ungefähr die gleichen Klagen hatte, wie wir nun in Olten.

Selbstverständlich stehen mir für die oben erwähnten Missstände genügend Zeugen zu Gebote. Gleichwohl möchte ich Sie, geehrter Herr, ersuchen, selbst das Geschäft Wyss in Augenschein zu nehmen und Sie werden die angeführten Übelstände bestätigen müssen. Ich müsste es bedauern, wenn durch diese Klagen die Arbeiter des Hrn. Wyss Unannehmlichkeiten, Schikanen oder gar Massregelungen (auch eine gesetzliche Kündigung kann eine Massregelung sein) ausgesetzt würden. In dieser Jahreszeit, wo das Heer der Arbeitslosen in erschreckendem Masse zunimmt, ist es für einen Familenvater gewiss keine Kleinigkeit, von heute auf morgen auf die Gasse gestellt zu werden. Deshalb ist es sehr wünschenswert, wenn die Arbeiter des Hrn. Wyss nicht unnötigerweise belästigt werden müssen. Sollten Sie, geehrter Herr, allenfalls es wünschen, mündlich mit mir in Unterhandlung zu treten, so bin ich selbstverständlich und zu jeder Zeit gerne dazu bereit. In der angenehmen Hoffnung, dass die angeführten Klagen nicht ungehört bleiben und zum voraus für Ihr wohlwollendes Entgegenkommen bestens dankend, zeichnet mit vollkommener Hochachtung namens der Metallarbeitergewerkschaft

Der Präsident.»
(Neue Freie Zeitung 25.11.1905)

Das kantonale Fabrikinspektorat untersuchte die Firma Wyss und anerkannte die Klagen als berechtigt. Wyss versprach, dass in Zukunft die Gebäude genügend geheizt werden und dass eine Ventilation die notwendige Frischluft zuführen sollte. Die eingetretenen Erfolge der Gewerkschaft, aber auch das forschere Auftreten einiger Führer und Mitglieder derselben, machte die Arbeitgeber etwas missmutig und auch zurückhaltend. Das Arbeitsklima wurde unnötig verschärft, es brauchte nur eine kleine Ungeschicklichkeit von einer Partei, und der Arbeitsfriede war gestört. Dies geschah in der Berna Ende 1905. Auf Betreiben des Werkführers Egg wurde ein Ge-

werkschaftsmitglied fristlos entlassen, weil der Vorstand der Gewerkschaft immer von neuem auf die ungenügenden Betriebseinrichtungen aufmerksam gemacht hatte. Zudem entliess Josef Wyss den Sekretär der Gewerkschaft ebenfalls fristlos, nicht weil er ungenügende Leistungen erbrachte, sondern aus Ärger wegen seiner Verbandstätigkeit.

Ungefähr 15 Arbeitern wurde die Stelle innerhalb von 14 Tagen gekündigt, «weil sie dem Metallarbeiterverband beigetreten sind». (Neue Freie Zeitung 2.6. 1906)

54 Männer legen die Arbeit nieder

Zu Beginn des neuen Jahres forderte Werkführer Egg jeden Arbeiter einzeln auf, falls er Mitglied der Gewerkschaft war, den Austritt aus dem Verband schriftlich zu erklären. Diesen ungehörigen Angriff auf die Rechte des arbeitenden Menschen beantwortete die Belegschaft am 17. Januar 1906 mit einem Streik. Von den 60 Angestellten legten 54 die Arbeit nieder. Drei Tage später verhängte der Zentralvorstand des Metallarbeiterverbandes über die Automobilfabrik Berna die Sperre, und die örtliche Gewerkschaft stellte Streikposten auf und kontrollierte sämtliche Passanten auf der Industriestrasse. Dabei muss es zeitweise zu eigentlichen Verletzungen der persönlichen Freiheit gekommen sein, die im Oltner Tagblatt vom 1. Februar 1906 scharf verurteilt wurden: «Sie, die sich beschweren, dass ihnen die Freiheit des Vereinsrechtes durch die Fabrikleitung entzogen worden sei, üben gegenüber den Nichtstreikenden die schwersten Angriffe aus. Am Bahnhof, auf den Zugangsstrassen zur Fabrik sind von morgens bis abends spät Piketts von Streikenden aufgestellt. Jeder Mann, der sich der Strasse zum Industriequartier zuwendet, jeder Bauer von Winznau und Lostorf, der seinen Heimweg auf dieser Strasse antritt, wird einem hochnotpeinlichen Verhör über das Wohin und Wozu unterstellt. Wenn irgendein Verdacht vorhanden ist, dass das Vorhaben eines Arbeitsgesuches vorliegt, wird der ruhige Wanderer eskortiert. Erst gar die Arbeitenden in der Automobilfabrik! Auf Schritt und Tritt sind sie Schmähungen und Verunglimpfungen ausgesetzt, jetzt wird zu Tätschkeiten geschritten, ein Schlag auf den Kopf, ein Fusstritt. Je mehr sich der Streik in die Länge zieht, je ungünstiger sich die Verhältnisse voraussichtlich für die Streikenden gestalten, desto grösser die Gefahr der Ausschreitungen. Wenn man aber für sich selbst die Freiheit in vollem Masse beanspruchen will, so soll man diese Freiheit auch den andern gewähren, der andere Anschauungen hat.»

Die Kontrahenten versuchten aus verständlichen Gründen, die Sympathie des Volkes mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für ihren Standpunkt zu gewinnen. Dies geschah fast täglich mit Zeitungsberichten und mit kleineren und grösseren Versammlungen.

Zur ersten grossen Kundgebung nach dem Beginn des Streikes versammelten sich an einem Donnerstagabend über 350 Arbeiter im Saale des Restaurants Olten-Hammer und «protestierten gegen den schmählichen Angriff auf das bundesgesetzlich garantierte Koalitionsrecht der Arbeiter von Seiten der Geschäftsleitung der Automobilfabrik Wyss. Es ist interessant und für die heutigen Verhältnisse charakteristisch, dass es gerade eine Fabrik für Luxusartikel, was ja die Automobile heute zum grössten Teil noch sind, ist, die in dieser Weise die um ihr tägliches Brot arbeitenden Männer bedrängt, ihnen eine ihrer wertvollsten Freiheiten zu rauben sucht. Damit die hohen Herrschaften möglichst billig per Automobil Vergnügungstouren machen können, müssen sich 50 Mann mit ihren Familien mitten im strengen Winter schwere Entbehrungen auferlegen und ihre ganze Zukunft aufs Spiel setzen. Weil es einem oder zwei Herren nicht genehm ist, dass sich die Arbeiter organisieren und für ihre Rechte einreten, müssen 50 Arbeiter mit ihren Familien darben. (...)

Indem der Werkführer Egg die Arbeiter vor die Alternative stellte, entweder die Bude zu verlassen oder aus dem Verbande und der Gewerkschaft auszutreten, hat er sich einer Verletzung gesetzlich garantierter Rechte schuldig gemacht und sich die Verantwortung für den Streik, den ersten Streik in Olten, auf den Hals geladen! Die derart provozierten Arbeiter erfreuen sich deshalb der ungeteilten Sympathien der Arbeiterschaft sowie der Bevölkerung von Olten, wie auch der ganzen Schweiz. Ihr Streik ist ein Streik für Gerechtigkeit und wird deshalb zum Siege führen. Herr Wyss sollte das doch einmal einsehen und den Fehler durch Anerkennung der Organisation gut zu machen suchen. Es wäre für ihn am vorteilhaftesten und er würde sich seiner Ehre damit nichts vergeben, nur seiner Hartnäckigkeit.» (Neue Freie Zeitung 27.1. 1906)

Die Gründe zum Streik

Die Versammlung fasste folgende Resolution:

1. Sie protestiert energisch gegen die Beeinträchtigung des verfassungsmässig garantierten Vereinsrechtes der Arbeiter in Olten.
2. Sie verurteilt die unwürdige Behandlung der Arbeiterschaft und die Massregelung einzelner durch den Geschäftsinhaber und den Werkführer Egg.

3. Sie anerkennt den Ausstand der organisierten Arbeiterschaft bei J. Wyss als vollkommen begründet und ermutigt die im Kampfe Stehenden zum Ausharren bis zur Genehmigung ihrer gerechtfer-tigten Forderungen und Anerkennung der Organisation durch die betreffende Firma.
4. Sie versichert die streikenden Arbeiter ihrer vollen Sympathie und verspricht tatkräftige Unterstützung in moralischer und fi-nanzieller Beziehung.» (Neue Freie Zeitung 27.1. 1906)

Die Streikbrecher

In der Berna arbeiteten als «Streikbrecher» 6 Berufsarbeiter, 7 Handlanger und 6 Lehrlinge. Als Lohnausfallentschädigung wurden den streikenden ledigen Arbeitern zwei Franken pro Tag und den verheirateten drei Franken aus der Gewerkschaftskasse bezahlt.

148 Arbeiter reisten nach Olten und interessierten sich für einen Arbeitsplatz in der Berna. Diese wurden durch Gewerkschaftsmit-glieder über die wahren Verhältnisse aufgeklärt und wieder zur Ab-reise gebeten. Das dafür ausbezahlte Reisegeld betrug 175 Franken.

Die Streikbrecher wurden in der «Neuen Freien Zeitung» nament-lich erwähnt und mit wenig schmeichelhaften Worten versehen, so zum Beispiel:

Adolf Wirz, Schlosser von Olten, in Wil. Dieser hat ein so gutes Gewissen, dass er nicht mehr unbewaffnet herumzulaufen sich ge-traut, er trägt beständig einen Hagenschwanz bei sich.

Johann Kunz, Feilenhauer von Olten, der erstens wegen Betrun-kenheit als Wachtmeister degradiert worden ist, zweitens ist er als Feilenhauer aus der Bundeswerkstätte entlassen worden.

Johann Kühni, Mechaniker von Langnau, Bern, als Sperre- und Streikbrecher aus der Automobilfabrik Brunau in Zürich bekannt, wo er als Vorarbeiter figurierte. Ende Oktober letzten Jahres kam er nach Olten in das Geschäft Wyss, liess sich in die Sektion Olten des Metallarbeiterverbandes aufnehmen, brachte aber nicht einmal 50 Rappen auf für das Verbandsbuch, geschweige denn die Beiträge. Er musste wegen Nichtbezahlung der Beiträge aus dem Verband ausge-schlossen werden. Kühni erlaubt sich hier in Olten streikenden Ar-beitern den Revolver vors Gesicht zu halten.

Stahl, in den gleichen Rang wie Kühni kommt Stahl. Über diesen Menschen weiteres zu berichten, halten wir nicht der Mühe wert, derselbe ist nicht nur auf dem Platze Olten, sondern in der ganzen Schweiz bekannt.

Richner, als hochintelligenter Vorarbeiter, glaubt auch, er sei zum Streikbrecher-Leutnant berufen und spielt übrigens eine Rolle, die er vielleicht in späteren Jahren noch einmal bereuen wird. Diese beiden Streikbrecherseelen spielen nun die sog. Arbeitswilligen-Schützlinge. Wie lange?

Adolf Schenker, ist der schönste der ganzen Streikbrechergesellschaft. Zum zweiten Mal spielt dieser Taugenichts den Streikbrecher und zwar in der elendesten Weise. Auf alle Einzelheiten in Bezug auf dieses edelste der Subjekte wollen wir nicht eingehen, sondern es mit diesem bewenden lassen.

Ernst Stoll, Mitglied des Arbeitervereins Rothrist, gesellt sich ebenfalls zu diesen traurigen Wichten, was man von ihm allerdings nicht erwartet hätte. Es wird ihn noch gereuen.» (Neue Freie Zeitung 6.2. 1906)

Gestreikt wurde in diesem Jahr nicht nur in Olten. Von überallher wurden Arbeitsniederlegungen gemeldet: In Zürich streikten die Gipser, die Zimmerleute und die Metallarbeiter in der Automobilfabrik Arbenz & Co.; in Grenchen waren es Uhrenmacher, in Aarau die Schneider und in Olten auch noch die Maurer.

Die Urteile

Viele Berufsgattungen konnten mit dem Druckmittel der Arbeitsverweigerung bessere Arbeitsbedingungen erreichen, den Arbeitern der Berna in Olten gelang dies aber nicht. Das Ausbleiben eines Erfolges machte vor allem die Männer, die als Streikposten stehen mussten, nervös, und manch einer wurde zu einer unbesonnenen Tat hingerissen, die dann gerichtlich abgeurteilt werden musste. So verurteilte das Amtsgericht Olten einen Arbeiter wegen Mithilfenschaft bei einer Körperverletzung zu acht Tagen Gefängnis, anderseits fällte dasselbe Gericht am gleichen Tag auch das Urteil gegen Josef Wyss wegen Übertretung des Fabrikgesetzes. Er wurde zu einer Busse von 200 Franken und einer Urteilsgebühr von 40 Franken schuldig gesprochen. Die Strafe richtete sich gegen die ungesetzliche und nicht bewilligte Überzeitarbeit und die Arbeit an Sonntagen.

Tatsächlich wurden die Arbeiter zu massiver Überzeitarbeit gezwungen, und es kam nicht selten vor, dass zu dem 10-Stunden-Tag (Samstag 9 Stunden) 3 bis 7 Stunden zusätzlich Arbeit geleistet werden musste, und allein im Jahre 1905 arbeiteten an 13 Sonntagen mehrere Arbeiter und Angestellte. Auf einen Mann umgerechnet waren es im ganzen 1175 Arbeitsstunden.

Die Staatsanwaltschaft hatte in den Verhandlungen erklärt, dass die Überzeitarbeit nicht immer freiwillig geleistet wurde, und der Präsident der Metallarbeiter-Gewerkschaft deponierte: «Wyss hat Arbeiter geradezu gezwungen, einmal an einem Samstag an der Überzeitarbeit teilzunehmen. Einem Kupferschmied, der sagte, sein Billett sei für den Sonntag nicht gültig, erklärte er: «Mues goot über Suppe, der heit am Morge zcho!» Als ein Spengler nicht an der Überzeitarbeit teilnehmen wollte, sagte der Werkführer Egg zu ihm: «Vögeli friss oder verreck!» (Neue Freie Zeitung 24.2. 1906)

Anfangs März wurde auch Werkführer Egg vom Amtsgericht wegen Beschimpfung eines Arbeiters zu 30 Franken Busse, 20 Franken Prozessentschädigung und 20 Franken Urteilsgebühr verurteilt. (Neue Freie Zeitung 3.3. 1906)

Der Entscheid des Amtsgerichtes gegen eingeklagte streikende Arbeiter fiel Mitte März. Die Urteile waren hart und sicher zu streng. Das sah auch das Obergericht ein und reduzierte einen Monat später die Strafen und sprach einen Verurteilten von aller Schuld frei. (Neue Freie Zeitung 21.4. 1906)

Es wurden verurteilt: «Wegen qualifizierter Körperverletzung begangen an Hermann Brun, Mechaniker in Olten: Georg Wacker, Giesser aus Mannheim zu 1 Jahr Einsperrung, 5 Jahren Landesverweisung und 250 Franken Entschädigung an den Verletzten. Heinrich Eibel, Schriftsetzer aus Minden, Westfalen, zu 6 Monaten Gefängnis, 5 Jahren Landesverweisung und 150 Franken Entschädigung an die Verletzten. Johann Ludwig von Ellinghausen, Dreher, wegen Gehilfenschaft zu 3 Monaten Gefängnis und 50 Franken Entschädigung an den Verletzten. Ernst Schaub von Häfelfingen, Schlosser, Streikpräsident, wegen Gehilfenschaft zu 1 Monat Gefängnis und 50 Franken Entschädigung. Verurteilt wegen qualifizierter Körperverletzung begangen an Johann Kühne, Automobilarbeiter in Olten, wurde Georg Wacker, Giesser aus Mannheim zu 3 Monaten Gefängnis. Wegen Nötigung Ludwig von Ellinghausen zu 14 Tagen Gefängnis, wegen Nachlärm Werner Frank, Präsident der Metallarbeitergewerkschaft Olten, Conrad Schmid, Johann Ludwig und Georg Wacker. Ferner in contumaciam, weil abwesend, Wilhelm Felder, Karl Kaiser, Gustav Herbster alle zu je 15 Franken Geldbusse und den Kosten.» (Oltner Tagblatt 20.3.1906, Neue Freie Zeitung 22.3. 1906)

Josef Wyss anerkannte auch nach der Beendigung des Streikes die Metallarbeiter-Gewerkschaft nicht. Er forderte nach wie vor vollen Gehorsam und ganzen Einsatz. Wohl versuchte er während des Streikes den Betrieb aufrechtzuerhalten, allein es fehlten die qualifizierten Berufsarbeiter. Die eingestellten Handlanger wurden für ge-

wisse Arbeiten angelernt, doch für die fein und präzis gearbeiteten Gegenstände fehlten die Fachleute.

Motorwerke Berna, vormals J. Wyss AG

Der wochenlange Streik, die beginnende Wirtschaftskrise und die Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Rohmaterials (Zylinder- und Gehäuseguss, Ventile, Kugellager) gefährdeten das Unternehmen in seiner Existenz, so dass Wyss gezwungen war, den Betrieb für den Betrag von 1 Million Franken an die neugegründete Firma «Motorenwerke Berna, vormals J. Wyss AG» am 28. Juni 1906 zu übergeben. 500 000 Franken erhielt er in bar, für die andere Hälfte musste er Aktien zeichnen. Mit dem baren Geld hatte er die ausstehenden Rechnungen, Lieferantenforderungen und Hypotheken zu begleichen und zu löschen. Wyss blieb technischer Direktor, neu eingestellt wurde ein kaufmännischer Direktor, und ein wesentliches Wort redete der Verwaltungsrat mit. Schon bald traten Spannungen und Schwierigkeiten im Kompetenzbereich auf. Doch in all dieser schwierigen Zeit blieb Josef Wyss nie ruhig im Forschen, Suchen und Entwickeln von technischen Verbesserungen und Neuerungen. Im Juni 1906, also kurz nach dem Streik, lieferte er der Oberpostdirektion einen Omnibus für die Strecke Bern–Dettligen. Es handelte sich bei diesem Fabrikationstyp um den ersten Wagen ohne Kettenantrieb. Während Saurer und Martini, die ebenfalls einen gleichen Auftrag von der PTT erhielten, Kettenwagen lieferten, konstruierte Wyss einen Kardanwagen, bei welchem das Getriebe dauernd im Öl sich bewegte und so vor Schmutz geschützt war. Diese Konstruktion hatte er schon 1902 in Bern ausprobiert und fabrizierte sie dann in grösserem Rahmen in Olten. Seit Anbeginn seines Schaffens beschickte Josef Wyss viele Ausstellungen im In- und Ausland mit Erfolg, so in Mailand, Turin, Leipzig, Paris, London, Genf und Zürich. Über seine Autos wurde geschrieben: «Die Motorwagenfabrik Berna hat ebenfalls mit dem Bau der Vierzylindermotoren begonnen und damit einen Fortschritt zu verzeichnen. Die Regulierung der neuesten Bernamotoren geschieht durch Verstellen der Einlassventile. Mit dieser Vorrichtung wird auch bei der kleinsten Tourenzahl eine vollständige Verbrennung des Gasgemisches erzielt, und infolgedessen ist der Auspuff geruchlos. Der Vergaser ist der bekannte vollständig automatische Berna-Vergaser. Das Gasgemisch wird automatisch der Geschwindigkeit des Motoren angepasst, wodurch bei allen Verhältnissen eine der Tourenzahl des Motoren entsprechende Maximalleistung erzielt wird bei minimalstem Benzinverbrauch.»

Den grössten technischen Erfolg konnte er an der internationalen Automobilausstellung, an der Olympia-Show, in London im Frühjahr 1907 mit den beiden von ihm konstruierten 2,5-t- und 4,5-t-Lastwagen ernten, die mit Kardanantrieb und einem neuartigen Vergaser ausgerüstet waren. Josef Wyss fand schon 1906 in London in der Hudsons Consolidated LTD einen Generalvertreter und schloss im gleichen Jahre mit dieser Firma einen Lieferungsvertrag über 150 Lastwagen ab. Der vereinbarte Handel schien problemlos zu verlaufen, wenn nicht ein alles entscheidender Vorfall passiert wäre. Als die beiden ersten Wagen, die in Olten besonders sorgfältig ausgeführt und erprobt wurden, in London von den Docks weg zu der abnehmenden Brauerei gefahren werden sollten, war kein Wagen in Gang zu bringen. Darüber erbost und enttäuscht, beschwerte sich die Firma bei der Londoner Vertreterin, die sich wiederum bei der kaufmännischen Leitung in Olten gegen solche Lieferungen verwahrte.

Wyss schied aus dem Unternehmen aus

Im jungen Unternehmen in Olten überstürzten sich nun die Ereignisse. Der kommerzielle Direktor, Fritz Marti, der Delegierte des Verwaltungsrates der neugegründeten Aktiengesellschaft, O. Häfeli, und der Rechtsanwalt Dr. Keller verloren das Vertrauen in Josef Wyss oder wollten den Gründer und technischen Direktor aus dem Betriebe ausschliessen, weshalb sie ihn fortan nur als unfähigen Techniker hinstellten, der den Ruf des Unternehmens im Aus- und Inland schädigte. Der Ausschluss wurde nun auch mit Hilfe einer ausserordentlichen Generalversammlung im Frühjahr 1907 in die Wege geleitet. Mit seinem Aktienpaket besass Wyss bis Ende 1906 die Mehrheit der Stimmen an der Generalversammlung. Dann aber drängten die Verwaltungsräte darauf, dass Wyss für 100000 Franken Aktien der Berna übergeben müsse, weil der vereinbarte Kaufpreis sich nach einem vorgenommenen Inventar als zu hoch herausgestellt hätte. Nur widerwillig und auf Drängen seiner Verwandten, aber auch im höhern Interesse des Betriebes und der Versicherung «man möchte mit ihm Frieden machen», willigte er schliesslich ein.

Das war der entscheidende Fehler von Josef Wyss, wirft aber auch ein schlechtes Licht auf die damaligen leitenden Persönlichkeiten und auf die Verwaltungsräte J. Buser, H. Häfeli, Dr. Eugen Keller, Friedrich Marbach und Wilhelm Ochsenbein. Sämtliche Aktionäre stimmten gegen Wyss, und dieser musste im Juni 1907 den Betrieb verlassen. Nur ein halbes Jahr später stand das ganze Unternehmen

in der Liquidation. (Handelsamtsblatt, Oktober 1907, Oltner Tagblatt 1. 10. 1907).

Die Aktien verloren ihren Wert, und Josef Wyss musste zusehen, wie sein ganzes Vermögen für wenige Franken an Personen verkauft wurde, die der neuen Leitung der Berna nahestanden.

Motorwagenfabrik Berna AG in Olten

Die Motorenfabrik wurde von einer englischen Finanzgesellschaft übernommen, die 1908 die «Berna Commercial Motors LTD in Olten» gründete. 1912 bildete sich eine schweizerische Finanzgruppe, die die Firma zurückkaufen konnte und am 16. Februar 1912 die «Motorenfabrik BERA AG, in Olten» errichtete.

Es blieb für Josef Wyss lange Zeit ein Rätsel, warum die beiden nach London ausgeführten Lastwagen nicht betriebstüchtig waren. Die folgende Erklärung ist einem persönlichen Brief, den Wyss am 20. November 1950 dem Chef der Heeresmotorisierung, Brigadier R. Ackermann, geschrieben hatte, entnommen und zeigt also nur eine Seite des ganzen Vorfallen auf.

1905 suchte Josef Wyss einen Techniker und gelangte in dieser Sache an das Technikum in Burgdorf. Die Leitung empfahl ihm den jungen Ernst Marti, der, obwohl in der Motorentechnik nicht ausgebildet, weil dieses Fach noch gar nicht gelehrt wurde, in Olten die Arbeit aufnahm. Im Herbst 1906 kündigte er das Arbeitsverhältnis und bildete sich in England weiter aus. Bald versuchte er bei der Vertreterin der Berna, der Hudsons LTD, unterzukommen. Von hier aus pflegte er mit Wyss den Kontakt weiter, und als die Berna 1908 einen technischen Direktor suchte, betraute man damit Ernst Marti. Josef Wyss nahm nach seinem Ausscheiden aus der Berna mit seiner Familie Wohnsitz in Kilchberg. Bei einem Besuch von Ernst Marti erzählte dieser Frau Wyss die Hintergründe der Panne mit den beiden Lastwagen: Als er bei der Hudsons erfuhr, dass zwei Bernawagen in den Docks seien, sei er hingegangen – ob aus eigenem Antrieb oder auf Geheiss des Verwaltungsrates ist nicht mehr auszumachen – und verstellte an denselben die Steuernockenwellen, worauf die Wagen ihren Dienst versagten. Die Hudsons beorderten in ihrem Dilemma sofort Ernst Marti in den Hafen, und mit wenigen Umtrieben brachte er die Wagen wieder flott, was ihm natürlich Lob und Anerkennung einbrachte und für seine weitere Karriere sehr dienlich war. Sollte sich dieser Vorfall so abgespielt haben, so muss auch heute noch mit aller Verachtung davon Kenntnis genommen werden,

und die Worte von Josef Wyss gehen zu Herzen und wühlen den Leser heute noch auf: «Ich stand ruiniert auf der Strasse, von jedem Fötzel angespuckt und verhöhnt, meine Ehre und mein Ansehen in den Schmutz gezogen, meine Freunde verliessen mich wie Ratten das sinkende Schiff, meine Verwandten zogen sich von mir zurück, meine Familie wurde zerrüttet und auseinandergerissen und aus der menschlichen Gesellschaft hinausgeworfen! Wären mir nicht Deutsche zu Hilfe geeilt, so wäre ich mitsamt meiner Familie schmählich untergegangen!»

Ölbohrungen in Ägypten

In dieser Zeit der innern Zweifel, Anfechtungen und Misserfolgen lernte er einen deutschen Ingenieur kennen, der in Ägypten Ölbohrungen durchführte. Er liess sich engagieren und reiste nach Ägypten.

Sein unermüdlicher Forschungsdrang liess ihn auch in der neuen Arbeit nicht in Ruhe. Neben seiner eigentlichen Aufgabe stellte er geruchlose Ölöfen her, entwickelte rationelle Motoren für die Schiffe auf dem Nil und half den einheimischen Bauern, indem er ihnen maschinelle Mühlen baute. Nach fünfjähriger Landesabwesenheit kehrte er zu Beginn des 1. Weltkrieges wieder nach Zürich zurück.

Sein Erfindergeist und seine Begabungen waren in verschiedenen Grossbetrieben im Ausland bekannt geworden. Er erhielt nach dem Kriegsende bei den Bayerischen Motorwerken (BMW) Arbeit. Die deutsche Mannesmann gab ihm verschiedene Forschungsaufträge und beförderte ihn zum Abteilungsleiter. Er entwickelte einen kleinen Flugmotor, weil er für die militärische Luftwaffe einen taktischen Vorteil in einer grossen Anzahl von kleineren, beweglicheren Flugzeugen sah. Seine Auffassung konnte aber nicht an Boden gewinnen, denn die Verantwortlichen sahen im Luftschiff «Zeppelin» die einzige richtige Lösung. Der charakterlich sicher nicht einfache Mensch, der der klassischen Musik sehr zugetan war und viel Sinn für kunstvolle Teppiche und seltenes Porzellan hatte, verliess seinen Arbeitsplatz um 1930, weil er sich nicht durchsetzen konnte, aber auch, weil er sich schon zu Beginn des Nationalsozialismus mit den leitenden Instanzen überwarf. Letztlich war ein normales Leben in der wohl radikalsten Inflationszeit, die die Geschichte kannte, nicht mehr möglich.

So kam er in seinem Leben zum zweiten Mal um sein erspartes Geld, denn die Inflation entwertete sein Vermögen.

Der Plan für eine Flugzeugindustrie

Josef Wyss kehrte in die Schweiz zurück mit der festen Überzeugung, noch einmal eine eigene leistungsfähige Auto- und Flugzeugindustrie aufzubauen. In allen Details zeichnete er Flugmotoren und Flugzeuge und machte Studien über die Flugeigenschaften. Er verfasste Exposés über verschiedene technische Entwicklungen wie:

- Flugmotor und Flugzeug
- Brennkraftmaschine mit gegenläufigen Arbeitskolben, insbesondere für Flugzeuge
- Grundlagen für die Schaffung von Ultrarapidfernflugzeugen
- Geschütze, insbesondere für Flugzeuge, Luft- und Seeschiffe, sowie Kraftfahrzeuge
- Geschosse zu Kanonen
- Mehrzweck-Standard-Autocars mit Vorderrad- und Vierradantrieb
- Wyssmotor- und Airkraftbau-Grundlagen für die Schaffung einer rein schweizerischen Personenautomobil- und Flugzeugindustrie

Seine technisch einwandfreien Studien konnten auch jetzt nicht ausgeführt werden, denn in der Zeit vor und während des Zweiten Weltkrieges stieg keine Firma auf diese Vorschläge und Projekte ein. Wenn er auch den Wunsch, nochmals mit seiner eigenen Kraft einen Betrieb für Lastwagen, Personenwagen und Flugzeugbau zu leiten, aufgeben musste, liess er mit seinen Forschungen dennoch nicht nach. Im Oktober 1950 trat er für längere Zeit in einen Briefwechsel mit dem Chef der Heeresmotorisierung, Brigadier Ackermann, ein und schlug ihm mehrere Neuerungen vor:

«Wie wäre es, wenn unsere überfälligen Kanonen so umgebaut würden, dass sie den modernsten Anforderungen entsprechen könnten? In unserem Lande könnte dies leicht geschehen und würde eine enorme Ersparnis darstellen sowie verhindern, dass wertvolle Rohstoffe dem Schrott zugeführt würden. Die schweren Protzen und Lafetten könnten durch bodensichere, motorisierte Drehturm-Lafetten ersetzt werden, was ebenfalls hier zu Lande ausgeführt werden könnte. Wir wären dazu schon im Stande. Daneben müssen Tank- und Flugzeugabwehrmittel bereitgestellt werden, die im Ernstfall eine Verteidigung nicht schon im voraus illusorisch erscheinen lassen.

Ohne Verzug ist eine Infanteriewaffe mit hochgradigen Brisanzprojektilen zu schaffen, die eine gewaltige Durchschlagskraft besitzen, die auf zwei- und mehrtausend Metern im Direktschuss [treffen] und nicht wie bisher mit der Kanone im Rikoschettschuss, wo man

zuerst mit ein paar Schüssen versuchen muss, ob man irgendwo was treffe oder nicht!»

Brigadier Ackermann stimmte mit der Ansicht von Wyss überein und schrieb ihm, dass «Ihre Anregung von Infanteriewaffen mit grosser Panzerleistung sich mit dem decken, was in letzter Zeit in dieser Richtung geschieht».

Persönliche Schicksalsschläge

Neben seinen beruflichen Enttäuschungen erlebte Wyss auch persönliche und familiäre Schicksalsschläge. Nach der Übersiedlung nach Kilchberg führte seine Frau einen Mercierladen und verdiente damit das Auskommen der Familie. Die langen Auslandsaufenthalte und die vielen beruflichen Rückschläge belasteten das Verhältnis mit seiner Frau und mit seinen Kindern in starkem Masse, und eine Trennung schien unumgänglich geworden zu sein, welche dann 1935 vollzogen wurde.

Ein starkes Augenleiden beeinträchtigte sein Schaffen, und als er 1943 erblindete, war der einst initiative, nimmermüde Forscher hilflos und lebte äusserst bescheiden mit wenig Geld an verschiedenen Orten in Zürich und war auf die Hilfe gütiger Menschen angewiesen.

Bis zu seinem Tode am 27. August 1956 wurde er in der Familie Wiler im Aussersihlquartier liebevoll betreut. Hier lebte sein vielbegabtes Wesen nochmals auf. Die Tochter der Familie, Bertha Wyler, ermunterte Josef Wyss, seine im Leben erlittenen Unrechte wieder aufzugreifen und für eine, wenn auch reichlich späte, Satisfaktion zu sorgen. Die Zeiten ändern sich, aber die damaligen Handlungen waren nach bald einem halben Jahrhundert längstens verjährt, und mangels ausführlicher Unterlagenmaterialien war man schon nach kurzem Bemühen im Beweisnotstand. Wenn auch der Groll und der Schmerz über das erlittene Unrecht und die Verkennung seiner Fähigkeiten nie ganz aus seinem Innern verschwanden, liess er in seinem Einsatz für die Arbeit am Menschen nicht nach.

Fortan waren es nicht mehr technische Probleme, die er bearbeitete, sondern er ging philosophischen Fragen nach, brachte seine Ansichten zu Papier und wollte sie unter dem Titel «Eschatologium und Äonenkosmos» in Buchform erscheinen lassen. Als Erläuterung zum Inhalt setzte er den Satz hin: «Der Makrokosmos und der Mikrokosmos, Welten im Dualismus, sind voll toller Widersprüche, die Erde nichts mehr als ein tolles Tohuwabohu, die Welthegemonie des Verderbens ist das Präludium zum Durchgang der Völker zur Vernichtung der Menschheit schlechthin.» Im Vorwort bereitet er den Leser

darauf vor, dass sich der Mensch vollständig ändern müsse, und wer das nicht mitmachen wolle, «werde verschlupft das Buch beiseite legen und die so verworrene und verfuhrwerkte Weltlage mit schöngestigen Worten gutzuheissen suchen und dann mit befrachteten Wagen in ausgefahrenen Geleisen mit Vollgespann weiterzuziehen versuchen. Es muss daher dringlich der Anfang gemacht werden, diesem grossen Notstande abzuhelfen und einen neuen, bessern Weg einzuschlagen, wo das logische und klare Denken über alles wieder in den Vordergrund und damit das ewige Nachplappern kritisch zerzaust und dadurch den Weg öffnet zu einer andern Lebens- und Weltanschauung, die vorerst ungewöhnlich erscheint.»

Josef Wyss entwirft nun ein Leben auf dieser Erde nach seiner Vorstellung. Er warnt vor einer unbeherrschten Ausnützung der Natur, vor dem Kapitalismus, vor der Diktatur und vor dem grenzenlosen «Drauflosleben». Er vermisst die Bescheidung des Menschen.

«Ungeheuerlich, welche Sünden die Menschheit in all den vielen Jahren ihrer Geschichte auf sich geladen hat – und sich noch weiter auflädt – auf einer Erde, die bei anständiger Bewirtschaftung Raum und Nahrung genug für alle ihre Bewohner und Geschöpfe hätte. Aber eben. Die Menschheit hat sich nicht nur an den Menschen, sie hat sich auch an der Erde, ihrer Ernährerin, versündigt. Die auf Habgier, Rendite, Profite ausgerichteten Wirtschaftsgesetze (Zinswirtschaft) verbieten es den Menschen, die Erde wieder zu sich kommen zu lassen. Sie müssen darauf ausgehen, sie ununterbrochen auszubeuten, alles aus ihr herauszuziehen, was nur möglich ist, bis sie einmal, trotz all der chemischen Wunderspritzen, ihren Dienst versagt, ausgesaugt, sich entweder ihrem Sterben hingibt, oder am Ende durch eine Ruhe oder Erholungsstreik, wieder neue Kräfte sammelt zur Ernährung einer neuen, gescheiteren und besseren Nation.»

Dies sind einige Sätze aus dem Kapitel «Das Panideal in der theosophischen Weltanschauung im Lichte der mystischen Philosophie im Dualismus mit dem Panideal der anthroposophischen Weltanschauung im Lichte der Naturphilosophie».

Das Auto, der Volksfeind

Josef Wyss musste nicht nur einen unerbittlichen Kampf in seiner Firma kämpfen, sondern er brauchte auch Kraft, um dem Auto den Durchbruch und die Anerkennung zu verschaffen. Der Absatz der Autos wurde erschwert, vor allem in den Anfangszeiten, weil, wie

das immer wieder bei grundsätzlich neuen Entdeckungen geschieht, die Leute grosse Angst vor diesen «Ungeheuern» hatten. Über 20 Jahre befassten sich die Kantonsregierungen mit Vorschriften, die alle darauf ausgingen, das Auto in seinem Siegeszug zu stoppen. Aus allen Verlautbarungen spürt man die Angst, die der Mensch vor der Geschwindigkeit hatte, die mit der «Kutsche ohne Pferde» gefahren wurde. Es war streng verordnet, mit der Hupe das Nahen der Autos anzudeuten. «Der Führer hat entgegenkommende, zu überholende, in der Fahrtrichtung stehende oder in der Fahrtrichtung kreuzende Menschen, insbesondere auch die Führer von Fuhrwerken, Reiter, Radfahrer, Treiber von Vieh und so weiter durch deutlich hörbares Signal auf das Nahen des Kraftwagens aufmerksam zu machen. Er hat ferner langsam zu fahren und anzuhalten, sofern dies zur Vermeidung von Unfällen erforderlich ist. In gleicher Weise ist Signal zu geben vor Strassenkreuzungen. Mit dem Signalgeben ist aber sofort aufzuhören, wenn Pferde oder andere Tiere dadurch unruhig oder scheu werden. Zweckloses oder belästigendes Signalgeben ist zu unterlassen.»

Die ersten Vorschriften

Die Geschwindigkeit und das Verhalten des Pferdes war in mancherlei Hinsicht Massstab für den Autofahrer von einst. So wurde im «Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr von 13. Juni 1904» im Art. 9 festgesetzt: «Auf Brücken, in Durchfahrten, engen Strassen, Kehren, bei starken Gefällen und ausserdem überall da, wo die kompetente Behörde für alle Fuhrwerke im allgemeinen – z. B. durch gut sichtbare Aufschriftstafeln – eine verminderde Geschwindigkeit befohlen hat, soll diese Geschwindigkeit auf diejenige eines Pferdes im Schritt, d. h. auf sechs Kilometer herabgesetzt werden. Beim Durchfahren von Städten, Dörfern oder Weilern, sowie auf den von den kantonalen Behörden dem Motorwagen geöffneten Bergstrassen darf die Geschwindigkeit unter keinen Umständen zehn Kilometer in der Stunde, also die Geschwindigkeit eines Pferdes im Trabe, überschreiten. Der Führer eines Motorwagens soll beständig seine Fahrgeschwindigkeit beherrschen, er hat den Gang jedesmal zu verlangsamen oder sogar anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlass zu einem Unfall oder zu einem Verkehrshemmnis bieten könnte, sowie auch wenn Reit-, Zug- oder Lasttiere, oder Viehherden Scheu zeigen.»

Es gab Kantone, die für die Dorfdurchfahrten 8 km/h vorschrieben, andere verlangten das Tempo «eines Mannes im Schritt». Da

offenbar diese Vorschriften nicht eingehalten wurden, liess Regierungsrat Dr. Robert Schöpfer 1915 folgende Warnung publizieren: «Die Klagen über das rücksichtslose Fahren von Automobilisten und Motorradfahrern nahmen in letzter Zeit derart zu, dass sich das Polizeidepartement veranlasst sieht, den Inhabern von Fahrbewilligungen, gleichgültig ob Zivil- oder Militärauto, in Erinnerung zu rufen, dass der Führer eines Motorfahrzeuges seine Fahrgeschwindigkeit beständig beherrschen soll.

Durch die zahlreich einlaufenden Klagen wird die Kantonspolizei neuerdings zu schärfster Kontrolle veranlasst werden. Die Inhaber von Fahrbewilligungen werden vorsorglich schon jetzt darauf hingewiesen, dass bei wiederholter Überschreitung der kantonalen Verordnung die Fahrbewilligung unnachsichtlich für die Dauer von einigen Monaten entzogen wird.» (Amtsblatt 4.9. 1915)

Der Hass gegen das Auto blieb lange im Volke stecken, und es kam immer wieder zu unbeherrschten Auswüchsen, so z. B. wurden zwei Kranke von Luzern nach St. Urban unter polizeilichem Schutz im Auto geführt. Bei Neuenkirch warfen Bauern vom Felde her Steine nach den Passagieren und verfolgten sie mit Schüssen. In Triengen wurde auf ein mit fünf Personen besetztes Automobil aus einer Jagdflinte ein Schuss abgegeben. Die Kugel traf das Steuerrad neben der Hand des Lenkers und prallte seitwärts ab. Der Täter konnte nicht eruiert werden.

Noch 1921 wurde an der Gemeindeversammlung in Winznau der Antrag gestellt, auf allen Einfallstrassen eine Warnungstafel mit der Höchstgeschwindigkeit 15 km/h anzubringen und «so der Autoraserei durch das Dorf» zu begegnen.

Und gleich nach dem Zweiten Weltkrieg wurde im selben Dorf an einer Gemeindeversammlung «auf die Gefahren des Verkehrs auf unserer Hauptstrasse aufmerksam gemacht. Das weitere Zulassen der Autoraserei sei unverantwortlich. Auf der Strasse sei man seines Lebens nicht mehr sicher. Die Polizei müsse vermehrte und strengere Kontrollen ausüben.» (Prot. Einwohnergemeinde Winznau, 1946)

Im Automobilgesetz von 1926 wurden etwas höhere Geschwindigkeiten erlaubt. Motorwagen unter 3 Tonnen und Motorräder durften ausserorts 50 km/h, in den Ortschaften 30 km/h fahren. Für Lastwagen wurde die Geschwindigkeit auf 20–35 km/h, innerorts aber auf 15 km/h beschränkt.

Diese Vorschriften lesen sich sehr fortschrittlich, wenn man sie mit den ersten Anordnungen im Ausland vergleicht. So durften in England die ersten Motorräder und Autos nicht schneller als 3 Meilen (1 Meile = 1609,3 m) in der Stunde fahren. Zudem war es gesetzliche Vorschrift, dass vor dem Fahrzeug ein Mann mit einer roten

Fahne einherging, um die Passanten vor dem anrollenden Vehikel zu warnen.

In der Tschechoslowakei wurde den ersten Automobilisten sogar vorgeschrrieben, ihre Durchfahrt mit dem Auto am Vortag dem Gemeindevorstand der betreffenden Städte schriftlich anzumelden. In Frankreich war man dem Auto gegenüber bald einmal etwas freundlicher und fortschrittlicher eingestellt, und Sätze wie die folgenden standen um die Jahrhundertwende in den Zeitungen: «Die Geschwindigkeit an sich ist positiv und nicht schädlich. Wozu sie behindern? Weil sie gefährlich ist? Beweist es!»

Die teuren Pferde

Anhand einer Statistik wurde sogar versucht zu beweisen, dass die Unfälle mit dem Auto weit geringer waren als mit den Pferden oder Fahrrädern. Im August 1900 gab es in Frankreich folgende Unfälle:

	<i>Unfälle</i>	<i>Tote</i>	<i>Verletzte</i>
Wild gewordene Pferde	1024	106	918
Automobile	29	2	27
Fahrräder	146	9	137
Eisenbahn	74	25	49

Sogar die Unterhaltskosten eines Automobils und eines Pferdewagens auf der Grundlage von 15 000 gefahrenen Kilometern wurden in Vergleich gesetzt, wobei man zu folgenden Resultaten kam:

Pferde-Zweispänner	6350 Franken
Automobil mit 4-PS-Motor	2150 Franken

Als Ankaufspreis des Automobils wurden 6000 Franken und eine Amortisationszeit von 20 Jahren angenommen. (Jean Fondin, «Das Auto», ein halbes Jahrhundert Geschichte. Lausanne, 1968)

Die Verkehrsdichte

Gültige Angaben über die Dichte des Verkehrs in unserer Gegend sind sehr spärlich vorhanden. 1913 liess die Gemeindeverwaltung Olten auf den Aarebrücken Zählungen vornehmen. Dass am ausgewählten Tage keine Autos verkehrten, ist kaum anzunehmen. Bei der Zählung wurden sie, aus welchen Gründen auch immer, nicht ausgeschieden.

	<i>Personen</i>	<i>Fuhrwerke</i>	<i>Karren, Velos etc.</i>
Alte Brücke	7390	145	1060
Bahnhofbrücke	10560	490	1935
Trimbacherbrücke	1860	10	220
Rankwogbrücke	2400	115	620
Passarelle in der Klos	220	—	—
Unterführung bei Giesserei	375	17	175
Niveauübergang H. Gotthard	10265	402	2185
Durchgang Bahnhof	6780	—	120
Passarelle beim Wasserturm	925	—	—

(Verwaltungsbericht der Stadt Olten 1913)

1928 wurde in Winznau von einem Privatmann der Durchgangsverkehr auf der Kantonsstrasse Olten–Niedergösgen in einem Tag gezählt. Das Ergebnis lautete:

Fuhrwerke	70
Velos	715
Autos	140
Motorräder	70

Aus diesen Statistiken geht hervor, dass das Auto nur schwer Fuss fassen konnte. 1911 gab es in der Schweiz 3200 Personenwagen, davon waren 79 im Kanton Solothurn eingelöst. 1930 waren es schon 60735, jedoch nach dem Kriege im Jahre 1945 nur noch 18279, dafür standen 1560900 Velos im Verkehr.

Seit 1950 nahm der Autobestand um fast das 20fache zu und erreichte 1985 die Zahl von 2617164 Personenwagen, dazu kamen noch 372693 Kleinbusse, Lieferwagen, gewerbliche und landwirtschaftliche Traktoren, 43776 Lastwagen, 217974 Motorräder und 2386710 Fahrräder.

Der Fall Graubünden

Im Jahre 1911 billigte der Kanton Graubünden mit 11977 gegen 3453 Stimmen ein totales Fahrverbot für «Automobilisten jeglicher Art, Personen- und Lastwagen, sowie Motorvelos auf sämtlichen Strassen des Kantons». Diese Abstimmung hatte ihre Auswirkungen nicht nur im Bündnerland, sondern auch in andern Gegenden der Schweiz. So erliess zum Beispiel der Kanton Solothurn über mehrere Jahre offizielle Sonntagsfahrverbote und erntete damit viel Beifall,

denn der damalige Mensch sah in den Autofahrern «Vergnügungs-süchtige, Aufschneider und Protzen». Weil später nur noch 25 Gemeinden ein vollständiges Fahrverbot an Sonntagen befürworteten, aber 64 für eine Lockerung der Vorschriften eintraten, nahm die Solothurner Regierung eine Anpassung des geltenden Gesetzes vor, die von vielen Einwohnern schlecht aufgenommen wurde und zu Unmutsäusserungen in den Zeitungen führte: «Das Automobil rasselt heute, mit wenigen Ausnahmen, rücksichtslos durch die Strassen. Die Staubentwicklung zum Ärger der Passanten und Strassenanwohner ist wieder da, wie vorher. Uns wundert nur, was da für Gemeinden diesen Zustand als gegeben betrachten, die dem Baudepartement zugunsten der Aufhebung des Verbotes berichtet haben. Ob es vielleicht nur Berggemeinden sind, die nur schwach davon betroffen werden? Dann haben beileibe diese wenig Rücksicht genommen auf den weitaus grössten Teil der Bevölkerung, die das Glück nicht hat, in luftiger Höhe seinen Sitz zu haben. Unserer Ansicht nach tut die Regierung gut, die Vox populi zu befragen, und nicht nur die Herren Ammänner und Weibel, wie sich das Volk zu diesem Zustand stelle. Wir zweifeln nicht daran, dass die Antwort an Deutlichkeit nicht zu wünschen übrig lassen würde. (Der Morgen 11.6. 1923)

Harte Worte gegen die Autofahrer standen in der Neuen Zürcher Zeitung, als ein Dr. H. Sprecher über das totale Fahrverbot im Kanton Graubünden frohlockte und schrieb: «Das Automobil ist ein technisches Wunder, dem nur Bescheidenheit und Billigkeit fehlt: technisch ein Engel, sozial ein Teufel. Der Kampf der Bündner galt dem Herrentum und nichts anderem, jenem Herrentum nämlich, das in erster Linie die der Arbeit gewidmeten Strassen für sein Vergnügen in Anspruch nimmt. Das Bündner Volk hat den gordischen Knoten zerhauen, wie einst ein anderer, der auch nicht mit Kompromissen seine Zeit verlieren wollte, und hat damit eine Kulturtat geleistet, die ihm einen Ehrenplatz unter den Völkern sichern wird. Endlich ist das soziale Gewissen entdeckt worden. Das Luxusautomobil ist ein nachgeborenes Kind des individuellen Zeitalters, es ist das Symbol des rücksichtslosen Individualismus. Nur freche Ignoranz hat dem Bündner Volk den Vorwurf der Verkehrsrückständigkeit entgegenzuschleudern gewagt. Die Bündner Hotelindustrie braucht den Ausschluss des Motorfahrzeuges nicht zu bedauern, denn die Automobilisten als Sklaven ihres kostspieligen Fahrzeuges könnten doch keine zuverlässige Kundschaft sein. Die Beschaffung von Schongebieten für die abgehetzten, einer gründlichen Nerven-ausspannung bedürfenden Bewohner der Städte wird zur Kulturnotwendigkeit. Eine solche Freistatt ist jetzt, dank dem ethisch-sozialen Verständnis und der wirklichen Einsicht der Volksmehrheit, das

Hochland Graubünden geworden. Der Kulturwert des Automobils wird im allgemeinen erheblich überschätzt. Beim Lastautomobil sind die Betriebskosten so gross, dass von einer nennenswerten Verbilligung der Güterproduktion kaum die Rede sein kann. Was an Arbeitsautomobilen sonst noch in Gebrauch steht, wie Personenposten, kann heutzutage, wo das Eisenbahnnetz so dicht und der Bau von Kleinbahnen unablässig bemüht ist, allen irgend nennenswerten Bedarf zu decken, eine allgemeine Bedeutung nicht beanspruchen. Eher wäre es möglich, dass das Bestehen einer Automobilpost das Entstehen einer Eisenbahn verhindert, womit der betreffenden Gegend schlecht gedient ist, da, wie bekannt, nicht der Personentransport, sondern weitüberwiegender der Gütertransport es ist, dessen Preis volks- und weltwirtschaftlich entscheidend ist. Und zum Schluss nochmals: Darum ist das ‹Bisher und nicht weiter› des Bündner Volkes eine Kulturtat.» (NZZ 25.3. 1911)

Auf der Simplonroute ordnete die Walliser Regierung den autofreien Donnerstag an, der ausschliesslich für den Viehtransport reserviert wurde. Der Kanton Schwyz gar erreichte mit seinem Sonntagsfahrverbot eine Blockierung der Gotthardroute und der linken Zürichseestrasse. Insgesamt führten nach dem Ersten Weltkrieg 15 Kantone ein Sonntagsfahrverbot ein, wobei der Motorverkehr von 9 oder 10 Uhr bis 19 oder 20 Uhr ruhte.

Autos von Pferden gezogen

Am längsten beharrten die Bündner auf ihrem Verbot, das letztlich zu grotesken Situationen führen konnte. So nahm 1911 die Automobilgesellschaft Bleniotal im Auftrag der PTT die erste schweizerische Autopost in den Alpen in Betrieb, und zwar auf der Strecke Acquarossa–Acquacalda. An der Bündner Grenze mussten aber die Passagiere in die Pferdepost umsteigen, wenn sie weiter fahren wollten. Als ein Erdrutsch oberhalb der Einmündung der Stilfserjoch-Strasse ins Vintschgau den Weg nach Osten blockierte, mussten sich 200 Automobilisten aus dem Italienischen über die Bündner Pässe Stelvio–Umbrail–Santa Maria–Neu Sponding mit Pferdegespann abschleppen lassen. Bei Krankentransporten kam es öfters vor, dass über Bündner Boden Autos von Pferden gezogen werden mussten, damit ein Umsteigen vermieden werden konnte.

Das «totale» und «ewige» Fahrverbot, das der Hotellerie und dem Fremdenverkehr grossen Schaden brachte, wurde 1928 aufgehoben.

Das Ende von Josef Wyss

Zurück zu Josef Wyss, der stets an den technischen Fortschritt glaubte und seine ganze Kraft dafür aufwendete. Er war ein hochbegabter Mechaniker, ein Erfinder und ein mit wachem Geist ausgerüsteter Ingenieur. Leider fehlte ihm die dritte Eigenschaft, die für einen Unternehmer unabdingbar ist: das Talent eines Managers. Wäre er ein gewiefter und vorsichtiger Kaufmann mit juristischem Flair gewesen, hätte es nicht geschehen können, dass sein Name in Vergessenheit geriet.

Arm wurde er geboren, arm an materiellen Gütern, aber seelisch gereift starb er am 27. August 1956, liebevoll betreut und umsorgt von Familie Wyler und insbesondere von der Tochter Bertha, die viel dafür getan hat, dass das Andenken wenigstens bei einigen Leuten weiterleben würde. In der Abdankungsansprache, die Fräulein Wyler selber hielt, sagte sie treffend: «Ein hartes Los hat Dir das Schicksal in die Wiege gelegt. Du hast aber alle Schicksalsschläge dank Deiner starken Seele manhaft ertragen. Hast auch in der grössten Not Deinen Geist und Deine Seele vor den Menschen nie gebeugt und hast trotz allem, was Dir in Deinem Erdenleben beschieden war, Deinem Schöpfer, Gott, Dein treues Herz bewahrt. Vor Gottes Forum ist dies wohl Dein grösstes Verdienst.»

