

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (1996)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Ein halbes Jahrhundert an der Spitze von Berna : Schweizer Autopionier Ernst Marti  
**Autor:** Hopf, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037682>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

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

## EIN HALBES JAHRHUNDERT AN DER SPITZE VON BERNA

### Schweizer Autopionier Ernst Marti

*Wenn man die wenigen, bekannten Publikationen über BERNA liest, so stösst man immer wieder auf den Namen von Ernst Marti. Obwohl er eigentlich bei den Fans der Schweizer-Lastwagenindustrie mehr oder weniger unbekannt ist, muss man ihn auf jeden Fall zusammen mit Franz Brozincevic, Adolph- und Hippolyt Saurer zu den grossen Pionieren des Schweizerischen Lastwagenbaues zählen.*

Ernst Marti wurde am 27. Januar in Goldwil BE geboren. Er verbrachte seine Kindheit mit elf Geschwistern auf dem elterlichen Hof. Nach der Primarschule konnte er das Progymnasium in Thun besuchen, und kurz vor der Jahrhundertwende trat er als Schlosser in die Lehre, die er mit Erfolg abschloss. Seinen Wunsch, sich weiterbilden zu können, unterstützte sein Onkel tatkräftig. 1903 trat er ins Technikum Burgdorf ein, wo er drei Jahre später das Diplom als Maschinentechniker erhielt.



Ernst Marti, alt Direktor der Berna, Olten.

Während Ernst Marti in Dübendorf und Goldau mithalf, das elektrische Licht einzurichten, gründete **Joseph Wyss** (1868-1956) 1904 in Olten die Schweizerische Automobilfabrik. Schon in den zwei vorvergangenen Jahren waren in Bern 1902 einige leichte Automobile mit Einzylindermotoren gebaut worden. Einer dieser ganz frühen Berna-Wagen ist der Nachwelt erhalten geblieben und steht wohl behütet in Luzern im Verkehrshaus. Auf der Titelseite des Kataloges wurde der **Berna** als glänzendste Errungenschaft der Motorwagenteknik gepriesen. Unerreicht an Einfachheit, leichteste Handhabung und grösste Leistungsfähigkeit wurden dem Motorwagen eigenen Systems nachgerühmt. Der komplette Wagen kostete 4600 Franken und wog 500 kg.

Das „Intelligenzblatt“ publizierte einen Artikel über die kühne Automobilfahrt auf den Gurten, wonach Herr Wyss sein Fahrzeug eigenhändig pilotierte und die Probe glänzend bestanden habe.

1905 kreuzten sich die Wege von Ernst Marti und Joseph Wyss. Er trat als Techniker-Konstrukteur in den neuen Betrieb in Olten ein. Neben den leichten Personenwagen hatte man inzwischen auch die Konstruktion von Lastwagen an die Hand genommen. Ernst Marti war an dieser Entwicklung massgeblich beteiligt. Beim Motor handelte es sich um einen Zweizylinder von 120 x 140mm für den Berna, **Typ K**, mit 2 Tonnen Nutzlast. Die Nebenaggregate, wie Vergaser, Zündeinrichtung, Bremsen usw. mussten grossteils selber entworfen werden.. Die Leistung betrug 24 PS.

Im gleichen Jahr wurden Berna-Wagen erstmals an den Ausstellungen in Genf und London gezeigt. Zusammen mit dem Firmengründer Wyss und dem Betriebsleiter Egg reiste Marti nach London. Der unternehmungslustige Techniker kündigte seinen Arbeitsplatz und blieb in England, wo er eine recht vielseitige Stellung annahm. Nebenher besuchte er die Schule, um die englische Sprache zu erlernen und erwarb dort auch die Fahrbewilligung für Autos.

In Olten entstanden anfangs 1906 die ersten Vierzylinder-Lastwagen, Typ Vanguard oder G1, mit vier einzelnen Zylindern in Reihe, 120 x 140 mm, 6333 cm<sup>3</sup>, 35 - 40 PS Leistung, und Kardan mit Ritzel - Endantrieb. Die Nutzlast des vollgummibereiften Wagens betrug 5 Tonnen und die Höchstgeschwindigkeit etwa 25 km/h. Dieses Modell wurde sowohl als Brückenwagen wie auch als Omnibus in der Schweiz und vor allem in England verkauft. 1906 erfolgte die Umwandlung der Firma in die **Aktiengesellschaft Motorwerke Berna (vormals J. Wyss)**

## AUS ENGLAND ZURUECK

1907 schied Joseph Wyss aus der Firma aus und die inzwischen in Liquidation geratene Firma Berna wurde Anfang 1908 von der englischen Finanzgruppe Hudson Consolidated übernommen. Zur Ueberraschung der auf 25 Mann zusammengeschrumpften Belegschaft kam am 1. Februar Ernst Marti zurück und zwar als Direktor über den ganzen Betrieb. Er blieb der Firma treu bis zu seiner Pensionierung 1964. Auf ihn warteten grosse und vielseitige Probleme, galt es doch den daniederliegenden Betrieb möglichst rasch wieder auf die Beine zu stellen. Die vordringlichste Aufgabe war zweifellos Aufträge für Berna zu sichern und schnellstens auszuliefern, dann aber musste an Weiterentwicklung und Neukonstruktion gedacht werden.

Am 15. Juli 1908 wurde die Berna Commercial Motor Ltd mit Sitz in Olten von den Engländern etabliert, und bald darauf erfolgte die Gründung einer Tochtergesellschaft in London, welcher Ernst Marti ebenfalls als Manager vorstand.

Ein Blick in den Katalog von 1909 zeigt, dass man bei Berna, wie bei verschiedenen anderen Firmen der Epoche, die verschiedensten Automobile zu bauen bereit war. Es sind darin 5 Lastwagen von 1,5 bis 6 Tonnen, Omnibusse für 12, 20, und 36 Passagiere und 2- und 4sitzige Tourenwagen aufgeführt. Es kann freilich angenommen werden, dass einzelne Typen nur im Prospekt figurierten und nie gebaut wurden. Diese Wagen waren mit drei verschiedenen Vierzylinder- und einem Zweizylinder-Motor zu haben. Beim kleinsten Vierzylinder handelte es sich um einen Monobloc mit den Abmessungen 80 x 100 mm, entsprechend 2011 cm<sup>3</sup>. Der Zweizylinder und die grossen Vierzylinder wiesen 120 mm Bohrung und 140 mm Hub auf. Alle Motoren besaßen Doppelmagnetzündung, Druckumlaufschmierung und Wasserkühlung. Man konnte leichtes und schweres Benzin verwenden. Die Handbremse war als Aussenbandbremse auf die Hinterräder, die Fussbremse als Winkelgetriebebremse ausgebildet.

Der Hinweis im Prospekt, dass Motorwagen bei guter Konstruktion und einigermaßen guter Pflege angenehmer und vorteilhafter als Pferdegespanne seien, wurde mit entsprechenden Kosteberechnungen untermauert: „ Der Motorlastwagen ist unermüdlich und kann im Notfall Tag und Nacht arbeiten. In Zeiten, wo keine Transporte zu bewältigen sind, benötigt er keine Pflege und braucht keinen Stall“ .

## BOOM VOR UND WAHREND DEM ERSTE WELTKRIEG

Einer schweizerischen Gruppe gelang es, die nun bereits wieder sehr erstarkte Firma zu erwerben. Am 16. Februar 1912 wurde die **Motorwagen fabrik Berna AG** ins Handelsregister eingetragen. Unter der tüchtigen und vorausblickenden Leitung von Ernst Marti war das Unternehmen wieder stark gewachsen, 1913 betrug das Aktienkapital 1,5 Mio Franken. Schon lange war den Exportmärkten eine besondere Aufmersamkeit geschenkt worden, und so besass Berna Vertretungen in Holland, Belgien, Italien, Rumänien, Spanien und Südamerika. Die Tochtergesellschaft in England musste infolge der sehr hohen Schutzzölle später geschlossen werden. Den speziellen Wünschen der ausländischen Kundschaft wurde weitgehend Rechnung getragen, und Marti war immer auf einen untadeligen Service bedacht.

1914 überstürzten sich die Ereignisse. An der schweizerischen Landesausstellung in Bern wurde Berna dem Grand Prix ausgezeichnet. Aus dem Ausland traten immer mehr und grössere Bestellungen ein, und auch bei bester Auslastung des Betriebes kam man mit Lieferterminen nicht mehr nach. Im gleichen Jahr übernahm die Berna die Automobilwerke Franz AG in Zürich. Dieser Schritt war zu begründen, dass es bekannt wurde, ein ausländisches Werk wolle die Fabrikationsrechte der Franz-Wagen übernehmen. Broczincevic leitete das Werk bis 1916 weiter, dann trat er nach Meinungsverschiedenheiten mit Berna aus.

Am 1. August brach der erste Weltkrieg aus. Der Grossteil der Belegschaft musste in den Aktivdienst einrücken, und der Betrieb wurde für einen Monat geschlossen. In Olten wurde eine Artillerieabteilung einquartiert, und in den Werkhallen entstanden vorübergehend Pferdestallungen. Einen Monat später konnte die Fabrikation mit stark reduziertem Mitarbeiterstab wieder aufgenommen werden. Marti hatte schon lange vor dem Ausbruch des Krieges erkannt, dass der Lastwagen für jede Armee zu einem wichtigen, ja unentbehrlichen Instrument würde und hatte deshalb auch die Entwicklung eines neuen Modelles nach Kräften gefördert. Dieser Armee - Lastwagen, **Typ C 2**, mit Vierzylinder-2-Blockmotor, 105 mm Bohrung und 160 mm Hub leistete 35 PS bei 1200 U/min, besass Ritzelantrieb und hatte eine Nutzlast von 3,5 bis 4 Tonnen. Dieses sich durch grosse Robustheit auszeichnende Modell wurde in steigender Stückzahl für die schweizerische Motorwagentruppe und für die Alliierten hergestellt.

In Tag- und Nachtschichten arbeiteten gegen 700 Beschäftigte im Betrieb. Monatlich wurden 30 und mehr C 2 Lastwagen nach Frankreich und England exportiert. Ohne Zweifel war dieser Typ der erfolgreichste Berna-Lastwagen, wurden doch bis zur Einstellung seiner Produktion im Jahre 1928 einige Tausend Exemplare davon gebaut und verkauft.

Während den Kriegsjahren entwickelte sich die Berna erfreulich, und das Fabrikareal wurde vergrössert und ergänzt.

## STREIK; KRIESE UND SORGEN NACH DEM KRIEG

Am 11. November 1918 wurde bei Compiègne der Waffenstillstandsvertrag unterzeichnet. Schon seit mehreren Monaten befand sich die Schweiz im Stadium sozialer Unrast. Am 11. November wurde in der Schweiz der Generalstreik ausgerufen, auch bei Berna wurde für kurze Zeit die Arbeit niedergelegt.

Durch das Kriegsende war für das Armeemodell C 2 die Nachfrage über Nacht zusammengebrochen. Es galt, die erheblichen Lagerbestände abzubauen und den robusten Wagen für zivile Zwecke umzurüsten. Diverse C 2 wurden für die PTT zu Postautos umfunktioniert. Die PTT hat ein solches Fahrzeug restaurieren lassen. Es ist das älteste, erhalten gebliebene Postauto der Schweiz. und ist bei der PTT-Regie in Bern stationiert. Eine grössere Anzahl C 2 Wagen konnte nach Deutschland geliefert werden. Marti bemühte sich den Verkauf in In- und Ausland anzukurbeln.

In den letzten Kriegsjahren war bei Berna zum Schleppen der Radgürtelkanonen ein schwerer Traktor **T3** mit Vierzylinder-Motor ( 115 x 160 ) entwickelt worden. Als zur Amelioration der Sumpfgebiete bei Yverdon und in der Magadinoebene aufgerufen wurde, entstand aus diesem Ungetüm ein Schlepper, der in einem Arbeitsgang einen vierscharigen Pflug mit 1,6m Breite, die Hack- und die Sähmaschine mit 5 km/h hinter sich herzog.

Im Jahre 1925 erteilte die Berna der deutschen Lokomotivfabrik Kraus & Cie in München die Fabrikationsrechte ihrer Lastwagen für Deutschland.

Um den zivilen Bedürfnissen auf dem Gebiet der Lastwagen besser gerecht zu werden, wurde der Neu- und Weiterentwicklung grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Dabei konnte auf den moderneren, grösseren **Typ G** zurückgegriffen werden, von dem bereits 1913 die ersten Wagen hergestellt worden waren. Die Forderung nach höherer Leistung und Nutzlast konnte mit einer neuen Chassis- und Motorenkonstruktion entsprochen werden. Diese Berna-G-Typen wurden denn auch mit insgesamt 6 verschiedenen Motoren bis 1930 gebaut, viele versahen auch noch Jahre später ihren Dienst. Der G3 war mit einem 4-Zylinder- 2-Blockmotor von 100 mm Bohrung, 170 mm Hub und einer Leistung von etwa 40 PS ausgerüstet. Diese Motoren waren mit **Claudiel**-Vergaser und **Scintilla**-Hochspannungsmagnetzündung versehen. Selbstverständlich wiesen alle G-Modelle den berühmten Berna-Ritzelantrieb auf.

Der bescheidene Inlandmarkt, in den sich Berna, Saurer und FBW teilen musste, war seit 1919 zunehmend von billigen, ausländischen Erzeugnissen überschwemmt worden. Die ausländische Konkurrenz war durch den Tiefstand der fremden Währungen und die geringe Importzollbelastung begünstigt. Für die schweizerische Lastwagenindustrie waren die Jahre von 1919 bis 1922 eine ausgesprochene Krisenzeit.

## EINFUEHRUNG DES DIESELMOTORS UND ZUSAMMENARBEIT MIT SAURER

Nach 1922 verbesserte sich die Situation zusehends. Der Bund hatte Einfuhrbeschränkungen für ausländische Lastwagen erlassen und die Kantone ersucht, vor allem einheimische Produkte zu berücksichtigen. Der Anteil der Schweizer Lastwagen stieg auf rund 50%. Dank hervorragender Qualität und geschickter Werbung gelang es, in der Folge auch den Export wieder etwas anzukurbeln.

Bei Berna realisierte man, dass nur bei laufender Weiterentwicklung der vorhandenen, bewährten Grundtypen der Marktanteil gehalten, oder möglichst vergrössert werden konnte.

1924 wurde der Typ G4 eingeführt. Der 4-Zylindermotor aus zwei Blöcken wies eine Bohrung von 130 mm und einen Hub von 160 mm auf. Die Höchstleistung betrug etwa 55 PS.

An der Automobilausstellung 1928 in Berlin zeigte nach M.A.N. und Mercedes auch Deutz erstmals einen schnellaufenden 4- und 6-Zylinder-Vorkammerdieselmotor für den Einbau in Lastwagen. Die Motoren wiesen eine Leistung von 40 und 60 PS auf bei 1000t/min. Auch in Olten erkannte man rasch die enormen Vorteile des Diesels, und schon bald wurde eine Lizenzvereinbarung getroffen, wonach die Deutz-6-Zylindermotoren **FMS117** bei Berna nachgebaut werden durften. Leider waren diese ersten Dieselmotoren noch recht störungs- und reparaturanfällig, und auch Ernst Marti war mit diesem jüngsten Berna-Sprössling nicht ganz glücklich.

Ein Jahr später gab Hippolyt Saurer an der Generalversammlung seines Unternehmens in Arbon bekannt, dass eine Interessengemeinschaft zwischen Berna



und Saurer gebildet worden sei. Saurer hatte kurz zuvor die Aktienmehrheit der Berna erworben. Die Vereinbarungen über die Zusammenarbeit der beiden Firmen wurde zwar nur schrittweise verwirklicht. In Olten baute Berna noch noch lange Zeit seine eigenen Modelle und führte auch gewisse Entwicklungen noch weiter. Einer Sorge war man jedoch schlagartig enthoben, der Wahl eines neuen Dieselmotors, denn Saurer hatte auf diesem Gebiet Pionierarbeit geleistet. Bald übernahm Berna unter der Bezeichnung **MSRd** die neuen Saurer 6-Zylinder Dieselmotoren BLD mit 110 mm Bohrung und 140 mm Hub und 105 PS Leistung.

## ADLER-LIZENZ, HISPANO-SUIZA-FLUGMOTOREN, EX-MARTINIWERKE

Auf Grund von Marktstudien hatte man bei Berna einen wachsenden Bedarf für kleinere Nutzfahrzeuge festgestellt. Anfang der dreissiger Jahre wurde ein Lizenzvertrag mit den Adler-Werken in Frankfurt a.M. unterzeichnet, und ab 1932 wurden diese leichten, neuen Lastwagen als **Berna L1** und **L3** mit einer Nutzlast von 1 bis 3 Tonnen hergestellt. Die zwei kleinsten Modelle waren mit 6-Zylinderbenzinmotoren ( 75 x 110 mm) von 50 PS ausgerüstet. Einige Hauptbestandteile dieser Wagen wurden fertig von Adler bezogen. Die Wirtschaftskrise der 30er Jahre traf auch die schweizerische Automobilindustrie sehr empfindlich. Bei Berna machte man alle Anstrengungen, um dem Betrieb Arbeit zuzuführen. In dieser Zeit entstanden unter anderem auch 53 Flugzeugmotoren, Lizenz Hispano-Suiza. Begann Saurer mit der Montage von Chrysler Personenwagen für die Schweiz, so erwarb Berna die Betriebe der Martini in St.Blaise, nachdem dieses letzte schweizerische Personenwagen-Unternehmen leider liquidiert werden musste. Ursprünglich hatte Ernst Marti die Absicht, in diesem Betrieb Renault-Personenwagen montieren zu lassen, doch diese Pläne zerschlugen sich. Nachdem auch keine Grossreparaturwerkstätte für Armeefahrzeuge eingerichtet werden konnte, verkaufte man diese Liegenschaft wieder.

Neue Entwicklungne umfassten nun die Berna-Typen L4, L5, und L5a mit Nutzlasten von 4,5 bis 6 Tonnen. Diese modernen, schweren Modelle wiesen alle 6-Zylinder-Dieselmotoren mit direkter Einspritzung analog den Saurermotoren auf. Die Kraft wurde über ein 5-Gang-Getriebe auf die Kardanhinterachse übertragen. Nach wie vor war auch der Berna-Typ G 6a mit dem berühmten Ritzeantrieb lieferbar, jetzt ebenfalls mit dem neuen 6-Zylinder Dieselmotor ( 110 x 140 ). Alle Berna Lastwagen waren nun mit hydraulischen 4-Radbremsen, teilweise mit Vacuum-Servo ausgerüstet. 1936 trat A. Bürgi nach 12jähriger Tätigkeit bei Saurer als Chefkonstrukteur bei Berna ein. Auf dem Inlandmarkt stellte sich eine deutliche Belebung ein, und die Betriebe waren wieder voll ausgelastet.

## ZWEITER WELTKRIEG - HOLZVERGASERZEIT

Im Jahre 1939 stieg die Nachfrage von ziviler und militärischer Seite weiter an. Um im Mobilmachungsfall über ausreichend Nutzfahrzeuge zu verfügen, reichten aber die neuen Beschaffungen der Armee nicht aus. Vom Bund wurden deshalb Subventionen an private Lastwagenkäufer ausgerichtet, sofern die Fahrzeuge den aufgestellten Bestimmungen entsprachen und bei Bedarf mit dieser Ausrüstung für die Armee zur Verfügung standen.

Die Angleichung an die Saurer-Modelle der C-Typenreihe war bei Kriegsbeginn soweit abgeschlossen, bei Berna waren dies die U-Typen, dass umfangreiche Armeelieferungen erfolgen konnten. Sehr bald zeichnete sich ein Mangel an Brennstoffen ab, der jedoch Berna nicht unvorbereitet traf. Ernst Marti hatte bereits

in den Jahren 1936-38 mit der **Firma Imbert** eine Zusammenarbeit angeknüpft, um die Möglichkeit des Holzgas-Betriebes bei schweren Lastwagen zu prüfen. Es zeigte sich, dass vorallem der langsamlaufende Benzinmotor G5 sehr günstige Voraussetzungen für den Umbau aufwies. Damit die Fahrzeuge auch ohne Inbetriebnahme der Holzgasanlage manövrierbar waren, wurde am Motor zusätzlich ein Hilfsvergaser mit kleinem Benzintank montiert. Immer mehr wurden aber auch neue Lastwagen mit Holzvergasern abgeliefert, und in den letzten Kriegsjahren waren alle Neufahrzeuge damit ausgerüstet.

Berna beteiligte sich auch an der Lieferung von Spezialfahrzeugen aller Art, wie Trolleybusse und Elektromobile, und an der Entwicklung von Panzerwagen für die Armee.

Nach Kriegsende flammte in der Schweiz eine noch nie dagewesene Nachfrage nach Lastwagen auf. Diesen enormen Bedarf sofort zu decken, war natürlich nicht möglich. Einerseits machten sich immer noch ernste Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung bemerkbar, und andernseits fand man bald zu wenig qualifiziertes Personal. Schon bald betrug die Lieferfrist für Berna Lastwagen 2 Jahre. Für Ernst Marti war es einmal mehr eine stürmische Zeit. Eine auf zwei Jahre hinaus verkaufte Produktion bedeutete zweifellos eine grosse Genugtuung, andererseits galt es, die Kunden von der Notwendigkeit der langen Wartefristen zu überzeugen. Von 1950 an beruhigte sich der Markt langsam wieder, und die Lieferfristen kamen in einen normalen Rahmen zurück.

Im Mai des Jahres 1952 wurde Ernst Marti zum Präsidenten und Delegierten des Verwaltungsrates ernannt. Auf Jahresende trat er als Direktor in den wohlverdienten Ruhestand und überliess jüngeren Köpfen und Händen die aktive Leitung des von ihm während 44 Jahren geführten Betriebes. Die Berna hatte sich in dieser Zeit zu einem stattlichen Unternehmen entwickelt, dessen Name weit über die Landesgrenze hinaus bekannt wurde.

In der Zeit von 1953 bis 1976 wurde unter dem neuen Direktor Heinz de Haen zunächst die Autoaktivitäten ausgebaut, rationalisiert und auf neuesten Stand gebracht. Da sich jedoch Mitte der sechziger Jahre immer deutlicher zeigte, dass die Zukunft der Berna nur durch eine Neuorientierung in Richtung neuer, moderner Technologien gesichert werden konnte, wurde mit dem Aufbau der neuen Sparte **Oberflächentechnik** begonnen unter dem Markenzeichen **BERNEX**.

Im Sinne der konsequenten Umstrukturierung wurde 1974 die Automontage und 1976 auch der Autoverkauf an Saurer abgegeben.

Quelle: AR Nr.4, 1.71. Ergänzt durch: Hans Hopf