

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 6 (1948)

Artikel: Aus der Geschichte der Motorwagenfabrik Berna AG. in Olten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659415>

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: 09.04.2026

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

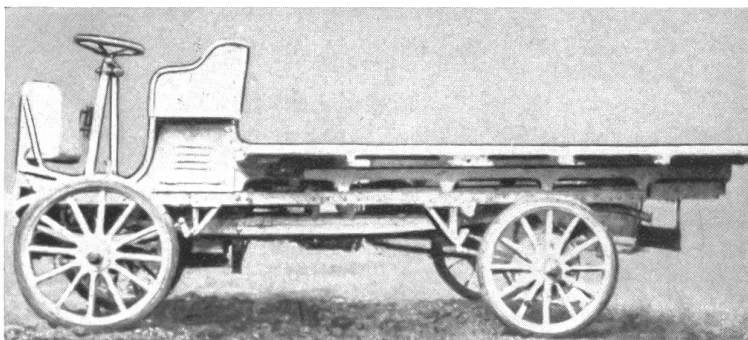
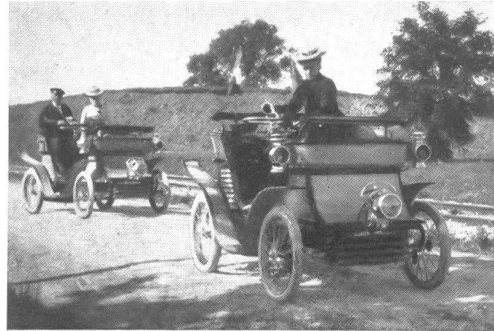
Aus der Geschichte der Motorwagenfabrik Berna AG.



in Olten

Als gegen Ende des letzten Jahrhunderts die ersten Automobile der Pioniere ihre Erstlingsfahrten über die damals nach heutigen Begriffen noch primitiven Straßen ausführten, begannen auch in unserem Heimatlande aufgeschlossene Konstrukteure mit dem Studium dieses neumodischen Verkehrsvehikels. Wie bei vielen Neuerscheinungen auf technischem Gebiet, zeigte sich in der Folge eine Fülle von konstruktiven Lösungen, welche die sich bietenden Probleme mehr oder weniger glücklich meistern sollten. Einer der erfolgreichen Pioniere war Herr Joseph Wyß, welcher in Bern eine hoch angesehene Kunstschlosserei betrieb und dort die ersten Automobile baute. Im Jahre 1904, am 19. Dezember, wurde der neue Geschäftszweig nach Olten verlegt und die Firma unter dem Namen «J. Wyß, Schweizerische Automobilfabrik BERNA» eingetragen. Die ersten Automobile, welche nach den Plänen von J. Wyß gebaut wurden, waren Personenwagen mit 2 und 4 Plätzen, ausgerüstet mit einem Einzylindermotor von 5 PS Bremsleistung und direkt angekuppeltem Wechselgetriebe. Der Motor mit den Antriebsaggregaten befand sich hinten im Fahrzeug, war also nach heutigen Begriffen eine Konstruktion mit Heckmotor. — Ein solches Fahrzeug steht übrigens auch im hiesigen Museum als historisches Zeugnis aus den Anfängen des Automobilbaues in der Schweiz.

Die ersten BERNA-Personen- und Lastwagen



Die neue Firma erwarb in der Folge die Gebäulichkeiten der früheren Kohlen-Elektrodenfabrik im Industriequartier und richtete dieselben für die Fabrikation von Automobilen ein.

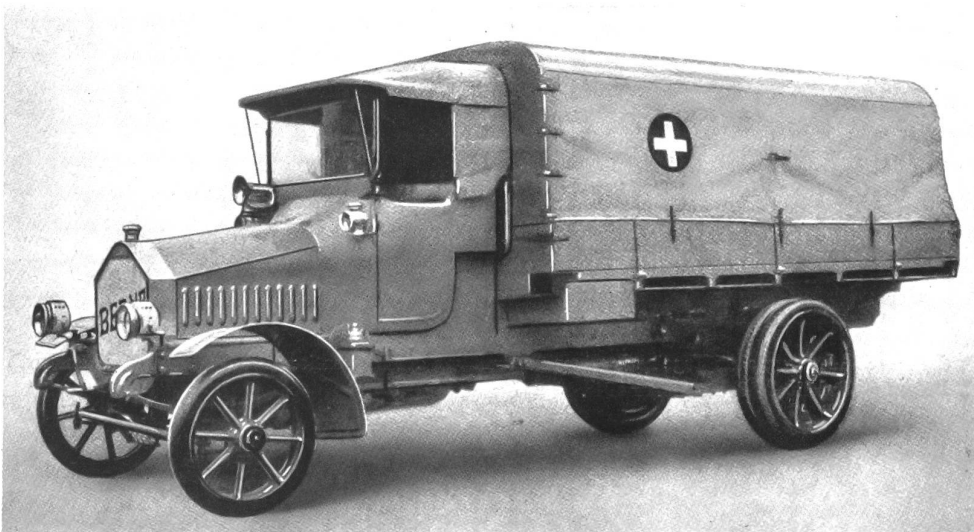
Um das Unternehmen auf eine breitere Basis zu stellen, wurde am 28. Juni 1906 eine neue Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 1,000,000 Franken gegründet unter der Bezeichnung «Motorwerke BERNA AG. (vormals J. Wyß)».

Erster Direktor war Herr J. Wyß. In diese Periode fällt der weitere Ausbau der Konstruktionen, indem für schwere Lastwagentypen größere Motoren mit 2 und 4 Zylindern geschaffen wurden, welche Bremsleistungen von 24 resp. 40 PS entwickelten.

Das junge Unternehmen war in der Folge mancherlei Wechselfällen ausgesetzt, welche die notwendige Entwicklung hemmten. Es waren weniger die technischen Faktoren, welche Schwierigkeiten auslösten, als wirtschaftliche Gründe. Schon immer hat es sich beim Aufkommen neuer umwälzender Erfindungen, welche althergebrachte Rechte und Gewohnheiten tangieren, gezeigt, daß falsche Vorurteile sich hindernd in den Weg stellen. Es darf daher nicht wundernehmen, daß es dem Automobil, der Neuerung jener Jahre, gleich ergangen ist. Nachdem Herr Wyß am 14. Juli 1907 aus der Firma ausgeschieden



5-Tonnen-Lastwagen
BERNA
40-PS-Benzinmotor



Militär-ambulance
zu Beginn des ersten
Weltkrieges
1914—1918

war, mußte die junge Aktiengesellschaft selbst im Oktober des gleichen Jahres liquidiert werden. Sie wurde in der Folge von einer englischen Finanzgesellschaft übernommen, welche am 15. Juli 1908 die BERNÄ Commercial Motors Ltd. in Olten» gründete. Die Produktion dieses Unternehmens war denn auch zur Hauptsache für den Export nach England bestimmt, wo eine große Verkaufsorganisation für den Absatz besorgt war. Die Entwicklung der Gesellschaft nahm einen erfreulichen Aufschwung und war befriedigend. Im Jahre 1912 bildete sich dann eine schweizerische Finanzgruppe mit dem Zwecke, das Unternehmen zu erwerben. Am 16. Februar 1912 wurde die heutige Firma unter dem Namen «Motorwagenfabrik BERNÄ AG. in Olten» gegründet und eingetragen. Schon in den folgenden Jahren zeigte es sich, daß mit dem Wechsel der Inhaber auch ein neuer Geist in die «BERNA» eingezogen war, die rasch die Risiken früherer Perioden in Erfolge umzuwandeln verstand. In voller Erkenntnis der Aufgaben und Ziele der jungen schweizerischen Lastauto-Industrie wurden die vielfältigen Probleme initiativ in Angriff genommen. Es zeugt von der Stabilität der Firma, daß die damalige Direktion noch heute das im Vergleich zu früher erheblich größere Unternehmen mit Tatkraft leitet. Das anfänglich bescheidene Aktienkapital von Fr. 350,000.— wurde rasch auf Fr. 500,000.—, dann



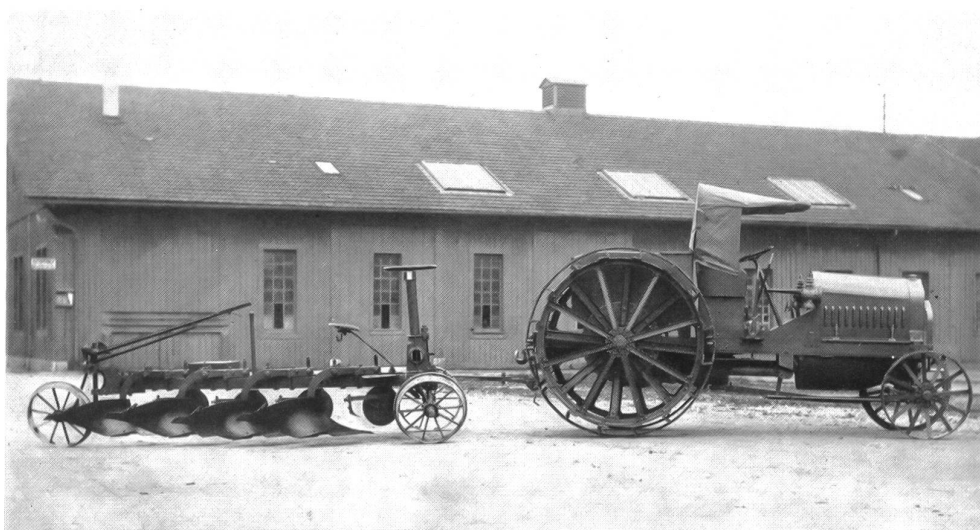
Die Untersuchung des BERNA-Lastzuges am Tage nach seiner Ankunft von der Subventions-Prüfungsfahrt in Wien durch Rittmeister Rachl. Befund: „Tadellos“! 8. November 1911

auf Fr. 850,000.— und schon im Jahre nach der Gründung auf Fr. 1,500,000.— erhöht. Das vorhandene Terrain wurde vollständig überbaut. Im November 1912 erwarb die Firma die seinerzeitige Gasfabrik Rothenbach und im Jahre 1916 von der Nachbarfirma Heer & Co. ein weiteres Landstück zwecks Vergrößerung der Fabrikanlagen. Im Zuge der Weiterentwicklung wurden dann 1918 im Tannwald weitere 22,000 m² Land von der Bürgergemeinde erworben, wo sich heute die umfangreichen Gebäude der Reparaturwerkstätte und Malerei sowie die geräumigen Lagerhallen für die Rohmaterialien befinden. Der Umfang der Fabrikation steigerte sich sehr rasch. Parallel mit der Vergrößerung des Absatzes in der Schweiz gingen die Aufträge für den Export ein. Vertretungen in England, Südamerika, Holland, Belgien, Spanien, Italien und Rumänien waren für den Absatz der Produkte in diesen Ländern tätig. Nach Oesterreich-Ungarn wurde die Fabrikation der BERNA-Wagen einer Fabrik in Liesing bei Wien in Lizenz vergeben. Die schweren Typen wurden dort schon frühzeitig für militärische Zwecke dienstbar gemacht und deshalb vom Staate subventioniert.

In konstruktiver Hinsicht wurde erfolgreich weiter gearbeitet, und die in jenen Jahren entwickelte Ritzel-Antriebachse hat sich bis heute glänzend bewährt. Die Zahl der be-



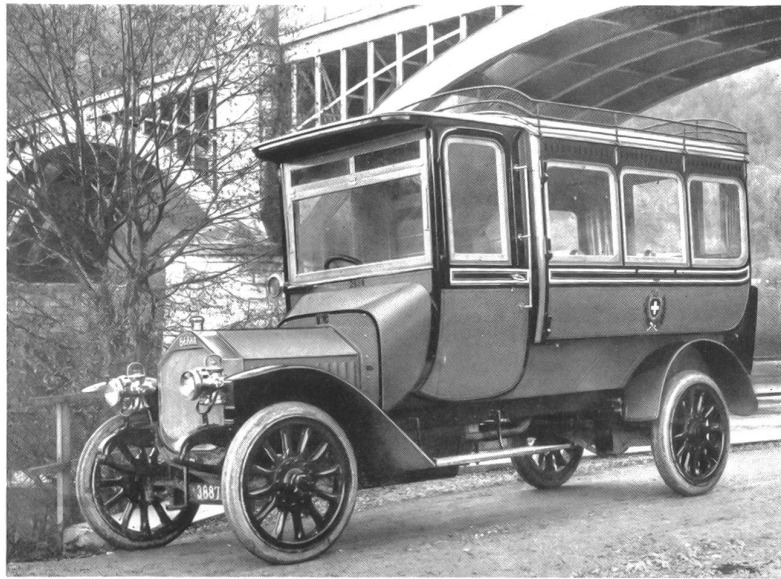
Militär-
traktoren



Landwirtschafts-
traktor

schäftigten Arbeiter in Olten vergrößerte sich rasch, und das Wort «BERNA» wurde in Interessentenkreisen zu einem Begriff, der viel versprach und Bestes in sich barg. Da brach der Krieg 1914 bis 1918 aus. Die Hochkonjunktur in seinem Gefolge machte mit einem Schlage das Suchen nach Absatzmöglichkeiten überflüssig und erheischte Anpassung an die neuen Bedürfnisse. Die vorzüglichen Eigenschaften der BERNA-Wagen haben schon zu Beginn der Motorisierung sowohl die schweizerische Armee als auch ausländische Militärverwaltungen veranlaßt, diese Fahrzeuge zu Hunderten in ihren Dienst zu stellen. In Anpassung an die mit dieser Hochkonjunktur verbundenen Anforderungen wurde auch das Aktienkapital auf Fr. 3,000,000.— erhöht.

Die große Krise der Nachkriegsjahre brachte dann eine starke Drosselung der Absatzmöglichkeiten und in der Folge eine Produktionseinschränkung. Bis wieder geordnete Verhältnisse zu erwarten waren und um darauf gerüstet zu sein, wurde die Zeit jedoch benützt, die Konstruktionen zu vervollkommen und zu erweitern. Die Nachfrage nach einem Fahrzeug für landwirtschaftliche Zwecke und auch für militärische Aufgaben wurde mit der Schaffung eines Traktors befriedigt. Für die Bearbeitung des landwirtschaftlichen Bodens wurden diese «Zugmaschinen» mit Stahlrädern und Stollen ausgerüstet, während-



Postkutsche

dem die Straßenraktoren, die in der Folge auch im zivilen Sektor Eingang fanden, bereits Gummibereifung erhielten.

In den folgenden Jahren setzte im schweizerischen Automobilbau eine auffallende Modernisierung in der Konstruktion von Nutzfahrzeugen ein. Angeregt durch die vielgestaltigen Wünsche der Kundschaft wurden die Produkte den neuzeitlichen Erfordernissen angepaßt. Unter dem Einfluß der sich immer mehr verschärfenden Konkurrenz wurde der wirtschaftliche Wert des Motorfahrzeuges als Transportmittel allgemein erkannt. Die inländische Automobilindustrie mußte jedoch gleichzeitig gewaltige Anstrengungen machen, um gegen die ausländische Konkurrenz mit ihren billigen Massenprodukten bestehen zu können. Erschwerend wirkte dabei der Umstand, daß die gesetzlichen Einschränkungen in unserer Heimat, die in Vorschriften und Gesetzen bezüglich Gewicht, Abmessungen, Bremsen und Verkehr bestanden, schärfer als in jedem anderen Lande waren. Durch entsprechende Neukonstruktionen wurden mit neuen Mitteln die Schwierigkeiten gemeistert. Was heute als Selbstverständlichkeit gilt, mußte damals zuerst erdacht, dann erprobt und in den Produktionsprozeß aufgenommen werden. Die Motorwagenfabrik BERNA hat mit anderen Schweizer Firmen tatkräftig an der Verwirklichung dieser Auf-



Moderner Postkurswagen

gaben mitgearbeitet. An einige Momente dieser Entwicklung sei hier nur kurz erinnert: Einführung stärkerer Motoren bei gleichzeitiger Leistungssteigerung.

Leichtere Lenkung, einfachere Kupplungen.

Verbesserung der Getriebe und deren Schaltung, höhere Geschwindigkeiten.

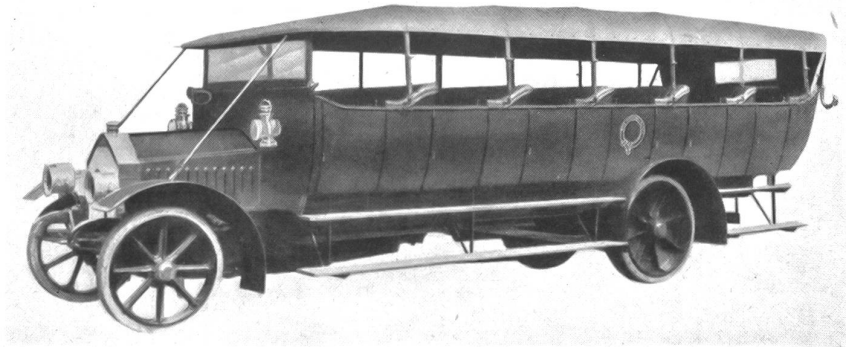
Einführung der Vollgummibereifung und dann der Luftbereifung anstelle der seinerzeitigen Eisenbereifung.

Die äußerst weitgehende Verbesserung der Bremsen des Fahrgestelles sowohl als auch die konstruktive Lösung der Motorbremse.

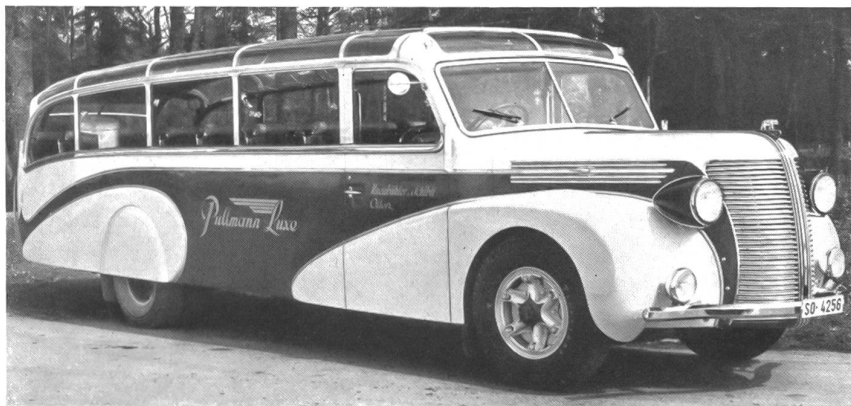
Parallel dazu erfolgte die Modernisierung der übrigen Ausrüstung und der Karosserie. Der elektrische Anlasser und die Beleuchtungsanlage mit den Kontroll- und Sicherheitseinrichtungen gehören heute zum selbstverständlichen Zubehör eines Fahrzeuges. Die früher offenen Führersitze genügten bei zunehmender Geschwindigkeit nicht mehr und wurden durch eine geschlossene Konstruktion mit ausstellbarer Windschutzscheibe und versenkbaren Türfenstern ersetzt.

Die größte Umwälzung jedoch brachte die anfangs der dreißiger Jahre gemachte Erfindung des Dieselmotors als Antriebsquelle für Motorlastwagen. Jahrzehnte waren ver-

„Char à banc“



Moderner Car
der Vorkriegs-
jahre 1938



strichen, seit der geniale Professor Diesel diese Wärmekraftmaschine zum ersten Mal in Gang gebracht hatte. Das Problem, einen schnellaufenden, leichten Dieselmotor zu entwickeln, welcher an Stelle des hochgezüchteten Benzinmotors als Fahrzeugantriebsmaschine treten konnte, war durch langjährige, intensivste Forschertätigkeit möglich geworden. Immer mehr setzte sich bei der Kundschaft die Erkenntnis durch, daß trotz der höheren Anschaffungskosten eines Fahrzeuges mit Dieselmotor infolge der wesentlichen Einsparung an Brennstoff, wozu noch der niedrigere Preis des Dieselöls hinzukam, eine Ersparnis an Betriebskosten zu erreichen war. Lastwagen und Cars sind schließlich Transportmittel, welche dem Unternehmer ein ökonomisches und auch betriebssicheres Objekt sein sollen. Im Laufe weniger Jahre hat denn auch der Dieselmotor den Benzinmotor bei mittleren und schweren Fahrzeugen restlos verdrängt. Seither ist durch ununterbrochene Entwicklungsarbeit ständig an der Verbesserung gearbeitet worden. Das Ziel ging nach höherer Drehzahl, Verringerung des Motorengewichtes und Brennstoffverbrauches. Es würde im Rahmen dieses kurzen Abrisses über die Geschichte der BERNALIA viel zu weit führen, wenn alle die technischen Probleme auch nur skizzenhaft angeführt werden müßten. Welche enorme Entwicklung jedoch im Laufe der Jahre sich zeigt, ist für den



Der moderne Nachkriegs-Car

Laien am augenfälligsten aus der Betrachtung der Fahrzeuge für Personenbeförderung ersichtlich. Die ersten Fahrzeuge erinnerten noch sehr an die von Pferden gezogenen Ausflugswagen. Dann folgten die sogenannten «Char à banc», bis schließlich über eine lange Stufenleiter immer besser ausgeführter Gesellschaftswagen der heutige moderne Car entwickelt worden ist. Einige Bilder aus diesem interessanten Kapitel dürften mehr als viele Worte geeignet sein, dem Leser dies zu illustrieren.

Der letzte Weltkrieg hat dann die Motorwagenfabrik BERNÄ AG. wiederum vor gewaltige Aufgaben gestellt. Dieselben haben die Firmen jedoch nicht unvorbereitet getroffen; denn bereits vor Beginn dieser an die Motorisierung der Armee so enorme Anforderungen stellende Auseinandersetzung wurde, in Verbindung mit den zuständigen eidgenössischen Behörden, eine gewisse Vereinheitlichung der Konstruktionen unter den schweizerischen Lastwagenfabriken durchgeführt und nach diesen Richtlinien gebaute Fahrzeuge subventioniert. Dadurch konnte weitgehend eine Vereinfachung der Lagerhaltung von Ersatzteilen für die Bedürfnisse der Armee erreicht werden im Interesse unserer Landesverteidigung. Auch jetzt noch gehen die Bestrebungen in dieser Richtung weiter, und das heutige Fabrikationsprogramm ist den eidgenössischen Subventionsvorschriften angepaßt.

Eine Serie Armee-Chassis
zur Abnahme-Kontrolle
bereit



Schwerer BERNA-Traktor
im Dienste der SBB.



Neben den außerordentlich umfangreichen Aufträgen für die Lieferung von Chassis für Armee-Lastwagen war die Firma in den verflossenen Jahren noch maßgebend an der Lieferung von Spezialfahrzeugen und Ausrüstungsteilen für die schwere Artillerie beteiligt und stellte damit der Armee große Teile ihrer Kapazität zur Verfügung. Auch heute noch steht die Firma im Dienste der Landesverteidigung, indem sie sich an der Entwicklung von Panzerfahrzeugen beteiligt.

Aber auch die Bedürfnisse der Privatwirtschaft mußten neben denjenigen der Armee befriedigt werden. Dieselben gingen jedoch nicht in gleicher Richtung. Hier galt es namentlich den Schwierigkeiten im Brennstoffmangel zu begegnen.

Schon vor dem Kriege hat sich die BERNA mit der Materie des Holzgasbetriebes vertraut gemacht, und die anfangs auftretenden Mängel konnten denn auch dank der langjährigen Erfahrungen einwandfrei behoben werden. Wenn auch die Umstellung der Fahrzeuge auf Holzgasbetrieb eine wesentliche Veränderung im Fabrikationsprogramm mit sich brachte, so konnten doch durch die Verwendung von Holz als Betriebsstoff, der zivilen Landesversorgung die notwendigen Verkehrsmittel gesichert werden. Heute allerdings geht die Entwicklung wieder den umgekehrten Weg; denn schon sind die meisten



Frontlenker-
Lastwagen



Moderner
Tiefkühlwagen

Fahrzeuge wieder auf den Betrieb mit Dieselöl oder Benzin umgebaut worden, und die Zeit der Holzgasgeneratoren gehört damit — hoffentlich recht lange — der Vergangenheit an!

Die Nachkriegsjahre mit ihrer Hochkonjunktur auf allen Gebieten haben der Firma überaus erfreulichen Eingang an Aufträgen gebracht. Da die Bedürfnisse der Kundschaft sehr vielseitig sind und für die zahlreichen Berufsbranchen Anpassungen für verschiedene Brückenaufbauten notwendig werden, andererseits durch die Kapazität gewisse Grenzen gegeben sind, müssen heute entsprechend lange Lieferfristen angesetzt werden. Die Motorwagenfabrik BERNA ist jedoch von jeher darauf bedacht, den Wünschen der Kundschaft in weitem Rahmen entgegenzukommen; deshalb wurden auch Spezialkonstruktionen für Schwer-Transporte, Kasten- und Möbelwagen sowie Kühlwagen entwickelt und ebenso die neuesten Modelle mit Frontlenkung in das Fabrikationsprogramm aufgenommen.

Die Motorwagenfabrik BERNA, welche nun auf eine mehr als 35jährige Tätigkeit unter diesem Namen zurückblicken kann, bestrebt sich, mit der nunmehr gegen 500 Personen zählenden Belegschaft in gutem Einvernehmen zu stehen. Wichtige Probleme, welche in



Werkansicht

mannigfaltiger Beziehung sich immer wieder stellen, werden zwischen Direktion und Arbeiterkommission besprochen. Den Arbeitsbedingungen, sowohl in sozialer als auch hygienischer Beziehung, wird volle Beachtung geschenkt.

Eine eigene Krankenkasse sorgt in kranken Tagen für das Wohlergehen der Belegschaft. Für die Angestellten und Arbeiterschaft besteht eine Altersversicherung, welche durch Beiträge des Arbeitgebers und durch solche der Arbeitnehmer finanziert wird. Im weiteren wurde eine Wohlfahrtsstiftung geschaffen, deren Mittel heute zirka Fr. 1,500,000.— betragen und deren Zweck darin besteht, Arbeiter und Angestellte, welche unverschuldet in eine Notlage geraten, zu unterstützen. Den Familien der Arbeitnehmer steht auch die seit einiger Zeit auf dem Platze tätige Fabrikfürsorgerin mit Rat und Tat zur Seite. Die Ferien der Arbeitnehmer sind nach den Richtlinien des Schweiz. Maschinen- und Industriellenverbandes geregelt und haben seit diesem Jahre eine wesentliche Verlängerung erfahren.

Wie das vorgezeichnete Entwicklungsbild zeigt, hat sich die Motorwagenfabrik BERNA AG. in Olten aus bescheidenen Anfängen zu einer beachtenswerten Stellung entwickelt. Möge auch die Zukunft in der gleichen erfolgreichen Linie weiter gehen.