

«Motoren-Franz» aus Wetzikon

Franz Brozincevic war Pionier im Bau von Lastwagen und Bussen

Im Fabrikationsbetrieb der FBW an der Motorenstrasse in Wetzikon wurden zwischen 1918 und 1985 etwa 7000 Lastwagen und Busse gebaut. Kenner bezeichnen sie noch heute als «Rolls-Royce» unter den Nutzfahrzeugen. Jedes von ihnen wurde individuell nach Kundenwunsch geplant und hergestellt. Diese «Spezialität» war einer der Gründe für den Aufstieg, aber zugleich auch für den späteren Niedergang des Unternehmens.

Als der am 21. Mai 1874 in Kroatien geborene, gelernte Kunstschlosser Franz Brozincevic 1916 in Wetzikon die Franz Brozincevic & Cie.

Wetzikon gründete, war dies der Höhepunkt in seiner bisherigen bewegten Lebensgeschichte. Bereits seit 1892 hatte er in der Schweiz gearbeitet, vorerst in einer Fädelmaschinenfabrik, danach als Mechaniker bei Saurer in Arbon. Dort lernte er die Herstellung von stationären Petrolmotoren kennen. Die damals noch in den Kinderschuhen steckenden Konstruktionen weckten das Interesse des jungen Mannes, der sich künftig der neuen Technik widmen wollte. Vorerst arbeitete er als Motorenprüfer bei Martini in Frauenfeld, ab 1897 in der gleichen Funktion in der neu gegründeten Motorenfabrik

AG an der Motorenstrasse in Wetzikon. Bald wurde er in Fachkreisen nur noch «Motoren-Franz» genannt. Ins gleiche Jahr fallen die Heirat mit Frieda Maag aus Bachenbülach und die Wohnsitznahme in Wetzikon. Nacheinander wurden dem Paar vier Kinder geschenkt: 1898 Frieda, 1899 Franz, 1900 Paul und 1902 Max.

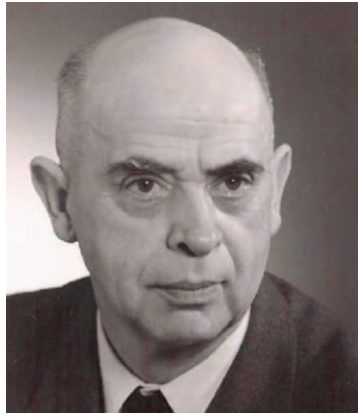
1899, noch rechtzeitig bevor diese sechs Jahre später in Konkurs geriet, verliess Brozincevic die Motorenfabrik und verpflichtete sich als Werkmeister bei der Automobilfabrik Orion in Zürich. Hier baute man Lastwagen und rüstete sie je nach Grösse und Gewicht mit 1- und 2-Zylinder-

Motoren aus. Brozincevic hielt diese Motorisierung für die schweren Lastwagen für zu bescheiden und entwarf in seiner Freizeit einen 4-Zylinder-Motor, dessen Holzmodell er der Geschäftsleitung vorstellte. Diese lehnte ab, worauf Brozincevic kündigte, um an der Müllerstrasse hinter der Kaserne der Kantonspolizei Zürich eine eigene Autoreparatur-Werkstatt zu eröffnen. Bereits wenige Jahre später musste er grössere Räumlichkeiten suchen und zog an die Stampfenbachstrasse um. Zur Unterstützung stellte er den aus Bayern stammenden Büchsenmacher Johann Kirchensteiner an.





Franz Brozincevic 1874-1933.



Franz Brozincevic junior 1899-1965.



Max Brozincevic 1902-1960.

Lastwagenfabrikation vor und fabri-
zierte Werkzeugmaschinen und Trak-
toren. Letztere trugen bereits die Be-
zeichnung FBW für Franz Brozincevic
Wetzikon. Schon ein Jahr nachdem
das Bauverbot für Lastwagen ausge-
laufen war, begann «Herr Franz» –
Mitarbeitern und Kunden war der
Geschlechtsname Brozincevic zu
kompliziert – mit dem Bau von FBW-
Lastwagen. Deren Bauart entsprach
anfänglich noch den ehemaligen
Franz-Fahrzeugen, doch bald schon
wurden einzelne Bauteile durch Neu-
konstruktionen wie etwa einen eigen-
nen Motor ersetzt. Nach einer Lehre
im Motorenbau trat der im Jahr 1900
geborene Sohn Paul in die Firma ein,
betreute die Traktorenfabrikation
und baute in Spanien eine FBW-
Vertretung auf. Nach dem Ende des
Ersten Weltkrieges kam es zu einer
Zusammenarbeit zwischen der deut-
schen Firma Henschel & Sohn (Kas-
sel), die ihre Lokomotivfabrik um
eine Lastwagenfabrikation erweitern
wollte. 1925 holte die Firma Henschel
in Wetzikon einen FBW-Lastwagen
als Muster für ihre Produktion ab.
Bald baute Henschel um die 300 Last-
wagen pro Monat nach FBW-Lizenz.



Paul Brozincevic 1900-1988.

und aus der Reparaturwerkstatt
wurde eine Autofabrik. Alles wäre
bestens gewesen, wenn sich die Post-
verwaltung nicht plötzlich bewusst
geworden wäre, dass sie einen Aus-
länder mit dem Postautodienst be-
traut hatte. Und so wurde Brozincevic
zum Betrag von 810 Franken sofort
eingebürgert.

Die beiden von der Post eingesetz-
ten Franz-Fahrzeuge wurden ein
Erfolg und sorgten für weitere Be-
stellungen. Als die Liegenschaft an
der Stampfenbachstrasse verkauft
wurde, musste sich Brozincevic nach
einem neuen Standort umsehen. Er
fand ihn an der Badenerstrasse, wo er
ein Stück Land kaufen und darauf
seine erste Fabrik bauen konnte. Die
Firma nannte sich jetzt Franz Brozin-
cevic & Co. und bestand aus dem Na-
mensgeber und seinem Kompagnon
Kirchensteiner. Pro Jahr bauten die
rund achtzig Mitarbeiter etwa zehn
Postfourgons. 1908 baute Brozincevic
für sich die ersten beiden 3-Tonnen-
Fourgonetten zur Verteilung der Post
in der Stadt Zürich. 1911 wurde der
erste 5-Tonnen-Lastwagen ausgelie-
fert. Er verfügte als Erster in Europa
und in seiner Gewichtsklasse über
einen Kardantrieb, während sich
die Konkurrenten immer noch mit
Kettenantrieben begnügten. 1913
wurde das Unternehmen in die Auto-

mobilerwerke Franz AG umgewandelt,
und Brozincevic wurde ihr Direktor.
Anfang 1916 verkaufte er die Franz
AG an die Lastwagenfabrik Berna in
Olten. Die Franz AG in Zürich existiert
heute noch, beschränkt sich aber auf
Autohandel und Reparaturen.

1916 wurden Brozincevic die leer-
stehenden Hallen der ehemaligen
Motorenfabrik Wetzikon für 95 000
Franken angeboten, worauf sich die-
ser sofort zum Kauf entschloss. Da aus
seiner früheren Tätigkeit noch eine
Konkurrenzklausel bestand, durfte er
bis 1918 keine Lastwagen bauen. So
bereitete er in der Zwischenzeit die

300 wurde die bisherige Kom-
manditgesellschaft in eine Familien-



Johann Kirchensteiner-Wanner
1884-1948, Direktor der Franz
Brozincevic & Cie. in Wetzikon ZH.



Von links: Frieda Brozincevic-Maag, Sohn Max Brozincevic, Franz Brozincevic,
Buchhalter der Firma.

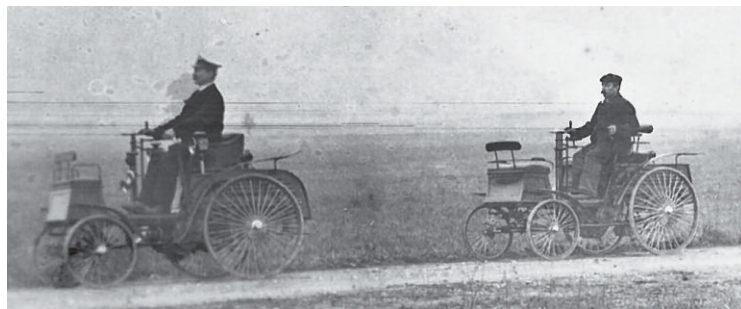
Damals betrieb die Eidgenössische
Postverwaltung in Zürich bereits
einen motorisierten Sammel- und
Zustelldienst. Da die Fahrzeuge
recht störungsanfällig waren und
die Post selber keine Unterhalts- und
Reparaturarbeiten vornahm, wurden
diese an die Werkstatt von Brozin-
cevic abgegeben. Doch damit wollte
er sich nicht abfinden: Unterstützt
von Kirchensteiner, baute er zwei
eigene Postfourgons. Die Motoren
von 30 PS entwickelte er selber und
liess sie bei Ballot in Paris bauen.
Die 3-Tonnen-Chassis wurden mit
einer Spezialbewilligung über den
Gotthardpass nach Lugano gefahren,
wo Carrossier Chiattoni in Lugano
den Aufbau errichtete. Die neuen
Fahrzeuge erhielten die Markenbe-
zeichnung «Franz»,



Erster 5-Tonnen Lastwagen mit Kardan auf dem Kontinent, Bild von 1920 in Wetzikon ZH, links: Franz Brozincevic,
rechts: Johann Kirchensteiner.



Dieser Lastwagen wurde von den Henschel Werken mit Sitz in Kassel gekauft und diente als Muster für die Lizenzfabrikation der ersten Henschel-Lastwagen. Abfahrt in Wetzikon am 29. April 1925. Von links: Johann Kirchensteiner, Franz Brozincevic sen., Direktor Sack Henschel, Hr. Hanstein Henschel, Paul Brozincevic, Hr. Gauss, Chefkonstrukteur FBW.



Zwei Wagen der ersten Schweizerischen Motorwagenfabrik AG Wetzikon, Motorenstrasse 100, 1898.

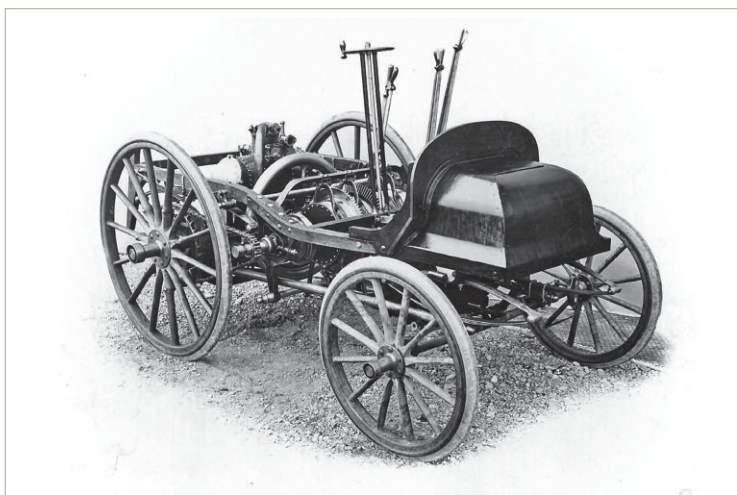
mit ihren günstigeren Fahrzeugen auf den Schweizer Markt. Ein gnadenloser Verdrängungskampf begann, den auch Rationalisierungsmassnahmen und Kooperationen nicht mehr aufzuhalten vermochten. Am 29. März 1978 musste Paul Brozincevic der im «Löwen» Wetzikon vollständig versammelten Belegschaft den Verkauf des Unternehmens an den Oerlikon-Bührle-Konzern bekannt geben.

Das Schweizer Familienunternehmen war am Ende. 1982 wurde die Firma vom Oerlikon-Bührle weiter an Mercedes-Benz verkauft und unbenannt (siehe «Marksteine aus der Firmengeschichte» und «Interview mit Franz Brosi»). Am 6. März 1985 wurde das letzte FBW-Nutzfahrzeug, ein Tanklastwagen, ausgeliefert: Chassis-Nummer 7134 – 67 Jahre nach dem ersten FBW-Lastwagen.

AG mit einem Aktienkapital von einer Million Franken umgewandelt. Die krisengeschüttelten Zwischenkriegsjahre machten auch der FBW zu schaffen und konnten nur dank dem immensen Einsatz der Geschäftsleitung und der Belegschaft gemeistert werden. Zudem hatte der Firmengründer Franz Brozincevic zunehmend mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen, die am 21. Dezember 1933 zu seinem frühen Tod führten; er starb 59-jährig.

Jetzt war die zweite Generation an der Reihe: Die drei Söhne Franz, Max und Paul und der 1930 zum Direktor ernannte Johann Kirchensteiner übernahmen die Leitung der Firma, wobei Franz als Geschäftsleiter amtierte. In den folgenden Jahrzehnten gelang es dem Quartett, die Firma erfolgreich durch den Zweiten Weltkrieg und die Nachkriegsjahre zu führen. Immer wieder wurden die bestehenden Produkte verbessert und neue Antriebseinheiten entwickelt. Dazu gehörten der erste eigene Dieselmotor, der Unterflur-Dieselmotor, das erste eigene vollautomatische Getriebe, eine Hinterachse mit Ausserplanetenantrieb und drei- und mehrachsige Nutzfahrzeuge. Um der steigenden Nachfrage zu genügen, wurden die bestehenden Fabrikgebäude an der Motorenstrasse modernisiert und eine neue Halle erstellt.

Die erfolgreiche Entwicklung wurde 1960 überschattet durch den Tod von Max Brozincevic. Bereits fünf Jahre später starb auch Franz. Mit 65 Jahren stand nun Paul alleine an der Spitze der Firma. Dieser hatte mit einem zunehmend härter umkämpften Marktumfeld zu kämpfen. Nachdem 1967 die EFTA-Zölle für Nutzfahrzeuge aufgehoben worden waren, drängte die ausländische Konkurrenz



Erstes Fahrzeug der Schweizerischen Motorwagenfabrik Wetzikon an der Motorenstrasse 100 in Wetzikon ZH, 1897.



Die beiden ersten Franz-Lastwagen-Chassis am Gotthardpass, bestimmt für den Post-Fourgondienst. Die Wagen sind auf dem Weg nach Lugano, wo durch den Carrossier Chiattonne die Kastenaufbauten angefertigt wurden. Fahrer vorne: Johann Kirchensteiner, hinten: Michael Augustin, 1908.

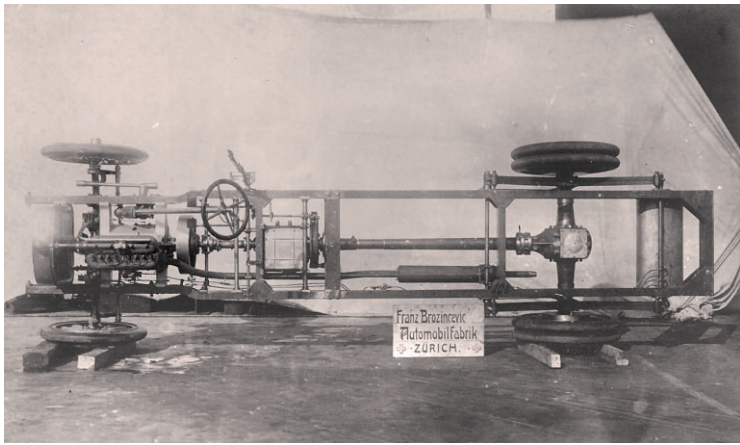
«Man hätte sich bereits in den Sechzigerjahren spezialisieren müssen.»

Interview mit Franz Brosi, dem Enkel des Firmengründers

Der 61-jährige Franz Brosi ist der Sohn von Paul Brozincevic, einem der drei Söhne des FBW-Firmengründers Franz Brozincevic. Er lebt im Fürstentum Liechtenstein und betreibt dort mit fünf Mitarbeitern einen für Liechtenstein grossen Internet Service Provider.

Warum tragen Sie den Namen Brozincevic nicht?

Der Vater ging im Winter oftmals nach Klosters Skifahren, und dort haben die Einheimischen mit dem Namen Broci, Brozi, Brosi gerungen, und schliesslich haben wir uns auf Brosi geeinigt. Brosi ist ja auch ein Prättigauer Geschlecht. Und als die Eltern nach Liechtenstein gezogen sind, hat es auch geheissen, den Namen Brozincevic könne man weder aussprechen noch schreiben. Brosi sei viel einfacher. Von jung auf hiess ich Brosi. Dies gilt auch für meine Firma, und in der Feuerwehr laufen unsere beiden Söhne und ich unter Brosi. Es hat sich so eingebürgert. Offizielle, wichtige Verträge schliesse ich unter Brozincevic ab, wesentlich einfachere Geschäfte mit Brosi. Mein offizieller Name ist aber immer noch Brozincevic, und so steht es auch im Pass. Im Land kennt man mich unter Brosi, ohne dass dazu eine offizielle Namensänderung notwendig gewesen wäre. Ob meine Söhne den Namen ändern lassen wollen, muss ich ihnen überlassen. Als meine Mutter gestorben ist, lautete die Todesanzeige auf Brosi, und der Name Brozincevic stand darunter. Bei meinem Grabstein



Lastwagen Chassis aus der Franz Brozincevic Automobilfabrik Zürich, 1910.



FBW-Traktor im Einsatz im Zürcher Oberland, 1919.

reicht irgendwann Brosi, denn alle im Land wissen, wer dort begraben ist ...

Welches «Bild» haben Sie von Ihrem Grossvater?

Ein sehr verschwommenes; ich kenne ihn eigentlich nur von Fotos. Mir gegenüber hat mein Vater kaum etwas von seinen Eltern erzählt. Ich kann mich nur noch an Onkel Franz erinnern, als ich einmal in sein Büro kam. Ich fand, er sehe streng aus. Es blieb auch bei dieser einzigen Begegnung. Mein Vater hat auch sehr wenig von seinen beiden Brüdern erzählt. Er lebte in der Gegenwart und blickte in die Zukunft. Was vergangen war, blieb vergangen. Man kann Erinnerungen haben, aber was bringen sie? An der Vergangenheit lässt sich nichts ändern. Mir geht es gleich; ich blicke in die Zukunft und arbeite im Jetzt an den Lösungen.

Die Erinnerungen an ihren Vater liegen Ihnen aber näher?

Er war die meiste Zeit in der Firma. Die Tage zu Hause beschränkten sich auf den Dienstag, den Freitagabend und die Wochenenden, wenn er nicht auf die Jagd ging. Er hat Firma und Familie klar getrennt. Die Ferien verbrachte ich mit der Mutter. Als ich zweieinhalbjährig war, erkrank mein Bruder mit anderthalb Jahren beim Baden. So wurde ich Einzelkind. In

der Erziehung wurde darauf hingearbeitet, dass ich zu einem späteren Zeitpunkt die Firma übernehmen sollte. Dafür musst du dieses und jenes tun, hiess es immer. Obwohl mich die Mutter immer zur Firma drängte, vertrat ich immer eine andere Meinung. Aber als sehr starke Frau bildete sie den Mittelpunkt der Familie, während der Vater sich den Geschäften widmete. Später führte die Mutter in Vaduz einen eigenen Kosmetik-Salon, während ich von 1966 bis 1978 selten zu Hause, dafür in der Ausbildung und im Militär war. So kam man aneinander vorbei.



FBW AG in Wetzikon ZH, Motorenstrasse 100, Maschinensaal, 1928.

Wie haben Sie den Niedergang der Firma erlebt?

Dass sich die wirtschaftliche Situation der Firma verschlechterte, bekam ich kaum mit. Der Vater hielt diese Entwicklung von der Familie fern. Zumindest mit mir sprach er nicht darüber, bis er mich an einem Sonntag während des Militäurlaubs in Zürich besuchte und von der schwierigen Lage erzählte. Ich war der Meinung, es sei sinnvoll, zu verkaufen, solange man noch Geld bekomme. Wenn man nichts mehr dafür erhalte, habe man schlecht gewirtschaftet. Wenn er verkaufen

wolle, sagte ich meinem Vater, solle er verkaufen, ich sähe keine Zukunft für Fahrzeugbauer in der Schweiz. Er wiederum überliess mir den Entscheid; entweder ich würde den Betrieb weiterführen oder er verkaufe. Ich sah keine Zukunft, vor allem im Vergleich mit dem Ausland. Man hätte sich bereits in den Sechzigerjahren spezialisieren müssen, etwa auf Spezialfahrzeuge wie Faun oder Reiscars wie Neoplan. Wenn man auf die Entwicklung der letzten Jahre zurückblickt, stellt man fest, dass man elektronisch und digital hätte massiv aufrüsten müssen. Dies hätte immense finanzielle Investitionen erfordert. Ohne ein Massenprodukt gab es aber kein Überleben.

Fiel ihrem Vater der Verkauf nicht schwer, er musste sich ja von seinem Lebenswerk trennen?

Er hat selber eingesehen, dass die Verkäufe schlecht waren. Und nachdem ich auch der Meinung war, zu verkaufen, fiel ihm der Entscheid nicht schwer. Wir hatten keine Chance, denn die Schweiz ist ein industrialisierter Bauernstaat. Wir bauten noch 14-Töner-Lastwagen, als das Ausland schon lange auf 40 Tonnen umgestiegen war. Europaweit war die Schweiz für den Lastwagenbau uninteressant.

1980 entschied die Schweiz, dass keine schweren Waffen mehr exportiert werden durften. Das war der Todesstoss. Zudem entschieden die Staatsbetriebe, Fahrzeuge bei den günstigeren ausländischen Firmen einzukaufen. Das verschlechterte die Marktsituation zusätzlich, denn mit FBW, Saurer und Berna kämpften drei Firmen um Marktanteile in unserem kleinen Land.

Hatte FBW eine Überlebenschance?

Nein. Die Schweiz liess Fahrzeuge von 2,30 Metern Breite zu, in Europa waren 2,50 Meter erlaubt. Da hat man keine Chance, in den europäischen Markt liefern zu können. Man musste sich auf den Schweizer Markt konzentrieren. Wenn die Bundesbetriebe beginnen, ausländische Fahrzeuge zu kaufen, dann fällt ein grosser Kunde



FBW an der Motorenstrasse 100 in Wetzikon ZH, 1928.

Marksteine aus der FBW-Firmengeschichte

- 1874 Franz Brozincevic wird am 21. Mai in Brinje, Kroatien, geboren, Lehre als Kunstschlosser
- 1892 Mechaniker bei Saurer in Arbon
- 1895 Motorenprüfer bei Martini in Frauenfeld
- 1897 Gründung der Motorenfabrik Wetzikon AG, Franz Brozincevic wird Werkmeister und Chefkonstrukteur, Heirat mit Frieda Maag
- 1899 Bau eines Automobils mit 1-Zylinder-Motor bei J. Weber in Uster
- 1901 Werkmeister bei Automobilfabrik Orion in Zürich, Bau von Lastwagen mit 1- und 2-Zylinder-Motoren, Entwurf für einen 4-Zylinder, der von der Orion-Geschäftsleitung abgelehnt wird
- 1904 Eigene Reparaturwerkstätte in Zürich
- 1910 Bau des ersten Lastwagens mit der Bezeichnung «Franz», Einsatz bei der Schweizerischen Post
- 1911 Franz Brozincevic & Cie. in Wetzikon ersetzt als erstes Unternehmen auf dem Kontinent bei einem 5-Tonnen-Lastwagen die Kette durch einen Kardanantrieb
- 1916 Übernahme der Motorenfabrik Wetzikon AG, zunächst Bau von Traktoren und Werkzeugmaschinen
- 1918 Aufnahme der Lastwagenfabrikation in Wetzikon unter der Bezeichnung FBW
- 1922 Bau des erstmalig obengesteuerten 4-Zylinder-Benzinmotors
- 1925 Lizenzgabe an Henschel & Sohn in Kassel (BRD) für die Fabrikation und den Verkauf von FBW-Konstruktionen im Ausland
- 1926 Erster Lastwagen mit Luftbereifung
- 1928 Vergrößerung der Werkanlagen in Wetzikon
- 1929 Vorstellung des 3-Achs-Lastwagens und Niederrahmenchassis für Autobusse, 6-Zylinder-Benzinmotor mit obengesteuerten Ventilen
- 1933 Tod von Franz Brozincevic am 21. Dezember, Weiterführung des Betriebs durch die Söhne Franz (1899–1865), Max (1902–1960) und Paul (1900–1988) und den langjährigen Teilhaber Johann Kirchensteiner-Wanner (1884–1948). Franz junior wird Geschäftsführer
- 1934 Bau des ersten FBW-6-Zylinder-Dieselmotors
- 1939–1945 Bau von Militärfahrzeugen und Motoren für Ersatztreibstoffe
- 1949 Vorstellung des ersten FBW-Unterflur-Dieselmotors für Lastwagen und Autobusse
- 1950 Vorstellung des ersten Reiscars mit Unterflurmotor und halbautomatischem Planetengetriebe
- 1960 Tod von Max Brozincevic
- 1965 Tod von Franz Brozincevic, Bruder Paul übernimmt Geschäftsleitung
- 1967 Diverse Neubauten in Wetzikon: Motoren- und Getriebeprüfstände, Lehrlingsabteilung, Bürogebäude, Lagerhalle, aber auch Wohnbauten für die Mitarbeiter
- 1970 Inbetriebnahme der Werksniederlassung in Zürich Baubeginn für neue Montagehalle
- 1972 Neue Gewichtsbestimmungen in der Schweiz erlauben den Bau von 3- und 4-Achs-Lastwagen.
- 1974 Rückgang des Nutzfahrzeuggeschäfts wegen der ersten Ölkrise, erfolgreiches Baukasten-Fabrikationsprogramm für Trolley- und Autobusse
- 1978 Verkauf von FBW an den Oerlikon-Bührle-Konzern
- 1982 Gründung der Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon Wetzikon (NAW) mit 40%-Beteiligung von Daimler-Benz
- 1985 Der letzte FBW, ein Tanklastwagen für die Armee mit der Chassis-Nummer 7134, verlässt am 6. März das Werk
- 1988 Tod von Paul Brozincevic
- 1992 Daimler-Benz wird Alleinaktionär
- 2000 Sachsenring AG («Trabant») übernimmt 51%-Beteiligung
- 2002 Sachsenring AG stellt Insolvenzantrag, worauf die NAW aufgelöst wird
- 2008 Ende der Liquidation, Löschung von NAW im Handelsregister



FBW Wetzikon, Motorenstrasse 100, Johann Kirchensteiner und Herr Gauss, Chefkonstrukteur, 1931.

weg. Hat der Kunde aber eine grosse Auswahl, beginnt er den Preis zu drücken. Als der erste Vorfeldbus auf den Flughafen kam, hätte man sich in der Fabrikation auf solche Spezialfahrzeuge konzentrieren und diese weltweit anbieten müssen. Um den Weltmarkt zu erschliessen, sind aber grosse Investitionen nötig. Entweder man hat ein so spezielles Produkt, dass man sich die Investitionen leisten kann, oder man tut sich mit einem Grossunternehmen zusammen. Ein solches bekommt eher Geld von den Banken.

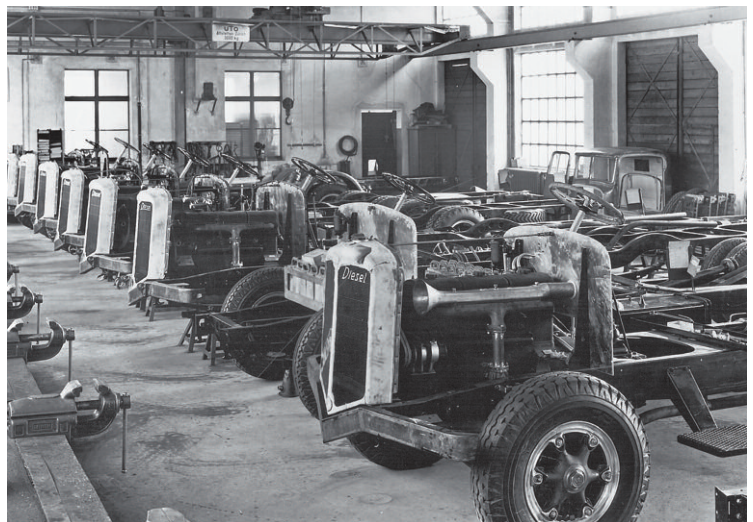
Gibt es Schuldige für das Aus oder war es mangelnde Flexibilität?

Auch heute verschwinden immer wieder plötzlich grosse Firmen. Ich erinnere an die Swissair und die Air Berlin. Auch mangelnde Flexibilität war es nicht. Wenn die Gesetzgebung so ist, dass es uninteressant ist, europakonforme Produkte zu bauen, sind die Möglichkeiten für eine Firma beschränkt. Betrachten wir die Küchenmöbelfabrikation: Schweizer Norm ist 55 cm Breite, Europa hat 60 cm. Ich kaufe doch keine 55er-Norm, denn mit 60 cm habe ich auch mehr Platz. Wie lange hat es gedauert, bis die Schweiz die 40-Töner eingeführt hat, die schon lange Euro-Norm

waren? In Liechtenstein waren wir schon immer offener: Wir hatten die Schweiz und Österreich als Nachbarn und kannten immer beide Seiten. Bei FBW spezialisierte man sich nicht, weil man schon eine Spezialfirma war und auf Kundenwunsch Fahrzeuge baute. Das war zwar nicht schlecht, aber für einen kleinen Markt wie die Schweiz konnte dies nur eine bestimmte Zeit gut gehen, und dann war fertig.

Was halten Sie von der Skandalisierung des Dieselmotors?

Die ersten Autos von Siemens um 1900 wurden bereits mit Batterien betrieben, dann kam Benzin und später Diesel. Im Moment herrscht eine grüne Welle. Wenn man betrachtet, welche Umweltschäden die Batterieproduktion verursacht, hat der Dieselmotor immer noch eine Zukunft. Das Ganze wurde von den Politikern hochgespielt. Die Universitäten haben nachgewiesen, dass ein Benzinmotor mehr Feinstaub erzeugt und höhere CO₂-Werte aufweist als ein Dieselmotor. Die Politiker stellen oftmals aus Unkenntnis unerfüllbare Bedingungen an die Wirtschaft, anstatt dass man zusammensitzt und gemeinsam machbare Lösungen erarbeitet.



FBW – Franz Brozincevic & Co. in Wetzikon, FBW-Montage, 1936.

Hat es Ihnen beruflich etwas gebracht, ein Nachkomme von Brozincevic zu sein?

Beruflich hat es mir gar nichts gebracht. Es gab einfach einen gewissen Druck, weil es immer hiess, du musst, musst... Du musst die Firma übernehmen, und dazu benötigst du diese und jene Ausbildung. Die Mutter drückte immer auf die Firmenübernahme, ich sah das locker. Sie übte dauernd einen psychischen Druck aus.

Der FBW-Sammler Willi Röllin

Der 67-jährige, in Hirzel aufgewachsene Willi Röllin ist wohl der bedeutendste FBW-Fahrzeugsammler der Schweiz. An nicht weniger als sieben Orten hat er seine etwa 50 Kostbarkeiten bisher untergebracht. Im Frühling soll in Näfels eine zweistöckige Halle fertig gebaut sein, wo er seine private Sammlung einstellen kann. Sie zeigt einen eindrucksvollen Querschnitt durch die FBW-Firmengeschichte.

Dem Wollerauer Transportunternehmer fiel es nicht leicht, ein Fahrzeug auszuwählen, um es etwas genauer vorzustellen. «Ich habe mich für den 30-plätzig Reisebus entschieden, dessen Aufbau abgehoben und durch eine Ladebrücke ersetzt werden kann», erzählt Röllin. Das Fahrzeug hatte ein Hans Pfister aus Thürnen (BL) 1952 bei FBW bauen lassen; er transportierte damit Getränke der Mineralquelle Eptingen. Später wurde das Unikat an einen Transportunternehmer im solothurnischen Rickenbach verkauft, der es restaurieren wollte. Als dieses Vorhaben aus finanziellen Gründen scheiterte, bot er das Kombifahrzeug 2001 zum Verkauf an. «Der Zustand war erbärmlich, eine wahre Ruine», sagt sein neuer Besitzer.

Während der nachfolgenden zehn Jahre habe er, so Röllin, die mechanischen Teile ausgebaut und komplett überholt: der von FBW meistgebaute DD-Motor, das 4-Gang-Getriebe mit Maybach-Schnellgang und die Hinterachse Typ 40. Das vom ehemals füh-



FBW-Präsident Hans Billeter (rechts) mit seinem Vizepräsidenten Jakob Meier.



Franz Brosi, Enkel des FBW-Firmengründers Franz Brozincevic, zusammen mit seiner Frau Karin.

renden Schweizer Fahrzeugbauer Frech-Hoch in Sissach gebaute Wechselsystem Bus/Brücke wurde in den Werkstätten des traditionsreichen Fahrzeugbauers Hess in Bellach restauriert. «Das Blech der Karosserie, die Lackierung und das Chassis wurden wieder fachmännisch instand gestellt», sagt Röllin. 2005 sei die Restauration abgeschlossen gewesen; über die Kosten wolle er nicht reden. Erneuert wurden auch die Polsterung der Passagiersitze und die aufwendige Verglasung.

Der Wechselaufbau funktioniert zwar wieder, wird aber nicht mehr eingesetzt, da das Fahrzeug nur noch

als Passagierbus unterwegs ist. Der Wechsel sei aber einfach, erklärt Röllin. Dazu werden am Chassis sechs Klappschrauben gelöst, worauf der Aufbau an vier Haken um etwa einen Meter angehoben und beiseite gehievt werden kann. Jetzt muss der Busaufbau nur noch durch die Ladebrücke ersetzt werden. Motorhaube, Instrumententafel, Fahrer und Beifahrersitze bleiben dabei fest. «Der ganze Vorgang dauert etwa 45 Minuten», so der FBW-Sammler.

Heute ist der FBW-Reisecar mit Panoramaverglasung Teil der Oldtimer-Fahrzeugflotte, die von Röllin für Hochzeiten, Firmenausflüge oder ein-

fach zum Ausfahren angeboten wird. «Ich bin etwa zehnmal pro Jahr für Hochzeiten oder etwa am Le Mans Classic in Frankreich unterwegs», sagt Röllin. Die Fahrgäste seien immer wieder begeistert vom Fahrkomfort des Busses, was nicht zuletzt auf die Polsterung der Sitze zurückzuführen sei. Die 110 PS des Dieselmotors beschleunigen das zwölf Tonnen schwere Fahrzeug auf immerhin 90 km/h pro Stunde, wobei sich Röllin selber eine Spitzengeschwindigkeit von 80 km/h auferlegt. «Man darf nie vergessen», so Röllin, «es handelt sich um einen über sechzigjährigen Oldtimer mit dem entsprechenden Fahrverhalten.» So sei etwa die Beleuchtung in der Nacht und bei Regen nicht mehr zeitgemäss. Entsprechend vorsichtig müsse man fahren.

Eine kleine Anpassung an die Moderne hat sich Willi Röllin aber erlaubt: «Damit der Bus bei starken Steigungen – Dieserverbrauch 16 bis 20 Liter – die Luft nicht mit seinem schwarzen Rauch verpestet, habe ich einen kleinen Turbolader eingebaut.» Das schätzen auch die Passagiere, wenn der Chauffeur das elektrisch betriebene Faltdach zurückgleiten lässt. Inzwischen hat der Bus über eine Million Kilometer auf dem Tachometer. Eine genaue Zahl kann man nicht angeben, da die Anzeige nur sechs Stellen umfasst...

«Er muss ein aussergewöhnliches Vorstellungsvermögen gehabt haben.»

Interview mit Jakob Meier, Vizepräsident des FBW-Clubs

Welches ist für Sie die bedeutendste Pionierleistung von Franz Brozincevic?

Er war der Erste in Europa, der Kardantriebe in die Fahrzeuge eingebaut hat. Dies in einer Zeit, als Berna und Saurer noch den seitlichen Leder- und Kettenantrieb einsetzten. Den Antrieb gab es bereits in Amerika, aber Brozincevic baute ihn erstmals in schweren Fahrzeugen ein.



FBW-Präsident Hans Billeter betreut den Ersatzteildienst des Vereins.



Willi Röllin, der bedeutendste FBW-Fahrzeugsammler der Schweiz.



Franz Brosi, Enkel des FBW-Firmengründers Franz Brozincevic.



Heute nicht mehr bekannt:
Winker oder schweizerisch Zeiger.

Bei einem Fahrzeug mit «klassischer» Anordnung verbindet die Kardanwelle den vorne liegenden Motor mit dem Getriebe der Hinterachse. Die Berechnung von Durchmesser und Länge der Welle erfordert grosse konstruktive Kenntnisse. Ich staune immer wieder über die enormen Fähigkeiten des Unternehmers.

Er war immer sehr innovativ. Wenn die Konkurrenz nachzog, entwickelte er wieder etwas Neues. Wir haben im Museum die Kopie eines Konstruktionsbuches von Franz Brozincevic. Es handelt sich um ein Buchhaltungsbuch, in dem er seine Konstruktionszeichnungen festhielt. Aus freier Hand – ohne Massstab – skizzierte er den gesamten Aufbau etwa des Motors. Bereits eingezeichnet sind im Motorblock die Öldurchlasse für die Schmierung und der Weg des Wassers für die Kühlung. Brozincevic muss ein ganz aussergewöhnliches Vorstellungsvermögen gehabt haben.

Wie sehen Sie die Zukunft des Dieselmotors?

Am Dieselskandal trägt die Politik grosse Mitschuld. Die Industrie hat gesagt, sie könne die von der Politik geforderten Werte innert der vorgegebenen Frist gar nicht erreichen. Die Politik hielt aber unbeirrt an ihren Forderungen fest. Und dann geschah das, was man immer wieder erlebt: Eine Firma sagte, wir haben es geschafft, obwohl es nicht zutraf. Nun zogen die Konkurrenten nach, und da diese die Bedingungen auch nicht erfüllen konnten, schlossen sich alle zusammen und verkündigten: Wir haben es geschafft! Verrückt ist, dass man nur den Dieselmotor in den



Das spartanisch bestückte Cockpit des Reisebusses.

Personenwagen kritisiert, aber von den schweren Nutzfahrzeugen spricht niemand. Wir verwenden Harnstoff und kennen darum die Probleme, welche bei den Personenwagen nicht bestehen. Der LKW erfüllt in der Schweiz die Abgasnormen. Für den Harnstoff benötigt es aber einen kleinen Tank, der bei den heutigen Personenwagen kaum mehr Platz finden würde.

Der FBW-Club und sein Museum

Der 1992 gegründete FBW-Club will die Innovationen von Franz Brozincevic und seiner ehemaligen Nutzfahrzeugfirma FBW der Nachwelt erhalten – unter dem Motto «Kulturgut von FBW pflegen und bewegen». Dem Club gehören gegen 400 Mitglieder aus der ganzen Schweiz, Europa und Übersee an. Der Club hilft bei technischen Problemen und unterhält einen Ersatzteiledienst.

Dieser wird vom FBW-Präsidenten Hans Billeter (Männedorf) geführt. Als ehemaliger FBW-Lehrling und Inhaber eines Transportunternehmens nur mit FBW-Fahrzeugen ist er der kompetente Ansprechpartner für alle Fragen rund um FBW-Fahrzeuge.

Am 13. Juni 1998 konnte an der Zürichstrasse 95 in Wetzikon – dem ehemaligen Firmenstandort – mit dem FBW-Museum ein Treffpunkt für alle Freunde der im Zürcher Oberland gebauten Nutzfahrzeuge eröffnet werden. Wechselausstellungen unter dem Motto «Technik zum Anfassen» bieten einen Querschnitt durch die FBW-Produktion von Lastwagen und Bussen. Zahlreiche Exponate zeigen auf eindrückliche und anschauliche Art, mit welchen technischen Pionierleistungen der Firmengründer Franz Brozincevic den Motorenbau zu seiner Zeit geprägt hat. Nicht zu Unrecht nannte man ihn «Motoren-Franz».



Der Reisebus verfügt über dreissig gut gepolsterte Sitze.



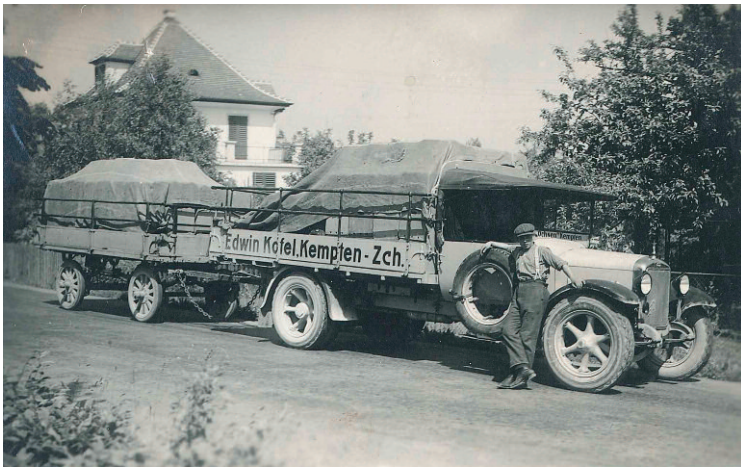
Beim 1952 gebauten FBW-Reisebus kann der Aufbau abgehoben und durch eine Ladebrücke ersetzt werden.

Der Autor

Der pensionierte Reallehrer Werner Frei (Uster) konnte 2017 sein 50-Jahr-Jubiläum als regelmässiger Autor und Fotograf der ZO-Medien feiern. Er wurde dank seiner langjährigen Erfahrung im gesamten Oberland und in verschiedenen Ressorts eingesetzt und hat bereits im September 1968 seinen ersten Heimatspiegel verfasst.

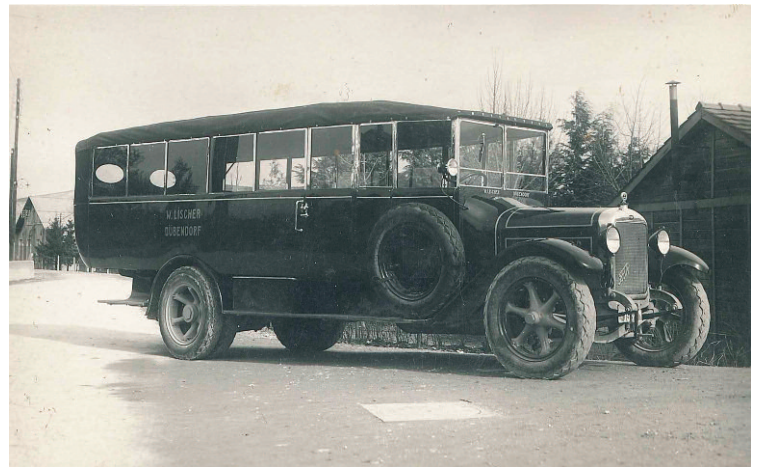
Quellen

- Interviews mit Franz Brosi (Vaduz), Nachkomme der Gründerfamilie Brozincevic; Willi Röllin (Wollerau), FBW-Sammler und Jakob Meier (Grüt), Vizepräsident FBW-Club.
- «FBW – Franz Brozincevic Nutzfahrzeuge 1908–1985», Autor Kurt Sahli, Verlag Stämpfli & Cie AG, Bern, 1989.
- Fotos: Archiv Ortsgeschichte Wetzikon, Archiv FBW-Museum, Werner Frei.



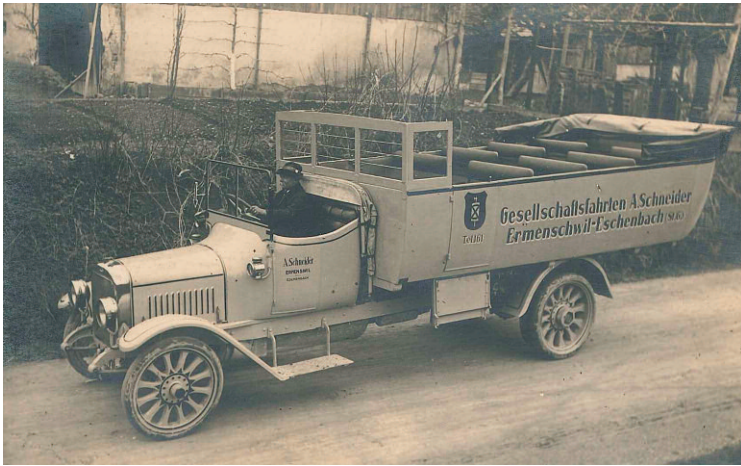
Edwin Kofel, Kempten

Typ «N3»



W. Lischer, Dübendorf

Typ «N2»



Albert Schneider, Ermenswil

Typ «N1»



Postauto

Typ «F1»

FBW

Museum

Lastwagen- und Busmuseum



Der Treffpunkt in Wetzikon

**1. und 3. Sonntag im Monat
offen von 11.00–16.00 Uhr**

Zürcherstrasse 95, 8620 Wetzikon
Tel. während Öffnungszeiten
044 932 38 38

www.fbw.ch, museum@fbw.ch