

Die Motorwagenfabrik Berna und der grosse Krieg

Autor(en): **Heim, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **76 (2018)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-736928>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Motorwagenfabrik Berna und der grosse Krieg

Geschäfte im In- und Ausland

Peter Heim

Als Buben waren wir mächtig stolz darauf, dass in Olten eine veritable Autofabrik existierte, die Camions und Busse herstellte. Für uns waren die «Berna»-Lastwagen die besten und stärksten der Welt, für andere Marken wie «Saurer» oder «FBW» hatten wir nur Spott übrig. Dass die «Berna» längst zu Saurer gehörte, ignorierten wir grosszügig, und als die Fabrik die Nutzfahrzeug-Produktion einstellte und sich der Oberflächenmetallurgie zuwandte, trösteten wir uns damit, dass sie ja immer noch da ist, die «Berna», auch wenn sie inzwischen mit dem Namen «Ionbond» firmiert und sich längst nicht mehr in Oltner Besitz befindet. Vor ein paar Jahren konnte das Stadtarchiv die noch vorhandenen Archivbestände der Berna übernehmen, die nun erstmals genauere Einblicke in die spannende Geschichte dieses international renommierten Unternehmens erlauben.¹

Schwierige Anfänge

Der Gründer der «Berna» hiess Josef Wyss. Er hatte 1895 in Bern eine Kunstschlosserei eröffnet, die er 1904 nach Olten verlegte, wo er im Industriequartier die Gebäulichkeiten der früheren «Kohlen-Elektrodenfabrik» erworben hatte. Hier produzierte er mit ein paar Dutzend Arbeitern Personenwagen und einfache Nutzfahrzeuge. Eines der noch existierenden Exemplare einer «Berna vis-à-vis» steht heute im Historischen Museum.² Wyss war ein genialer Konstrukteur, aber kein Geschäftsmann und auch kein sozial denkender Unternehmer. Er legte seine ganze Energie in die Kreation neuer Ideen, in den Ausbau der Fabrikanlage und des Maschinenparks. Dass er es dabei versäumte, auf die Verbesserung der Arbeitsverhältnisse zu achten, brachte ihn schon ein Jahr nach der Eröffnung der Oltner Fabrik in Konflikt mit der eben gegründeten Metallarbeitergewerkschaft, die sich in einem Brief an den kantonalen Fabrikinspektor bitter über ihn beschwerte: Wyss missachte die gesetzlichen Bestimmungen betreffend Arbeitszeit, im Winter müssten die Arbeiter in ungeheizten Räumen an ihren Werkbänken stehen, Ventilatoren fehlten und die sanitarischen Einrichtungen seien völlig ungenügend. Dies führte im Januar 1906 zu einem mehrwöchigen Streik, der sowohl die Gewerkschaft als auch den Fabrikanten selbst in eine tiefe Krise stürzte.³ Hinzu kamen finanzielle Probleme, die sich durch Schwierigkeiten bei der Beschaffung des Rohmaterials noch verschärften. Wyss verkaufte seinen Betrieb an eine neu gegründete Aktiengesellschaft mit dem Namen «Motorwagenwerke Berna, vormals J. Wyss A.-G.». Er blieb zwar technischer Direktor, die kaufmännische Leitung jedoch wurde einem Berner Notar übertragen.

Schon im ersten Geschäftsbericht der neuen Aktiengesellschaft wird deutlich, dass die Zusammenarbeit der beiden Direktoren mit dem Verwaltungsrat unter keinem guten Stern stand.⁴ Die Erzählungen einer Bekannten, die Josef Wyss in seinen letzten Lebensjahren begleitete, lassen auf dubiose Machenschaften schliessen, welche im Sommer 1907 zum Ausscheiden des Unglücklichen aus dem von ihm gegründeten Werk führten.⁵

Karl Heyer, ein Mechaniker, der zwischen 1906 und ca. 1930 im Dienst der Motorwagenfabrik stand, erinnert sich: «Die Automobilindustrie war damals am Anfang, man hatte wenig Zutrauen zu ihr und belächelte sie. Bestellungen kamen sehr wenige, man verdiente nichts dabei, hatte die Maschinen nicht dazu; (...) die Berna stand nicht in gutem Ruf, schon wegen Streikes willen, (...) hauptsächlich von vielen Arbeitern der SBB-Werkstätte Olten wurde man belästigt. (...) Im Herbst 1907 musste auch der kaufmännische Director Marti gehen und nun kam ein junger Bursche namens Locher, kaum 22 Jahre alt, naher Verwandter von Verwaltungsrat Häfeli, Solothurn, um die kaufmännische Leitung zu übernehmen. So wurde fort geschafft. Locher machte fast alle Abende nach Feierabend Spritztouren mit seinen Spezialfreunden auf Rechnung des Hauses.»⁶

Immerhin gelang es, ausländische Vertretungen in zehn Ländern zu errichten, welche die Abnahme bestimmter Mengen von Chassis versprochen. Manchmal aber scheint es bei Versprechungen geblieben zu sein. An der Aktionärsversammlung vom 28. September 1907 wurde wegen der «prekären finanziellen Situation» die Liquidation des Unternehmens in die Wege geleitet. Der Schönenwerder Schuhkönig Eduard Bally bedankte sich im Namen der Aktionäre beim Verwaltungsrat: Wenn dessen Arbeit nicht von Erfolg begleitet worden sei, liege die Schuld hieran nicht an ihm, sondern an anderen, die die Gesellschaft hineingeritten hätten. Wen er damit meinte, geht aus dem Protokoll nicht hervor.⁷ Die von der Gesellschaft eingesetzte Liquidationskommission setzte sich mit der «Hudsons Consolidated Ltd.» in London, welcher die Generalvertretung der Berna-Produkte im Vereinigten Königreich und dessen Kolonien oblag, in Verbindung. Diese erklärte sich bereit, das Oltner Unternehmen unter dem Namen «Berna Commercial Motors Ltd.» weiterzuführen. Die neue Aktiengesellschaft mit einem aus drei Engländern bestehenden Verwaltungsrat wurde am 29. April 1908 im Londoner Handelsregister eingetragen, das Aktienkapital wird mit 40'000 Pfund Sterling angegeben.⁸ «Da, auf einmal, es war an der Fasnacht 1908», erinnert sich Karl Heyer, «steht Herr Marti, unser jetziger Director,



Motorwagenfabrik Berna A.G. Olten (Schweiz)

Motorwagenfabrik Berna (StA Olten, Archiv Berna)

in der Werkstatt, grüsst uns und stellt sich vor als unser zukünftiger Director. Denn jene Automobilgesellschaft in London, in der er angestellt war, hatte die Berna aufgekauft und hatte Herrn Marti als Director zu uns geschickt.»

Doch die Probleme blieben. Immer wieder musste die Londoner Muttergesellschaft um die Überweisung von Zuschüssen ersucht werden, die beiden Direktoren drohten gar damit, ihren Dienst zu quittieren.⁹ Erst als die Berna von einem Schweizer Konsortium unter Führung des Zürcher Bankiers Oscar Guhl übernommen wurde, zeichnete sich eine Besserung ab.

Die neue Eigentümerin liess sich am 29. April 1912 unter dem Namen «Motorwagenfabrik Berna A.G.»

mit Sitz in Olten ins Handelsregister eintragen.¹¹ Am gleichen Tag überliessen die Von Roll'schen Eisenwerke der «Berna» ihre 130 Aktien zu einem Durchschnittspreis von 5 Franken pro Stück.¹²

Die insgesamt 700 Aktien der neuen Gesellschaft im Wert von je 500 Franken teilten sieben Aktionäre unter sich auf. Mehr als die Hälfte davon zeichneten die Zürcher Bank Guhl & Cie. (200), deren Chef Oskar Guhl persönlich (110) und dessen Baugesellschaft «Phönix» (200). Aber auch hiesige Investoren engagierten sich, allen voran der Metallfabrikant Rudolf Heer mit 200 Stück; als Minderheitsaktionäre zeichneten der Geschäftsmann Conrad Munzinger mit 50, der Fürsprecher Emil Schenker und Direktor Ernst Marti mit je 20 Stück. Die Liste der Verwaltungsräte zeigt – dies ist mit Blick auf die weitere Entwicklung von besonderer Bedeutung –, dass die Verbindungen zum ehemaligen Mutterhaus in London bestehen blieben: Neben den drei Schweizern Guhl (Präsident), Heer und Schenker gehörten dem Gremium die beiden Engländer Grimwade und O'Hanlon an.¹³

Jetzt ging es langsam aufwärts. «Mit der neuen Gesellschaft bekam die Berna wieder Arbeit und Kredit. Die kleinen Tourenwagen wurden verlassen und wieder auf Lastwagen umgestellt. (...) Es wurden noch und noch moderne Maschinen angeschafft. Wir bekamen Bestellungen aus dem

Verkaufszahlen

Jahr	Stückzahl	Erlös
1908	17	Fr. 225'416.–
1909	25	Fr. 372'815.–
1910	38	Fr. 647'752.–
1911	56	Fr. 878'490.–
1912	90	Fr. 1'398'609.–
1913	121	Fr. 1'977'152.– ¹⁰



Inspektion eines Berna-Lastzuges nach einer Prüfungsfahrt in Wien, 8. November 1911 (HMO, Archiv Berna, Bildersammlung)

Ausland, von England, Österreich, Italien und Spanien, Russland. Man beteiligte sich an Konkurrenzfahrten in Wien und Mailand, wo gut abgeschnitten wurde, sogar mit erstem Rang und goldener Medaille.»¹⁴

An der letzten Generalversammlung vor Kriegsausbruch im Frühjahr 1914 nahmen 18 Aktionäre teil. In seinem Bericht über das Geschäftsjahr 1913 konnte Direktor Marti mit Erfreulichem aufwarten. Auf dem von der ehemaligen Gasfabrik Rothenbach erworbenen Areal seien zwei Hallen entstanden, in welchen 250 bis 300 Arbeiter beschäftigt werden könnten. Mit durchschnittlich 190 Arbeitern wurden 121 Wagen erstellt (gegenüber 90 Stück durch 164 Mann im Vorjahr). Die Arbeiterschaft sei gut. «Um das Interesse der Arbeiter noch mehr mit demjenigen des Geschäftes zu verknüpfen», schlug der Verwaltungsrat vor, ausser einer Gratifikation von 3000 bis 4000 Franken noch 5000 Franken in einen Unterstützungsfond für Arbeiter und Angestellte zu legen. Auch der Absatz entwickle sich gut: Für die Schweiz seien seit Januar 1914 bereits 25 Wagen bestellt worden, nach Österreich seien 15, nach Italien 7 Wagen geliefert worden, nach Südamerika 17 (gegenüber 2 im Vorjahr), nach Belgien 2. Hauptabnehmer sei noch immer England mit 42 Stück gegenüber 41 im Vorjahr. In London verfüge man über eine Garage mit Reserveteilen, im ganzen Land und in den Kolonien habe man Untergagenten. Geschäfte auf dem Balkan und in Russland stünden in Aussicht. Angesichts dieser Entwicklung wurde die Ausschüttung einer Dividende von zehn Prozent beschlossen. Nach der Feststellung der Zeichnung und Einzahlung von 1300 neuen Aktien wurde das Aktienkapital auf 1,5 Millionen Franken erhöht. Nach dem Ausscheiden der beiden Engländer Charles Grimwade und G. A. O'Hanlon aus dem Verwaltungsrat wurden deren Stellen durch die Herren Tel Sandoz in Le Locle und Albin Leuzinger in Thalwil ersetzt.¹⁵

Was der Direktor in seinem Geschäftsbericht nicht erwähnte, war die Tatsache, dass sich die Metallarbeitergewerkschaft, sieben Jahre nach dem Streik von 1906, wieder zu Wort gemeldet hatte, indem sie den Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages mit festen Regeln über Anstellungs- und Lohnverhältnisse verlangte. Die Direktion wandte sich deshalb an den Arbeitgeberverband Schweizerischer Metallindustrieller ASM. Die Antwort des Sekretariats liess an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: Der Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages sei nach §3 des Hauptreglements grundsätzlich abzulehnen, ebenso die Anerkennung von Minimallöhnen. Die Löhne sollten individuell nach Leistung erfolgen, bezüglich der Klassierung der Arbeiter aufgrund ihrer Berufsbildung habe der Verband Regelungen getroffen, ebenso betreffend Militärdienst-Vergütung und bezahlte Ferien. Der von der Arbeiterschaft vorgeschlagene Vertrag mit starren Regeln über Anstellungs- und Lohnverhältnisse sei den eidgenössischen Betrieben abgelauscht und nicht auf private, in der Konkurrenz stehende Unternehmen übertragbar.¹⁶ Das Zugeständnis einer Gratifikation von rund 20 Franken pro Arbeiter und die Errichtung eines Unterstützungsfonds dürfte das Ergebnis des gewerkschaftlichen Drucks gewesen sein. Mit dieser Rückendeckung nahm Direktor Marti den von seinem Vorgänger Wyss geführten Kampf gegen die Metallarbeitergewerkschaft wieder auf. Darauf bezichtigte ihn die SP-Presse der Unterdrückung des Vereinsrechts seiner Arbeiter und brachte es fertig, dass der Oltner Consumverein, dessen Organen auch Vertreter der SP angehörten, die Bestellung eines Lastwagens rückgängig machte.¹⁷

Der Krieg bringt den Aufschwung

«Dann kam der erste Weltkrieg. Etwas, das wir nicht begreifen konnten, da wir nie einen Krieg erlebten. Mobilisation, Schliessung der Fabrik. Die Fortifikation Hauenstein belegte unsere Fabrik mit Pferden und Material. Die meisten Arbeiter und Angestellten waren mobilisiert, auch ich. Als dann die grösste Gefahr vorbei war, wurde auch ich entlassen. Es war mir mit Hilfe der KTA (Kriegstechnische Abteilung, d. Verf.) möglich, die Fabrik frei zu bekommen. Langsam konnte die Arbeit wieder aufgenommen werden. Die KTA hatte Wagen nötig, ebenso die fremden Armeen. Die deutsche südliche Armee kaufte als erste die Ausstellungswagen zu guten Preisen. Auch die französische Armee kaufte, was sie kriegte. Die Engländer schlossen einen Vertrag ab zur Abnahme von sehr grossen Zahlen. Die gekauften Fahrzeuge waren vom Typ C2, der ein idealer Kriegswagen war. Ich organisierte Hilfsfabriken. So lieferte Gerlafingen uns fertige Kurbelwellen und Schubstangen und vieles mehr. Die Martiniwerke in St. Blaise wurden auch nach Möglichkeit eingespannt. Die Firma von Arx AG¹⁸ lieferte die Carosserien, welche für den Krieg sehr einfach waren. Wir erwarben die Franz AG in Zürich¹⁹, die aber mehr für Deutschland lieferte.

Mit den Materialien war es damals sehr schwierig. Die Schweiz. Treubhandstelle wie auch die SSS.²⁰ hatte die

Überwachung des Materials für den Export. Es durfte kein deutsches Material nach Frankreich und umgekehrt geliefert werden. Die Engländer lieferten uns daher den notwendigen Chromnickelstahl in Rügeln, der dann in Gerlafingen verarbeitet wurde.

Da die KTA sah, dass wir solche Mengen Stahl aus England beziehen, verlangte sie die Lieferung von Stahl für neue Waffen, was wir ermöglichen konnten. Das Geschäft ging gut, und wir verdoppelten das Aktienkapital gratis für die Aktionäre.»²¹

So konnte der Umsatz des Jahres 1914 (Fr. 3'457'825.-) gegenüber dem Vorjahr (Fr. 1'977'152.-) markant gesteigert werden. Von diesem Segen sollte auch die Belegschaft profitieren: «Wir zahlten deshalb an alle Arbeiter, die wenigstens ein Jahr bei uns beschäftigt waren, 30% vom Taglohn und für jedes Kind 10% extra, aber im Max. 50% des Lohnes. Wir haben so viele vor Not schützen können und werden uns die Arbeiter dafür Dank wissen. Den Angestellten haben wir den halben bis den ganzen Lohn ausbezahlt, je nach der Dauer, die sie bei uns beschäftigt waren.»²²

Doch der Dank der Arbeiterschaft blieb aus. Ihre Gewerkschaft hatte nicht vergessen, dass sich die Direktion nach wie vor weigerte, das Koalitionsrecht ihrer Arbeiter anzuerkennen. Deshalb kritisierte die «Schweizerische Metallarbeiterzeitung» dass die Solothurner Regierung den Von Roll'schen Eisenwerken und der Berna immer wieder Überzeitbewilligungen gewähre, während Arbeiter zu Tausenden auf der Strasse stünden.²³

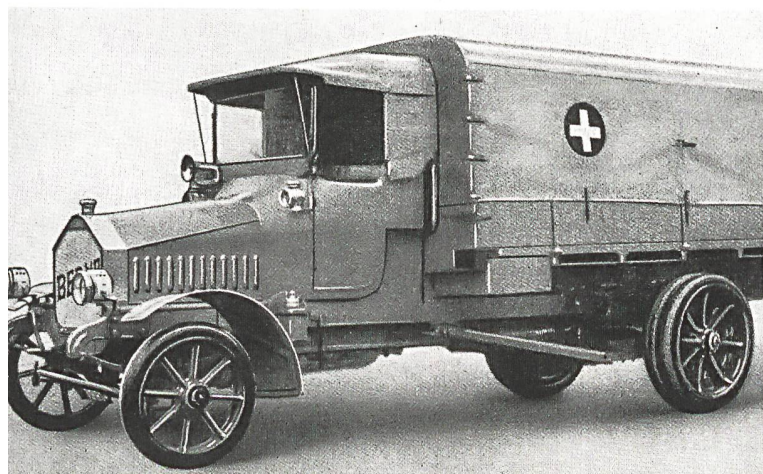
«Patriotischer Musterbetrieb» mit internationalen Verbindungen

In den folgenden Kriegsjahren nahmen die Lieferungen von Lastwagen, Bestandteilen und Reparaturen, vornehmlich an die Schweizer Armee und an die Entente-Mächte, weiter zu. Im Jahre 1917 wurden insgesamt 309 Neuwagen und 6 Occasionmodelle im Wert von 7'366'246 Franken ausgeliefert. Davon gingen 169 Stück an die Kriegstechnische Abteilung der Schweizer Armee, 117 über die Londoner Firma «British Berna Mo-

tor Lorries Ltd.» an das britische Kriegsministerium und 2 Stück nach Frankreich. Demgegenüber gingen 14 Stück an Österreich-Ungarn, nach Deutschland wurden bloss Bestandteile im Wert von 22'663 Franken geliefert. Von den neutralen Staaten erhielten die Niederlande 12 und Spanien 1 Stück.

Im letzten Kriegsjahr fiel der Gesamtumsatz etwas zurück; von den 263 ausgelieferten Lastwagen gingen 88 an die Schweiz, 100 nach Frankreich und nur noch 40 nach England; von den neutralen Staaten erhielten die Niederlande 30 und Spanien fünf Stück. Die Mittelmächte wurden ausschliesslich mit Ersatzteilen beliefert.²⁴

Die einseitige Ausrichtung auf die Entente-Mächte hatte 1915 zu einer deutschen Demarche bei den Von Roll'schen Eisenwerken und bei Sulzer in Winterthur geführt mit der Aufforderung, die Zusammenarbeit mit «Berna» einzustellen, ansonsten die deutschen Kohlelieferungen gestoppt würden. Sofort begaben sich die Herren Guhl und Marti zu der Direktion nach Gerlafingen, danach zu Nationalrat Schmidheiny und zur englischen Gesandtschaft in Bern.²⁵ Wie die Angelegenheit im Detail geregelt werden konnte, entzieht sich unserer Kenntnis; wahrscheinlich erfolgten die Lieferungen an die Mittelmächte als Folge des diplomatischen Drucks aus Berlin.



Militärcamion 1914, Oltner Beitrag zur Motorisierung der Schweizer Armee (HMO, Archiv Berna, Bildersammlung)

- 1 Lätt, Heinz: Berna-Archiv wird der Stadt geschenkt. In: OT 2005 Febr. 22.
- 2 Sahli, Kurt: Berna Nutzfahrzeuge 1902–1979. Bern 1997.
- 3 Heim, Peter: Die Anfänge der Oltner Arbeiterbewegung. In: Olten 1798–1991. Vom Untertanenstädtchen zum Wirtschaftspol. Olten 1991, S. 169–172.
- 4 StA Olten, Archiv Berna, Ber 03: Geschäftsbericht 1906/7.
- 5 ebenda, Protokoll der Aktionärsversammlung vom 28. Sept. 1907, Trakt. 4; Brunner, Hans: Aus der Pionierzeit des Autos. Josef Wyss als Konstrukteur und Gründer der Bernawerke. In: JBSolG 61/1988, S. 47–73.
- 6 Heyer, Karl: Aufzeichnungen zur Berna-Geschichte, 1933. Mscr. im Archiv Berna, Ber 9.1.
- 7 StA Olten, Archiv Berna Ber 0.3: Protokoll der Aktionärsversammlung vom 28. Sept. 1907.
- 8 StA Olten, Archiv Berna, Ber 0.3, Schriftliche Anmeldung 29. April 1908.
- 9 ebenda, Schreiben Emil Schenker an G. A. O'Hanlon, Sekretär Berna Commercial Motors Ltd. London 1908 Nov. 10.
- 10 StA Olten, Archiv Berna, Ber 0.14 Bericht der Direktion per 1913.
- 11 StA Olten, Archiv Berna, Ber 0.3, Auszug aus dem Journal des HR-Bureau Olten, Ordn. No. 38.
- 12 StA Olten, Archiv Berna, Ber 0.3, Schreiben von G. Wegmann, Zürich, an Fürsprech Emil Schenker, Olten, 1912 April 29.
- 13 StA Olten, Archiv Berna, Ber 0.13, Protokoll über die konstituierende Generalversammlung in Olten, 1912 Febr. 26. Im Handelsregister werden die beiden Engländer allerdings nicht erwähnt.
- 14 Heyer, Karl: Aufzeichnungen zur Berna-Geschichte, 1933.
- 15 StA Olten, Archiv Berna, Ber 014: Prot. der 6. Ordentl. Generalversammlung, 7. März 1914.
- 16 StA Olten, Archiv von Roll, Akten ASM, Schreiben an Direktion Berna 1913 Sept. 19./29.
- 17 NFZ 1913 Nov. 13.
- 18 Kunst- und Bauschlosserei Josef von Arx, Spitalstrasse 129, Olten.
- 19 Franz Brozincevic & Cie. (FBW) Wetzikon.
- 20 Société Suisse de Surveillance Economique. Die privatrechtlich organisierte SSS hatte sich im Okt. 1915 konstituiert, um zu verhindern, dass von der Entente gelieferte Waren über Schweiz. Firmen zu den Zentralmächten gelangten.
- 21 StA Olten, Archiv Berna Ber 9.1: Die Entwicklung der Motorwagenfabrik Berna AG, Olten. Typoskript 26. Kt. 1965, sig. E. Marti.
- 22 StA Olten, Archiv Berna Ber 0.14, Bericht an die Generalversammlung vom 6. März 1915.
- 23 NFZ 1914 Dez. 19.
- 24 StA Olten, Archiv Berna Ber 1.140, Umsatztabellen 1917 und 1918.
- 25 StA Olten, Archiv Berna Ber 0.21, Protokoll der 17. Sitzung des Verwaltungsrates 1915 Nov. 2.