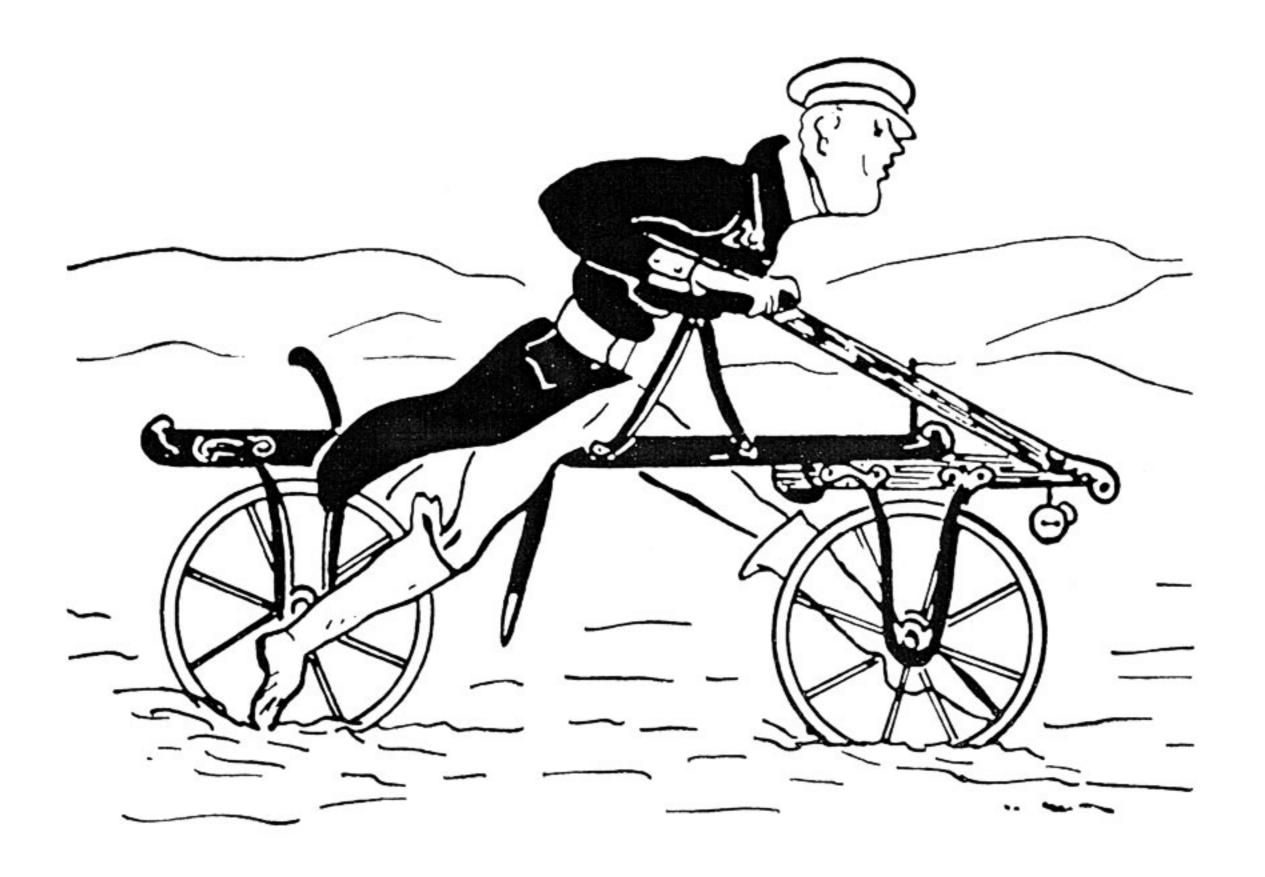


Der heutige Straßenverkehr, insbesondere in den Industriezentren zu Beginn oder am Schlusse der Arbeitszeiten, wird vom Fahrrad beherrscht. Ganz besonders augenfällig wird diese Tatsache heute, wo infolge Treibstoff- und Gummimangel der Autobetrieb auf ein Minimum zurückgegangen ist. Ganze Kolonnen von Angestellten und Arbeitern, vom Direktor bis zum Lehrling, benützen dieses immer fahrbereite, bequeme und vorteilhafte Verkehrsmittel, um in der kurzen Mittagspause ihre Wohnstätten aufzusuchen oder am Abend nach Arbeitsschluß in kürzester Zeit sich der Pflege ihres Pflanzgartens widmen zu können.

Wenige dieser Radler geben sich wohl darüber Rechenschaft, daß ihr täglicher Begleiter das Produkt eines großen Erfindungsgeistes, langwieriger Versuche und technischer Geschicklichkeit ist.

Das Bedürfnis des Menschen, in kürzerer Zeit, als seine Konstitution ihm dies erlaubt, Distanzen zu überwinden, ist ihm angeboren. Daher sein Bestreben zu allen Zeiten, sich zu diesem Zwecke tierische und mechanische Mittel dienstbar zu machen. Die Anfänge des heutigen Fahrrades lassen sich zurückverfolgen bis lange ins vorchristliche Zeitalter. Die ersten Konstruktionen zeigen uns ein Transportmittel einfachster Form. Grundgedanke ist die Ausnutzung der leichten Beweglichkeit und der Tragkraft durch Verbindung von zwei Rädern mit einem Querbalken. Lange hat diese technische Konstruktion keine

wesentlichen Fortschritte gemacht. Der große Einsatz des Pferdes im Verkehr und im Kriege einerseits und der schlechte Zustand der Verkehrswege anderseits ließen ein großes Bedürfnis nach grundlegender Verbesserung der Transportmittel nicht stark in Erscheinung treten. Erst die Entwicklung nach der Französischen Revolution zu Beginn des 19. Jahrhunderts brachte eine Änderung. Damals versuchte man durch leichtere und gefälligere Konstruktion eines Zweirades, immer noch in Holz und für heutige Begriffe äußerst unhandlich und plump, das neue Verkehrsmittel bekanntzumachen. Aber erst als im Jahre 1818 ein deutscher Ingenieur, Baron Drais von Sauerbronn, den Gedanken verwirklichte, durch Beweglichmachung des Vorderrades auch eine Lenkbarkeit des Fahrzeuges herbeizuführen, war ein bedeutender Schritt in der Entwicklung zum heutigen Fahrrade festzustellen. Das Prinzip der Draisine,



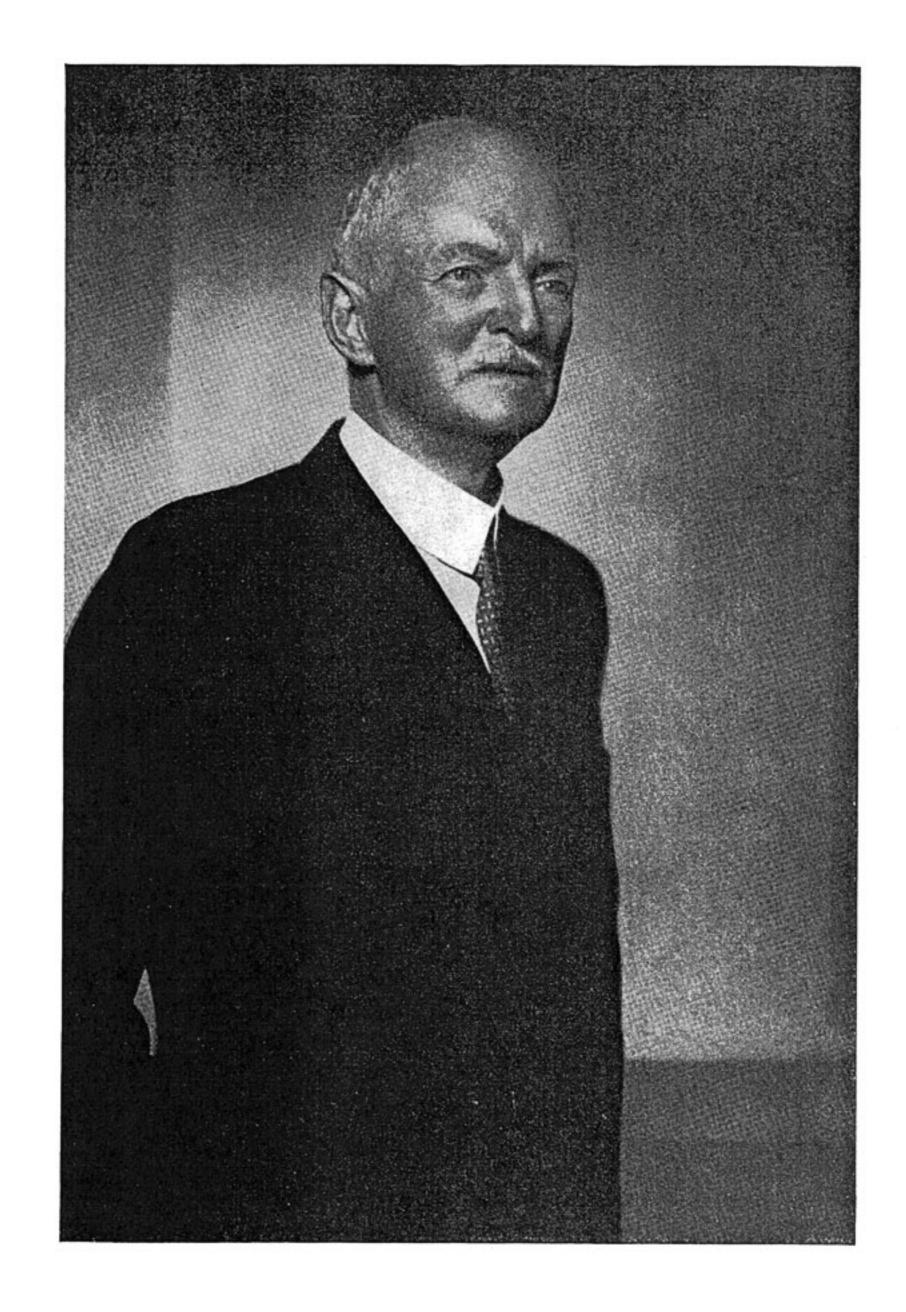
so genannt nach seinem Erfinder, wurde nach langen Versuchen, insbesondere in England, als wirklicher Fortschritt anerkannt und ausgebaut. Die Holzkonstruktion mußte der widerstandsfähigeren und eleganteren Eisenkonstruktion weichen. Vor allem England, ein Land mit den natürlichen Voraussetzungen für die praktische Verwendbarkeit des Zweirades, war nun für dessen Weiterentwicklung besorgt. Bald wurde es serienweise hergestellt und in den Verkehr gesetzt.

Die durch die Erfahrung festgestellte Tatsache, daß es möglich sei, sich auf dem Zweirad im Gleichgewicht zu halten, und der Wunsch, möglichst an Schnelligkeit zu gewinnen, brachten 1850 den Mechaniker Fischer in Schweinfurt auf die Idee, die bisher übliche Draisine, die durch Muskelkraft mit Abstoßen vom Boden aus angetrieben wurde, durch ein Tretgetriebe beweglich zu gestalten. Die Idee wurde sofort auch von andern Konstrukteuren aufgenommen und war wohl grundlegend für die nachmalige Entwicklung im Bau von Fahrrädern als Verkehrsmittel. In der Weltausstellung in Paris im Jahre 1867 wurde das ausgestellte Veloziped, eine Konstruktion des Franzosen Michaud, von Fachleuten und Laien reichlich bestaunt. Mit Recht! Es hat sich mit seinen nachherigen Verbesserungen die Welt erobert wie vielleicht keine andere Erfindung, zum mindesten auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Nach und nach wurde das Rad aus zweckdienlicherem Material gebaut. Stahl ersetzte das Holzgerippe, die Holzfelge wurde durch eine Stahlfelge mit eingelegtem Vollgummireifen ersetzt, die Speichen wurden aus Eisendraht hergestellt. Ohne an der Grundform etwas zu ändern, erhielt das Fahrrad technische Verbesserungen, die seine Brauchbarkeit wesentlich erhöhten. Zu Ende des letzten Jahrhunderts konnte man auf unsern Straßen das Hochrad sehen. Auf einem Vorderrad mit einem Durchmesser von 1,6 m und mehr waren ein Sattel und die Lenkvorrichtung aufmontiert, während ein Miniaturrad hinten für die Stabilität des Fahrzeuges sorgte. Diese Konstruktion war infolge ihrer Unförmigkeit und auch Gefährlichkeit im Gebrauche auf der Straße ein Versager. Die endgültige Lösung, das heutige Zweirad, brachte die englische Fahrradindustrie in Coventry im Jahre 1884 durch den kreuzförmigen Rahmen, zwei gleich großen Rädern und den Einbau des Getriebes in das Sattelstützrohr.





Aber erst als der Schotte Dunlop mit der die ganze Industrie befruchtenden Erfindung der Luftbereifung ums Jahr 1888 in Erscheinung trat, war dem Fahrrad seine heutige allseitige Verwendbarkeit und Beliebtheit gesichert. Einen großen Auftrieb hat die Verwendung des Fahrrades gefunden nach der Herstellung der Straßen mit Edelbelag. Eine Radwanderung durch unser Land ist heute im wahren Sinne des Wortes eine Erholung; sie wird es auch bleiben, denn das Rad ist nicht nur das unentbehrliche Verkehrsmittel des Werktätigen geworden, es ist auch sein Freund und Begleiter, wenn er zur Erholung hinausfährt in das blühende Land, wenn er seinen Körper sportlich stählt im Gebirge und am See, wenn er Kräfte sammelt für die Lösung der Aufgaben des Alltags.



THEODOR SCHILD ING.

GRÜNDER



Der Firmaname sagt es unmißverständlich: der Name Schild ist mit der Velosfabrik COSMOS untrennbar verbunden seit der Gründung und während der ganzen seitherigen Entwicklung. Ein seltener Glücksfall einer Firma, die ihr fünfzigjähriges Bestehen feiert: der Gründer hat während der ganzen Zeit ihres Bestehens an ihrem Aufbau, ihrem Bestand und ihrer Geschäftspolitik persönlichen regen Anteil gehabt und ist heute noch als Mitglied des Verwaltungsrates ihr Mitarbeiter und Berater.

Herr Th. Schild gründete die Velosfabrik COSMOS Th. Schild & Co. im Herbst 1894. Als Sohn von Herrn Nationalrat Urs Schild-Rust, dem Begründer der Uhrenindustrie auf dem Platze Grenchen, hatte er an seinem Vater das große Vorbild des weitblickenden Industriellen.

Theodor Schild hatte im Frühjahr 1893 das Eidg. Polytechnikum in Zürich als diplomierter Maschineningenieur absolviert. Er suchte hierauf Anstellungen in Frankreich und England. In Lille und später in Birmingham arbeitete er auf den Konstruktionsbureaux von Maschinenfabriken im Bau von Dampfmaschinen, Gasmotoren, Worthington-Pumpen usw.

Zu Hause in Grenchen war unterdessen seine Mutter, Frau Elise Schild-Rust, kränklich geworden. Das veranlaßte den Sohn, aus der Fremde zurückzukehren, um der Mutter einen Teil der Lasten abzunehmen, die nach dem Tode des Vaters bei der zahlreichen Familie und dem großen Betrieb in Grenchen recht schwer waren. Th. Schild wollte jedoch nicht mit leeren Händen zurückkehren, sondern er suchte sein Ziel, Beschäftigung zu vermitteln, zu verwirklichen.

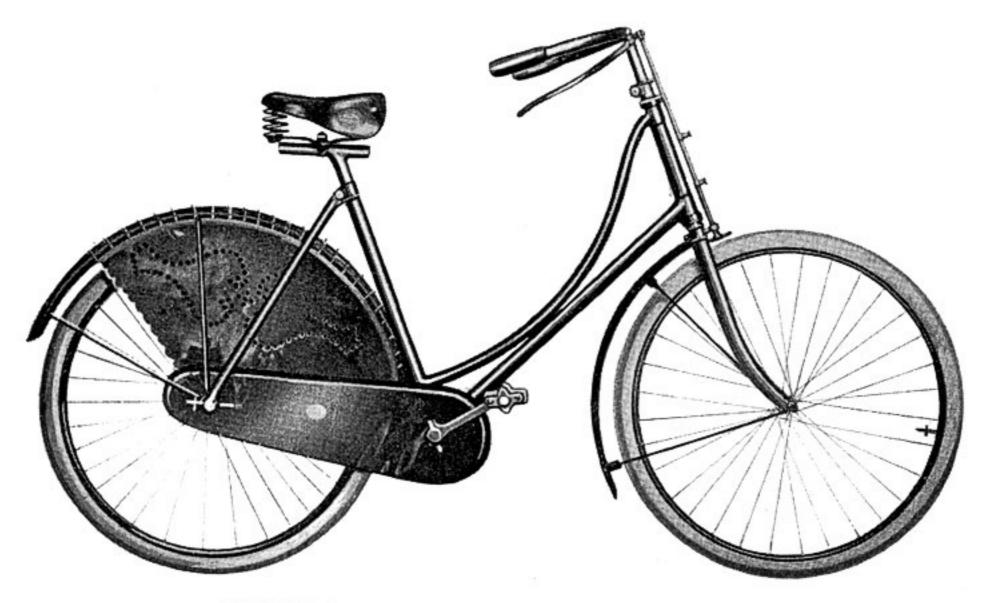
Er entschloß sich, nachdem er in Birmingham und Coventry die bezügliche Fabrikation studiert hatte, den Fahrradbau aufzunehmen in der Erkenntnis, daß der Bedarf für dieses damals in den Anfängen der Entwicklung stehende Beförderungsmittel in der Zukunft sehr bedeutend werden müsse.

Mit der finanziellen Mithilfe seiner Mutter, Frau Schild-Rust, kam die Firma Th. Schild & Co. zustande. Die damals leerstehende Uhrenfabrik «Seeland» in Madretsch bei Biel wurde gemietet. Die Entwicklung war vorsichtig, vorerst mit bescheidenen Mitteln, denn es fehlten auch Facharbeiter. Solche mußten aus dem Ausland geholt oder hier angelernt werden. Ebenso war man für viele Bestandteile vom Ausland abhängig, wie zum Beispiel für nahtlose Rohre, Weichguß-Verbindungsstücke, Ketten, Speichen, Felgen, Pneus usw., die aus England, Frankreich oder Deutschland kamen. Bis alles klappte, gab es Arbeit und Sorgen. Allein schon im Frühjahr 1895 kamen die ersten COSMOS-Fahrräder auf den Markt und fanden gute Aufnahme.

Wohl gab es viele, die behaupteten, nur eine englische oder französische Maschine könne den Anforderungen genügen. Aber bald änderte sich das Urteil. Insbesondere die jungen Sportsleute waren der Fabrik sehr wohlgesinnt; daher ging die Entwicklung stetig aufwärts. Schon im Jahre 1896 wurden die verschiedenen COSMOS-Typen, Tourenrad, Renner, Tandem, Triplett, Dreirad, an der Genfer Landesausstellung sehr lobend erwähnt und prämiert.



COSMOS HERREN-TOURENRAD MODELL 1896



COSMOS LUXUS-DAMEN-TOURENRAD MODELL 1896

Die Fabrik in Madretsch wurde im Jahre 1897 käuflich erworben, und damit war der Sitz der COSMOS in Biel fest verankert.

Seit 1895 arbeiteten die Brüder des Herrn Theodor Schild, Bruno und Hans, im Geschäft. Bruno Schild übernahm die kaufmännische Leitung, und Hans Schild war als Techniker tätig.

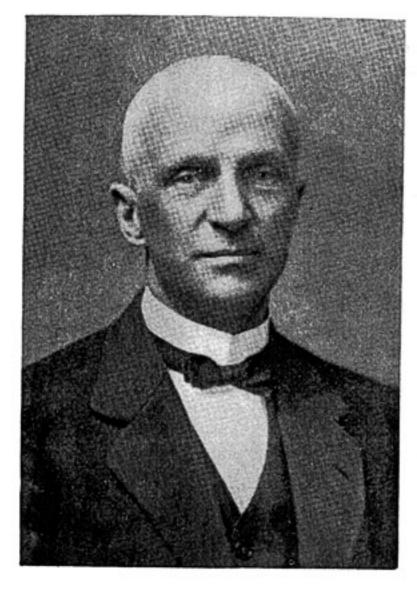
In Grenchen hatten sich durch den Tod von Frau Schild-Rust anfangs 1898 die Verhältnisse geändert. Am 1. Januar 1899 übernahm Herr Th. Schild die Führung der dortigen Uhrenfabrik, währenddem in Biel Bruno Schild, dem sich der jüngere Bruder Arthur angeschlossen hatte, die Velosfabrik weiterführte. Im Jahre 1906 übernahm die Kommanditgesellschaft B. Schild & Cie. die Firma, zu der als allein verantwortlicher Leiter Herr Bruno Schild berufen wurde.

Ihre Arbeit und ihre Sorge galten der technischen Vervollkommnung der Produkte und einer auf gesunder kaufmännischer Grundlage beruhenden Geschäftsführung. Ihren Grundsatz, daß immer die Qualität vor der Quantität stehen müsse, hat nach dem Tode des Herrn Bruno Schild im Jahre 1923 die Nachfolgerin, die B. Schild & Cie. Velosfabrik COSMOS Aktiengesellschaft, als bindenden Wunsch übernommen. Durch die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft wurde an die Spitze des Verwaltungsrates Herr Oberstdivisionär Hermann Flückiger berufen. Mit großer Umsicht und im Geiste der Überlieferung waltet er seither seines Amtes. Wohl brachten die Krisenzeiten der 20er Jahre,

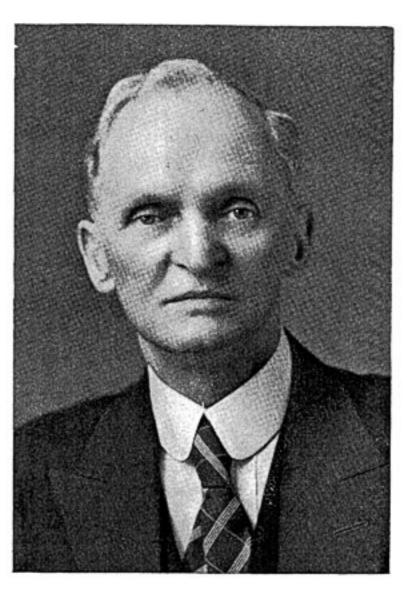
in denen der Schweizer Markt mit billigen Auslandprodukten überschwemmt wurde, Sorgen und Mühen aller Art. Dem nunmehrigen verantwortlichen Leiter, Herrn Arthur Schild, unterstützt durch einen tüchtigen Mitarbeiterstab und eine einsatzbereite Arbeiterschaft, gelang es, der Schwierigkeiten Herr zu werden. An Stelle des im Jahre 1941 aus Alters- und Gesundheitsrücksichten in den wohlverdienten Ruhestand zurückgetretenen bisherigen Leiters, Herrn Arthur Schild, sieht das fünfzigste Jahr ihres Bestehens die Velosfabrik COSMOS mit Herrn Charles Borel, Ingenieur, als Direktor.



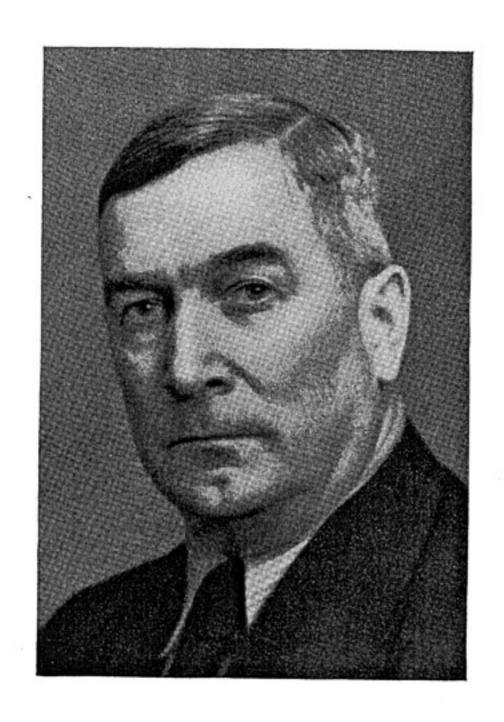
BRUNO SCHILD



HANS SCHILD



ARTHUR SCHILD



HERMANN FLÜCKIGER
Präsident
des Verwaltungsrates



CHARLES BOREL, Ing.
Direktor

Der nun ins sechste Jahr eintretende Weltkrieg hat mit der einsetzenden Mangelwirtschaft an Gummi die Leitung vor außerordentlich schwere Probleme gestellt. Es war nicht leicht, der Fabrik den anerkannt guten Namen als Herstellerin von COSMOS-Rädern zu erhalten in einem Momente, da die Bereifungen zu fehlen begannen, und zugleich den Mitarbeitern ihre Arbeitsstelle und damit ihre Existenzmöglichkeit zu erhalten. Durch Beizug verwandter Fabrikationsartikel, von denen die Krankenmöbel und Spitalausstattungen besonders zu erwähnen sind, ist dies weitgehend gelungen. So steht denn heute das Unternehmen frisch und kräftig da, wie es einem jung gebliebenen Fünfziger ansteht, mit der Zuversicht der Leiter und Mitarbeiter, daß auch die Zukunft tüchtiger und treuer Arbeit den Erfolg nicht versagen werde.

IE BEDEUTUNG DES FAHRRADES FÜR DIE INDUSTRIE, DEN SPORT UND DIE LANDESVERTEIDIGUNG

Wenn wir trotz Krieg, Verwüstung und Chaos an eine gedeihliche Weiterentwicklung unserer Industrie glauben, so schöpfen wir diese Zuversicht aus der Summe von Werten und Vorteilen, die dieser bescheidene Diener des Menschen, das Fahrrad, in sich trägt. Wir hoffen dabei, daß das unermeßliche Glück, vom Kampfgeschehen verschont zu bleiben, uns treu bleibt. Sehen Sie sich einmal das Äußere eines großen Fabrikunternehmens an! In langen Reihen, wohlgeordnet, in einheitlicher Gestalt trotz der verschiedensten Herkunft, stehen die Fahrräder der Belegschaft, fahrbereit, schnell, wendig, auf kleinstem Raum besammelt. Wenn die Mittagsglocke den Mann freigibt, dann sehen wir die Arbeiterscharen in langen Zügen ihren Heimstätten zufahren, um zu Hause, im Kreise der Familie, die Mittagsverpflegung einzunehmen. Ohne Rad wäre dies unmöglich, die zur Verfügung stehende Zeit würde nicht ausreichen. Dieses einzige Beispiel genügt, um zu beweisen, von welch unendlicher Bedeutung dieses Hilfsmittel ist für die Beschaffung der Arbeitskraft der an Verkehrszentren gebundenen industriellen Unternehmen. Mit der Einführung der pneumatischen Federung durch den Luftschlauch, die Erfindung Dunlops, war das Fahrrad dem Sport dienstbar gemacht. Unzählig waren die Radrennen aller Art, solange nicht als Folge des Krieges der Pneu-



MILITÄR-DISTANZFAHRT BERN-LUZERN

Zens. Nr. VI S 8997

mangel diese Veranstaltungen untersagte. Der Radsport gehört unbestritten zu den populärsten Veranstaltungen in der Schweiz. Man muß nur einmal die Begeisterung insbesondere der Jugend anläßlich einer Tour de Suisse miterlebt haben, um die Volksverbundenheit des Radsportes richtig einzuschätzen. Wenn einmal die Fabrikationshemmungen fallen, so wird ohne Zweifel die sportliche Auswertung des Rades einen großen Auftrieb erleben.

In steigendem Maße dient das Fahrrad auch den Bedürfnissen der Armee, schaltet es doch in großem Umfange das Pferd aus. Im Zuge der zunehmenden Motorisierung wird das Rad für die Fußtruppen ein wichtiges ergänzendes Transportmittel sein, das seine Zweckmäßigkeit und Unentbehrlichkeit gerade in diesem Kriege wiederum bewiesen hat.



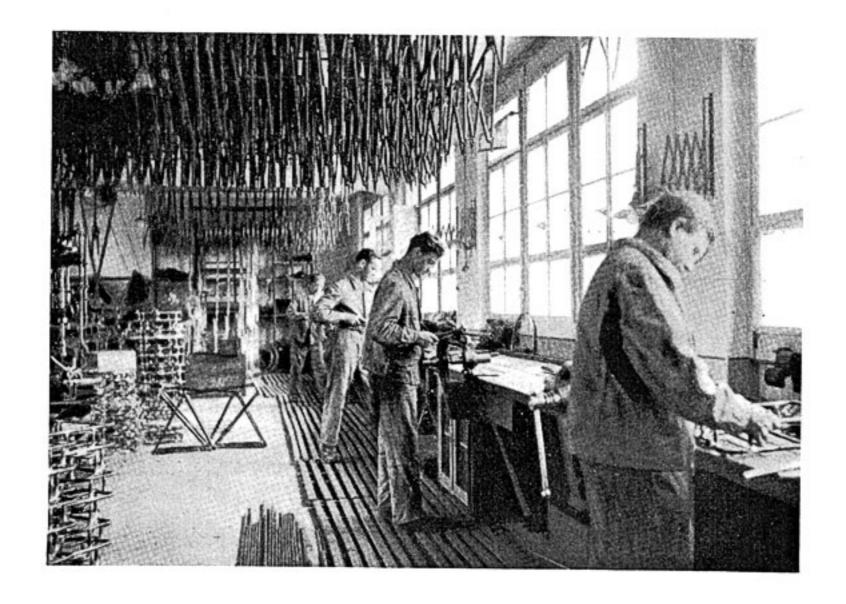
MILITÄR-DISTANZFAHRT BERN-LUZERN

Zens. Nr. VIS 8999/9000

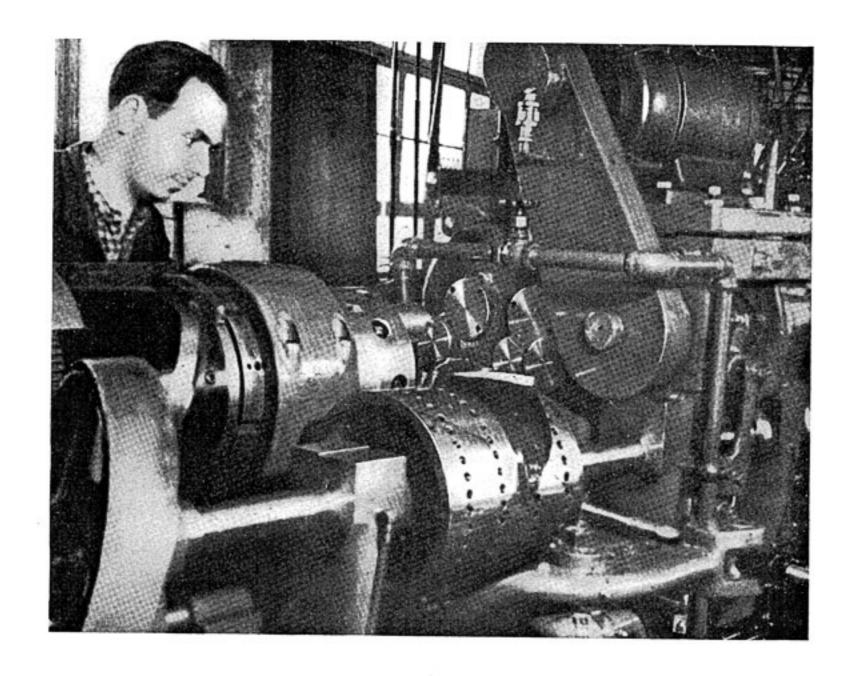


Wenn wir die Geschichte der Velosfabrik COSMOS A. G. überblicken, können wir feststellen, daß es immer das Bestreben der Betriebsleitung war, das Arbeitsprogramm durch andere Artikel zu vervollständigen, wobei wohlverstanden das Fahrrad immer die Grundfabrikation bildete. Die Gründe, die sie hiezu veranlaßten, sind zahlreich. Wir nennen hier nur die folgenden:

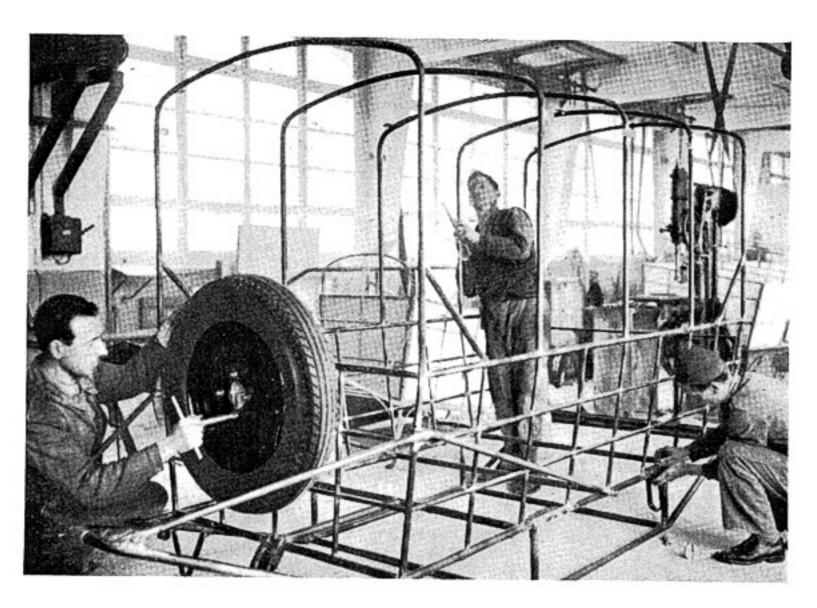
- 1. Das Fahrrad ist ein typischer Saisonartikel. In drei bis vier Monaten müssen 75% der ganzen Jahresproduktion abgesetzt werden können. Es ist aber nicht immer leicht, auf Lager zu arbeiten, da jedes Jahr kleinere und größere Neuerungen mit sich bringt, so daß ein geschaffenes Modell schnell veraltet. In einem Betrieb, in dem ausschließlich Fahrräder hergestellt werden, ist es somit kaum möglich, eine ständige Belegschaft das ganze Jahr zu beschäftigen.
- 2. In den Jahren 1925 bis 1934 war die ausländische Konkurrenz sehr groß und der Verkauf dementsprechend schwer; um eine Arbeitslosigkeit zu verhüten oder sie wenigstens auf ein Minimum zu beschränken, mußte zu andern Fabrikationsmöglichkeiten gegriffen werden.
- Der Maschinenpark einer Fahrradfabrik, die sozusagen alle Fahrradteile selbst herstellt, ist so mannigfaltig, daß er erlaubt, sehr viele Artikel, die mit der Branche nichts zu tun haben, zu erzeugen.



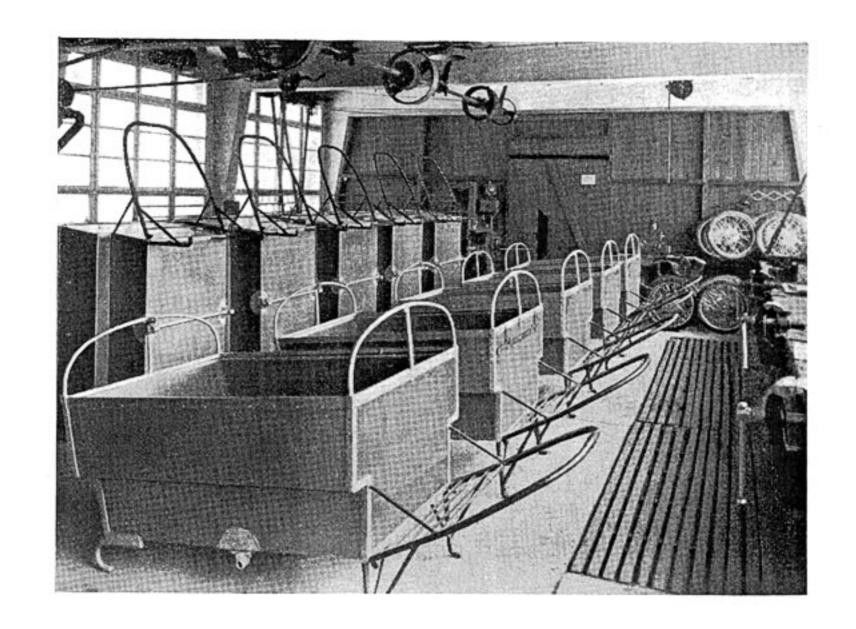
SCHLOSSEREI



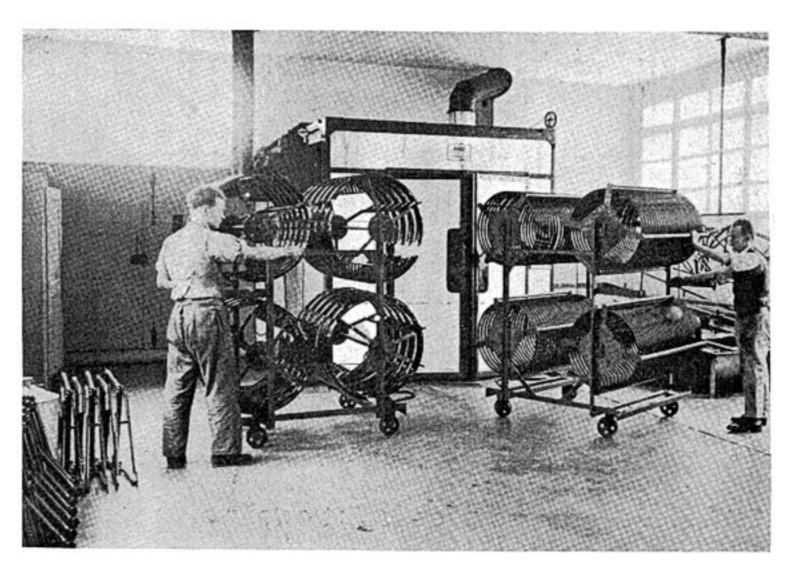
DREHAUTOMAT



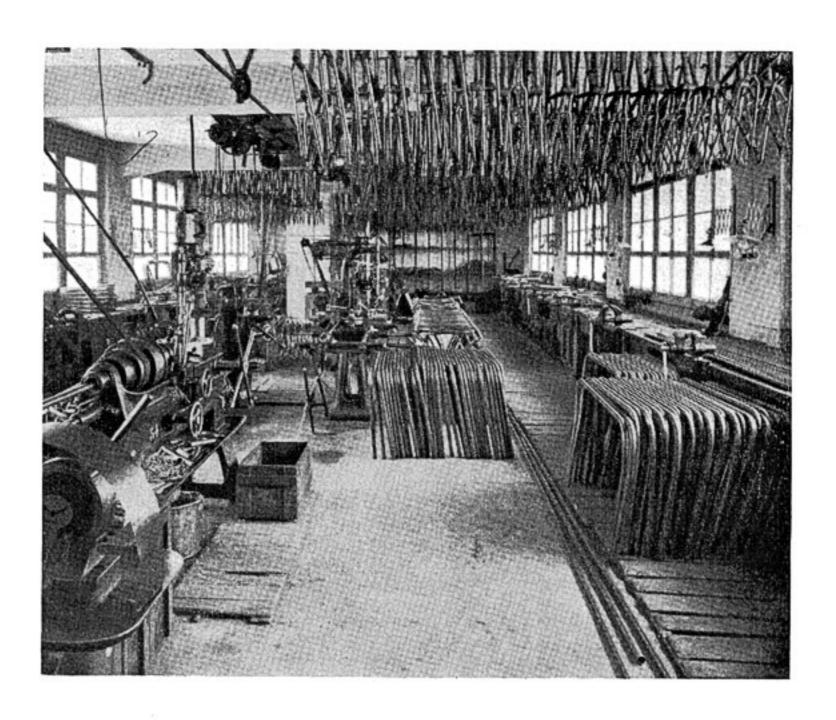
WAGENBAU



WAGENBAU



EMAILLAGE

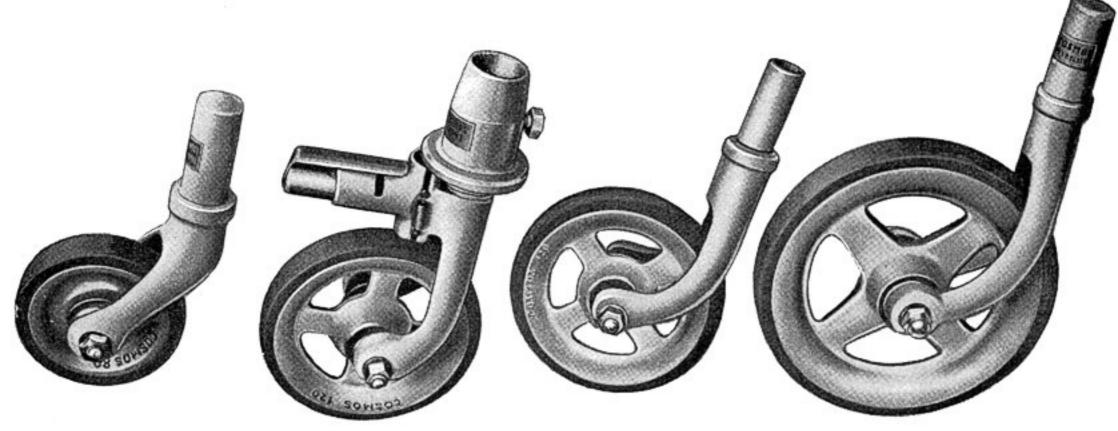


RAHMENBAU

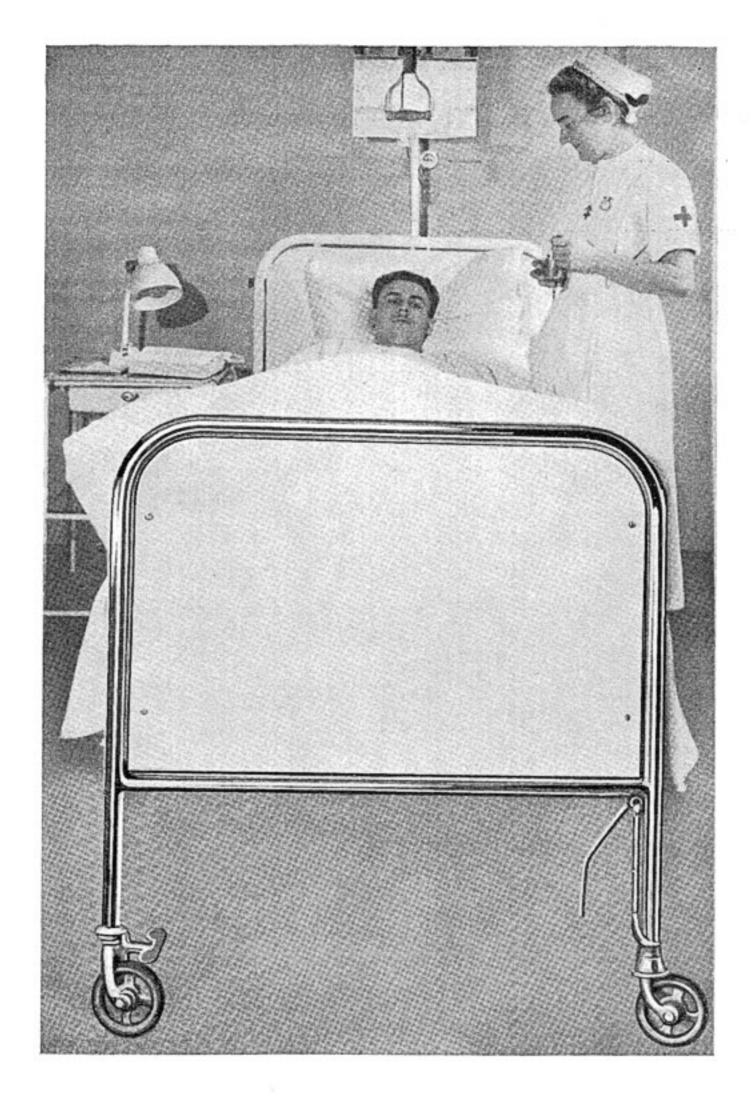


MAGAZIN

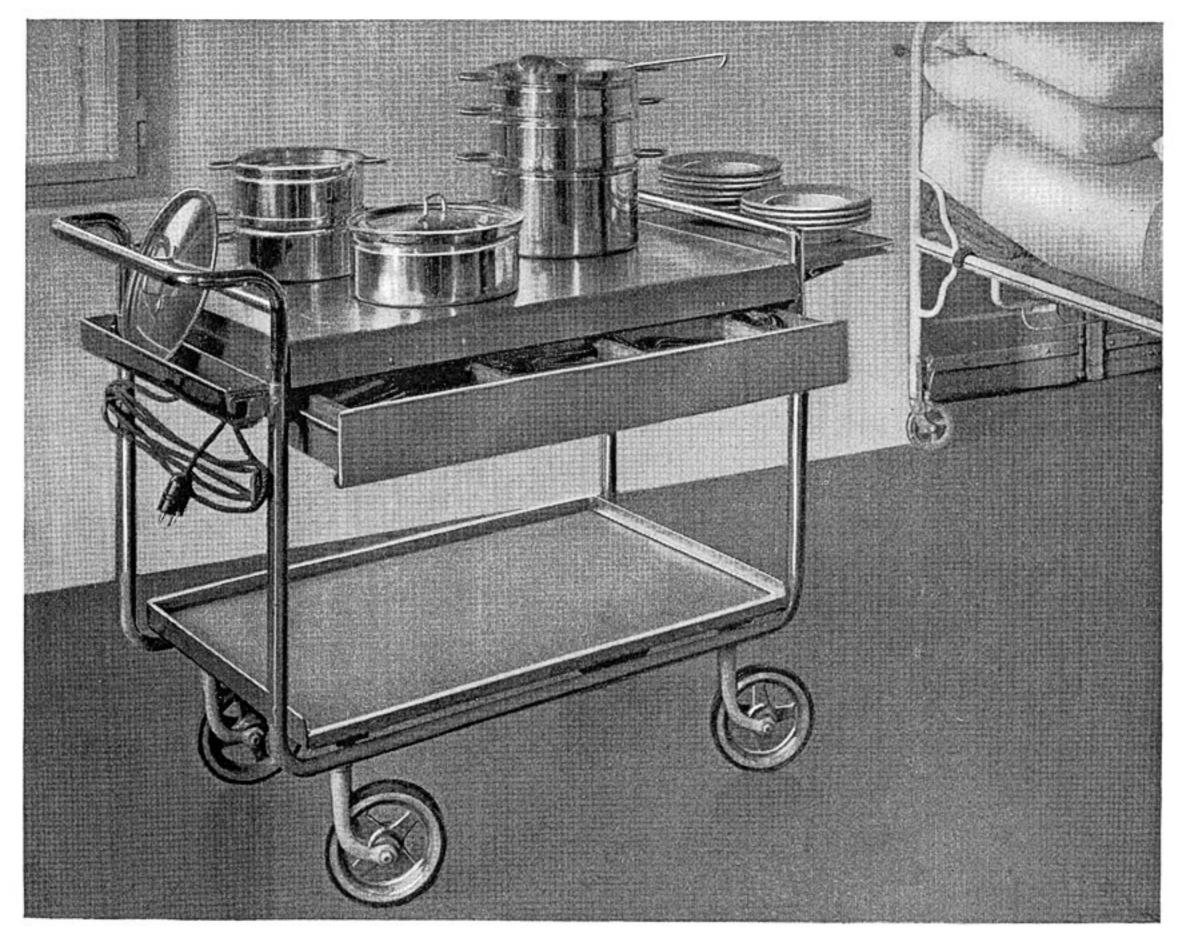
Ein Rückblick auf die letzten Jahrzehnte zeigt, daß die Einführung neuer Artikel nie auf umwälzende Art erfolgte. In steter Folge wurde aber das Fabrikationsvolumen von Jahr zu Jahr erweitert. Bemerkenswert ist zum Beispiel 1926 die Aufnahme der Fabrikation von Spitalmöbeln, wobei auf die fahrbaren Gegenstände das Hauptgewicht gelegt wurde.



ALUMINIUM-KUGELLAGER-ROLLEN

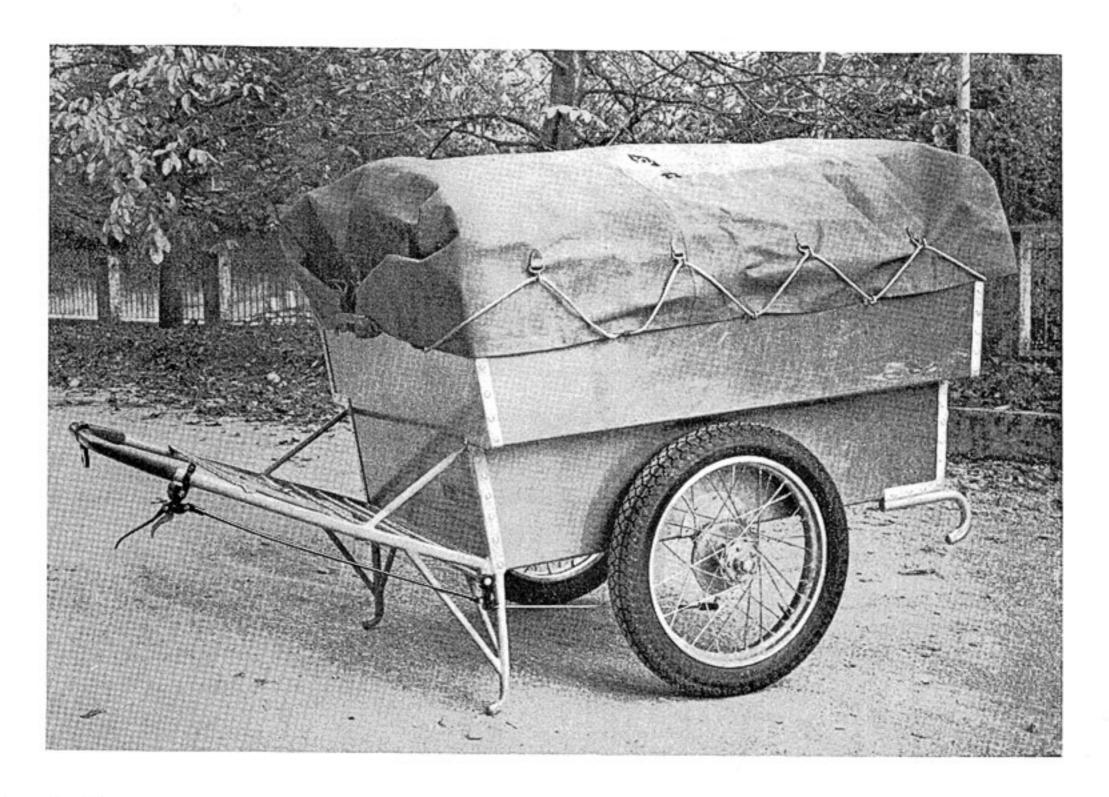


BETTROLLEN

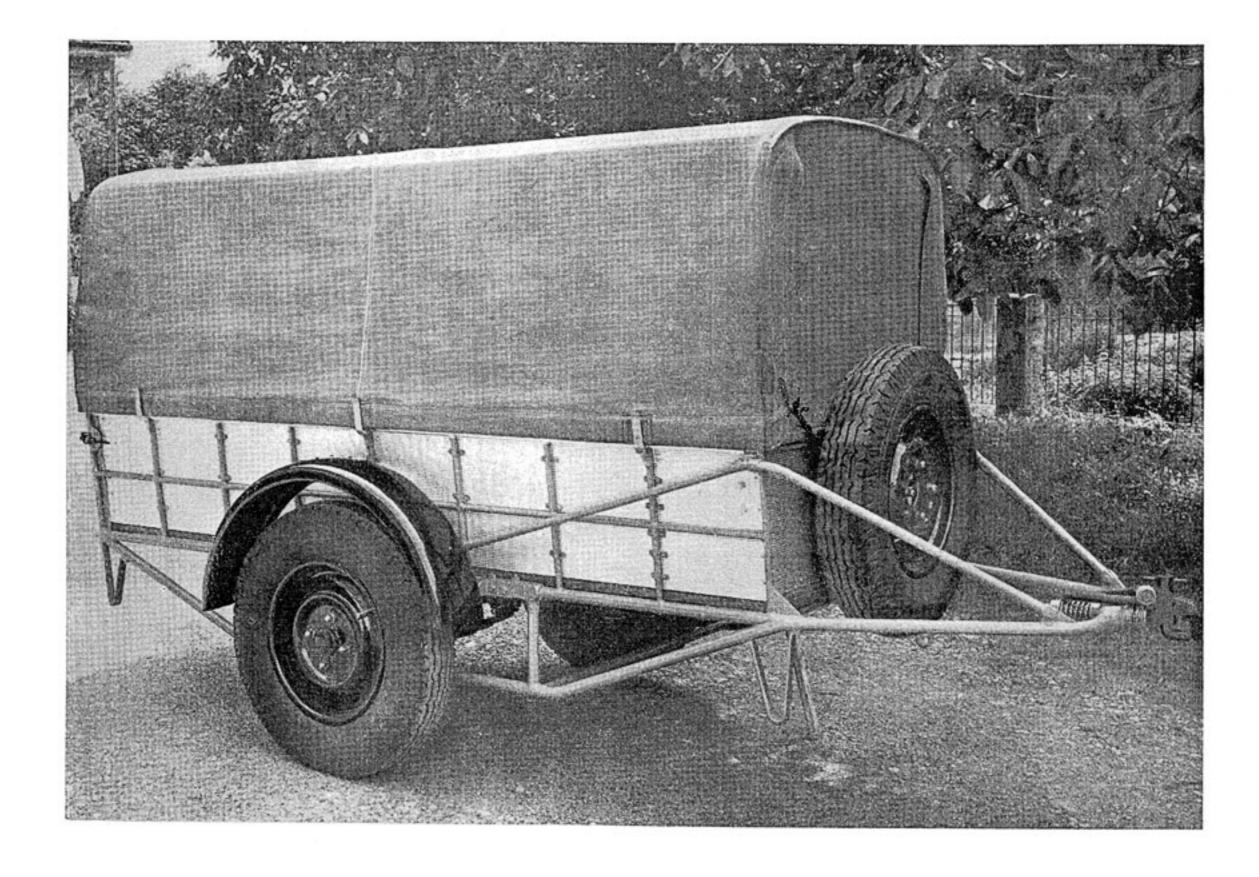


ELEKTR. HEIZBARER SPEISEWAGEN

Ferner gelangten 1928 die ersten Postwagen in Aluminiumblech mit gummibereiften Speichenrädern zur Ausführung. Die Wagen bewährten sich sehr gut.



Als ähnliche Neuerung seien noch die Fahrrad- und ganz speziell die Autopostanhänger für Ski und Gepäck erwähnt, die in den Friedensjahren auf allen unsern Paßstraßen zu sehen waren.



Die Herstellung von Rollmaterial für den Krankenhausbedarf führte zur Schöpfung von weiteren fahrbaren Artikeln für das Gastgewerbe und die Industrie.

In Fachkreisen haben die sehr zweckmäßig konstruierten und gefälligen Modelle der fahrbaren Guéridons großes Interesse gefunden. Diese nützlichen, vielseitig verwendbaren Helfer auf Rollen finden in Bahnhofbuffets sowie in Hotel- und Restaurationsbetrieben in immer steigendem Maße Verwendung. Ebenso bedient man sich mit Vorliebe dieser Wagen in Cafés, Tea-Rooms und ähnlichen Gaststätten.



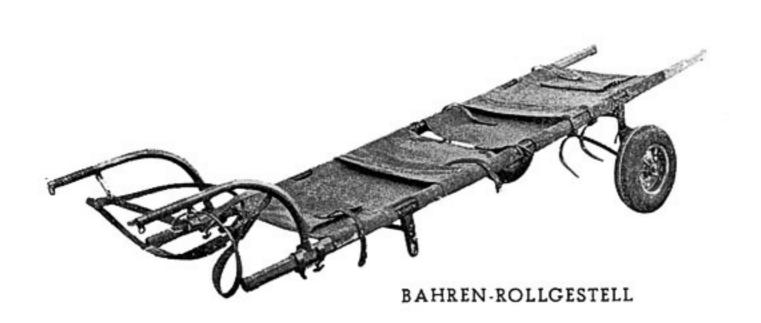


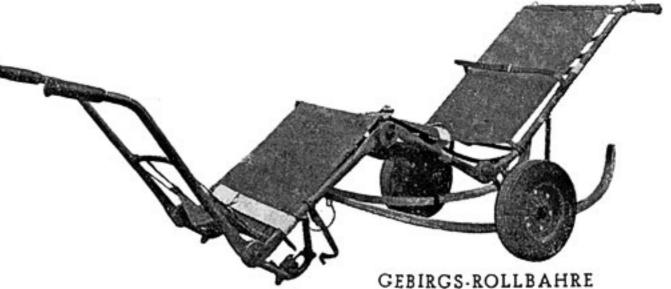




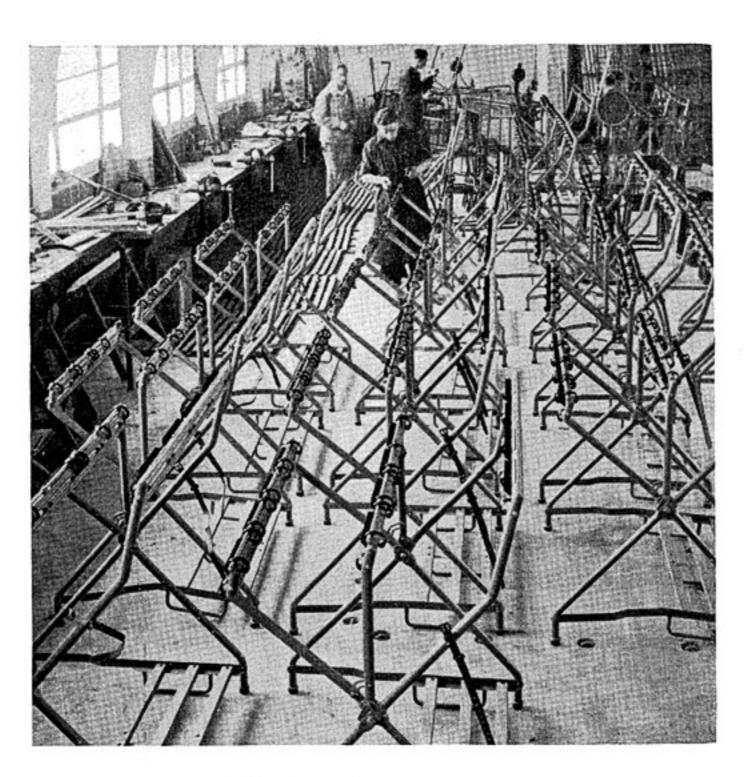
Eine besondere Entwicklung erfuhr die Serienfabrikation von Schulmobiliar, Schreib- und Buchhaltungsmaschinenständern, Auspackgestellen und Sackspannern für die Post sowie der für die Armee gelieferten Gebirgsrollbahren und Rollgestelle.







Der Krieg hat diese Evolution nicht zu verlangsamen vermocht; wir haben feststellen können, daß diese Anpassungsmöglichkeit für uns sehr wertvoll ist. 1941 wurde der Fahrradverkauf durch eine sehr starke Kontingentierung der Pneus derart vermindert, daß sich die Betriebsleitung gezwungen sah,



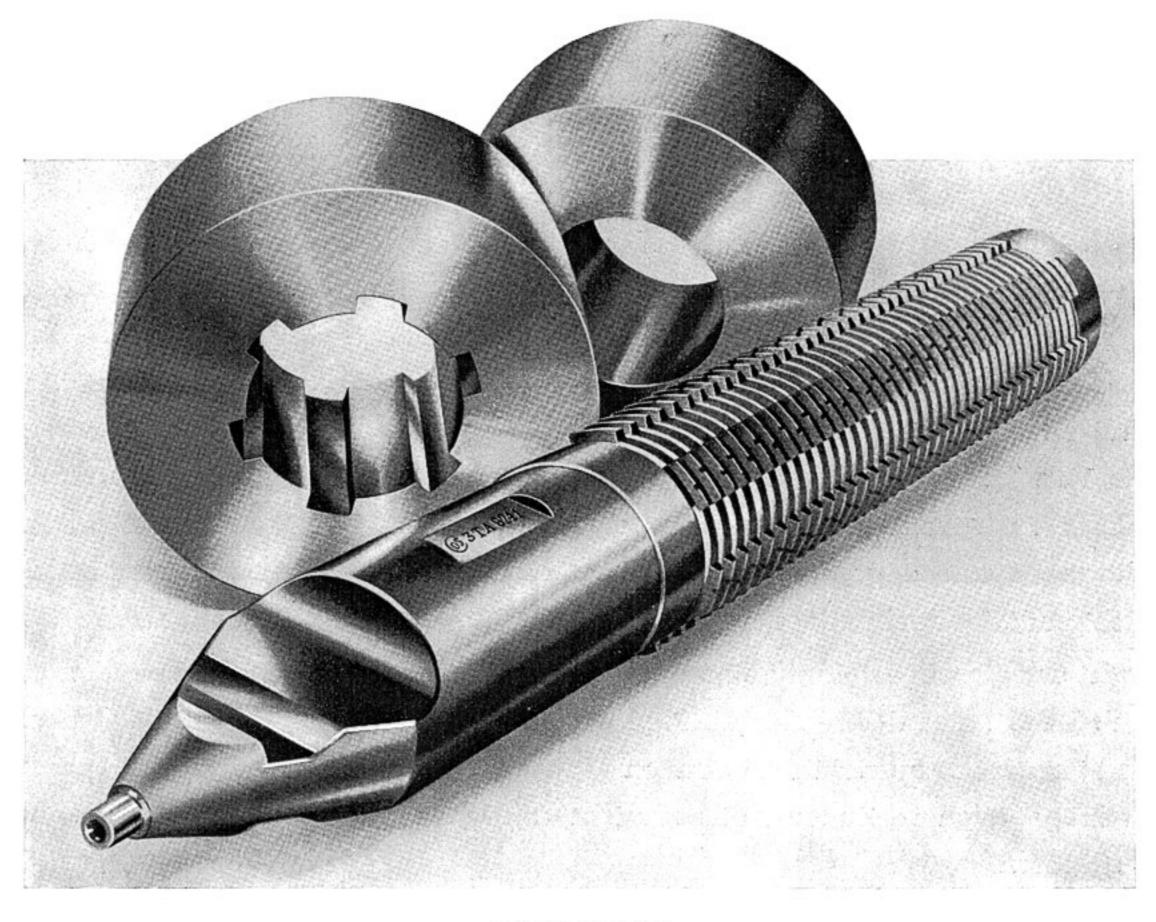
SACKSPANNER-FABRIKATION

Artikel aufzunehmen
oder einen großen Teil
der treuen Arbeiter zu
entlassen. Daß dies letztere verhütet werden
konnte, haben wir vor
allem unserem reichhaltigen Maschinenpark
und der damit ermöglichten Anpassungsfähigkeit zu verdanken.

entweder weitere neue

Zu erwähnen ist noch die durch die Erweiterung unseres Maschinenparkes möglich gewordene Fabrikation von Präzisionsteilen und Werkzeugen; als Spezialität stellen wir Räumnadeln her.

Die Krisenbeständigkeit unserer Firma, trotz ungünstiger Verhältnisse für die Fahrradfabrikation, zeigt uns, daß der eingeschlagene Weg richtig war. Die Förderung der Bereitschaft zur Lösung der Nachkriegsprobleme durch immerwährende Modernisierung unseres Maschinenparkes und intensives Studium unserer Fabrikationsprobleme ist unsere erste Aufgabe. Dabei gilt unsere stete Sorge der Verpflichtung, die uns fünfzig Jahre Fahrradfabrikation auferlegten: dem COSMOS-Rad den guten Ruf zu erhalten und ihn weiter zu festigen.



COS-RÄUMNADEL

ERKAUFSORGANISATION UND KUNDSCHAFT

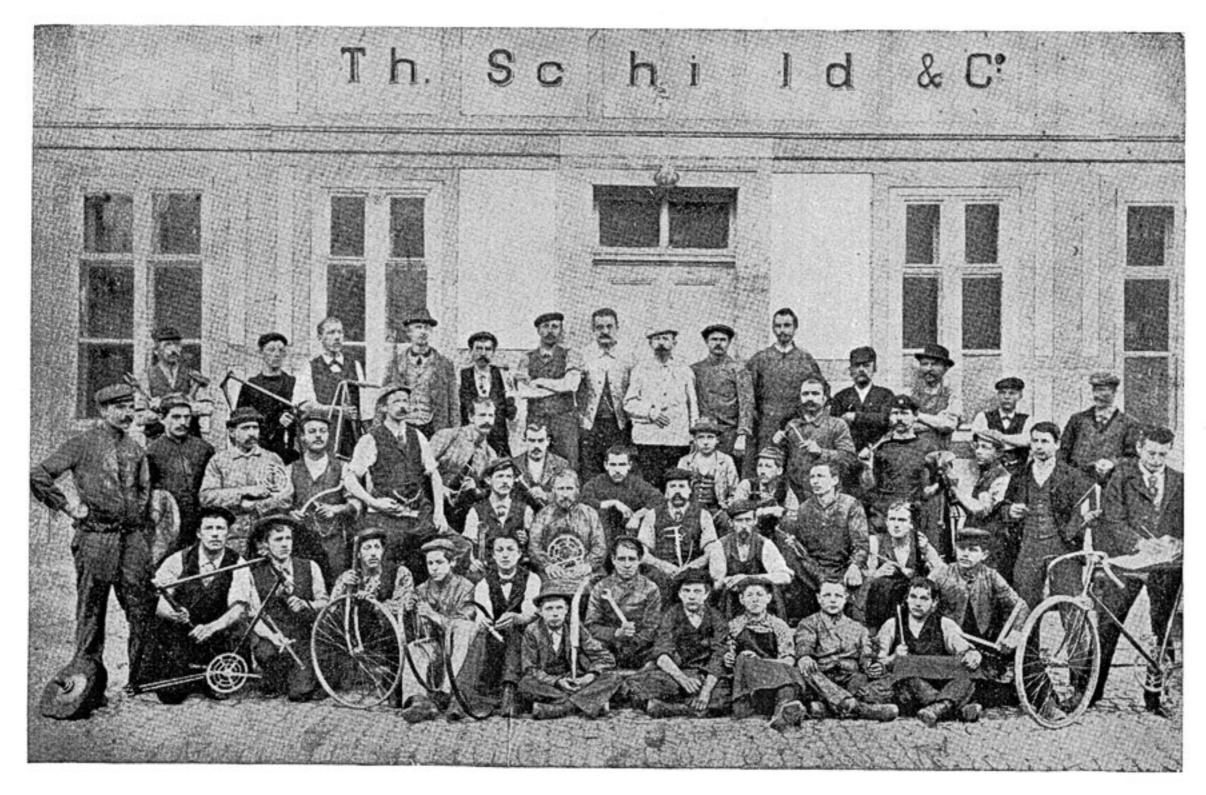
Von den 540 COSMOS-Vertretern sind 203 bis 10, 195 schon über 10, 97 über 20, 41 über 30 und 4 über 46 Jahre für die Fabrik tätig. Ganz besonders eng war die Zusammenarbeit von jeher mit der Kriegstechnischen Abteilung des Eidg. Militärdepartementes. Unter steter Auswertung der Erfahrungen und in Anpassung an die Wünsche der Truppe fanden anfangs 1905 zwischen Vertretern der schweiz. Armee und der damaligen Betriebsleitung der Velosfabrik COSMOS Unterhandlungen statt. Letztere wurde mit der Konstruktion eines einheitlichen Ordonnanzfahrrades beauftragt, das in bezug auf Solidität und Beweglichkeit wohl nicht übertroffen wird.

Die Fabrik hatte zu Beginn ihrer Tätigkeit Schwierigkeiten, einen Abnehmerkreis für ihre Erzeugnisse zu gewinnen. Sie versuchte es mit eigenen Filialen in den Hauptverkehrszentren, hatte aber dabei nicht den gewünschten Erfolg. Wohl war der Publikumserfolg nicht zu unterschätzen, aber in der Folge verzichtete sie doch auf den Dualismus zwischen eigenen Verkaufsstellen und Velohändlern als selbständige Vertreter zu Gunsten der letzteren. Wenn das Verhältnis zwischen der Fabrik und ihren rund 540 Vertretern ein vorzügliches ist, so dürfte diese Tatsache zu Gunsten beider Kontrahenten sprechen. Einmal gibt sich die Fabrikleitung alle Mühe, mit einer erstklassigen Ware dem Kunden zu dienen; anderseits weiß sie das Vertrauen, das man ihr aus den Kreisen der Kundschaft entgegenbringt, zu schätzen und ihre Bemühungen, die Verpflichtungen gegenüber der Fabrik restlos zu erfüllen, zu würdigen. Dieses Vertrauensverhältnis zwischen Fabrikleitung und Kundschaft, das zu allermeist eine enge, unverbrüchliche Geschäftsfreundschaft darstellt, ist ein Lichtpunkt in den heutigen erschwerten Verhältnissen des Geschäftslebens.

Es ist der Geschäftsleitung eine angenehme Pflicht, allen Geschäftsfreunden bei Anlaß der Feier des fünfzigjährigen Bestehens der Firma für ihre Freundschaft und ihre Treue aufrichtig zu danken. Sie verbindet mit dem Dank den Wunsch, es möge auch in Zukunft dieses nicht alltäglich gute Vertrauensverhältnis fortdauern.

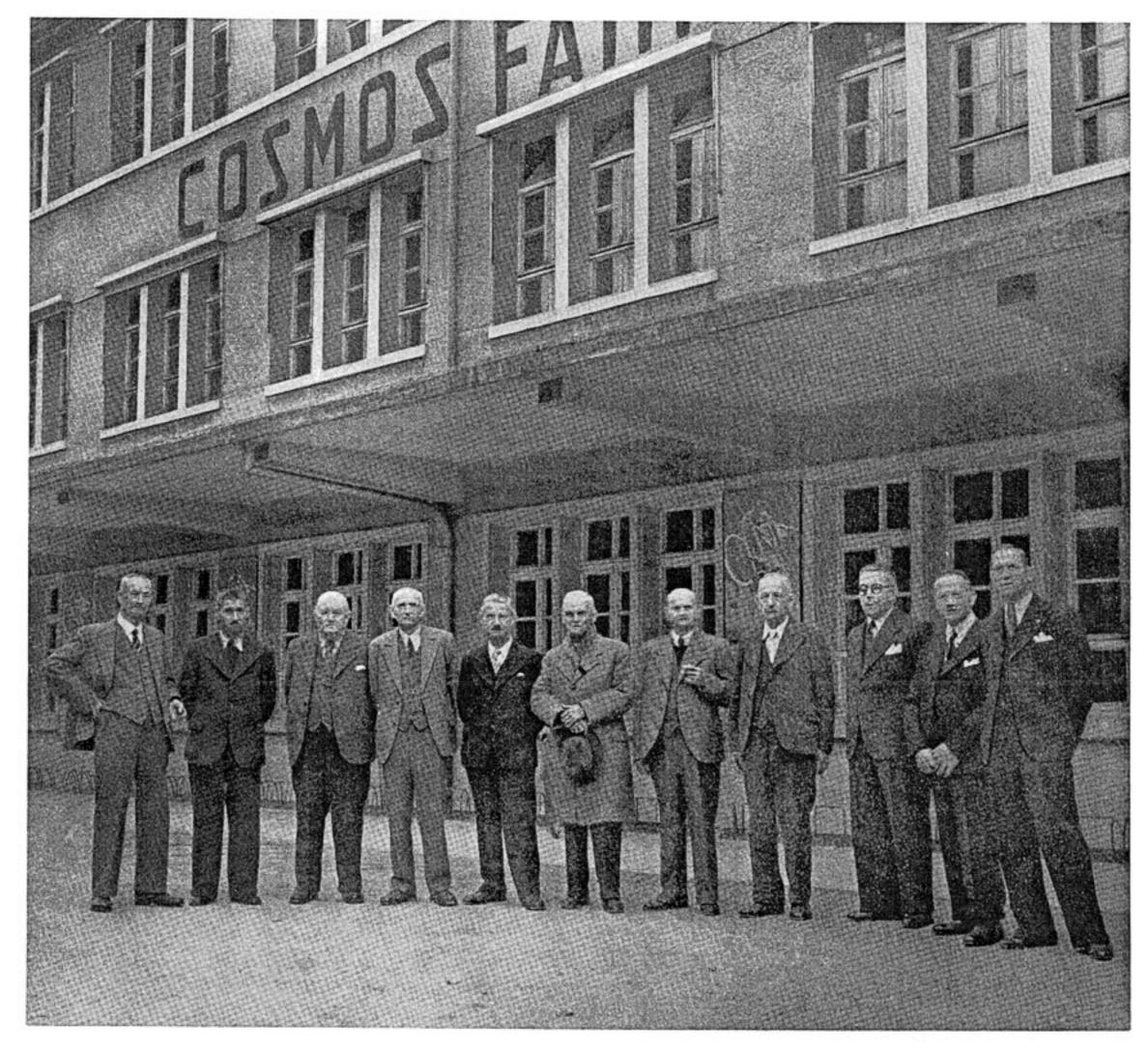


Dem Geschäftsprinzip, daß die Expansion gegenüber der innern Festigung, die Quantität gegenüber der Qualität zurückzusetzen sei, ist es zuzuschreiben, daß der Bestand der Mitarbeiter verhältnismäßig bescheiden geblieben ist. Im Laufe der Jahre hat sich die Zahl der Angestellten und Arbeiter langsam erhöht, erreichte im Jahre 1924 einen Höhepunkt, senkte sich in den Krisenjahren 1928/29, um seither sich ständig zu steigern.



PERSONAL UM 1900

Ehrentafel



VETERANENEHRUNG 1941

ANGESTELLTE UND ARBEITER MIT ÜBER 25 DIENSTJAHREN

Schild Arthur	43 Dienstjahre		* von Dach Johann	43 Dienstjahre	
Lanz Alfred	47	"	* Tanner Albert	40	,,
Guillod John †	74	"	* Baumgartner Ed. sen.	35	,,
Wilhelm Georg	46	"	Mercier Paul	35	,,
Gretschel Erwin	45	"	Schürch Hans	34	,,
Gloor Marc	45	"	Aubert Georges	29	,,

Neuenschwander Jean † 28 Dienstjahre

^{*} befinden sich im Ruhestand

Heute verzeichnen: 18 mehr als 10 Jahre

11 ,, ,, 15 ,,

4 ,, ,, 20 ,,

3 ,, ,, 25 ,,

je einer 34, 35, zwei 45, 46 und 47 Dienstjahre.

Die Beständigkeit der Arbeitsverhältnisse sind für das Unternehmen und die Kundschaft die beste Garantie für eine sorgfältige und einwandfreie Fabrikation. Die Fabrikleitung weiß diese Treue richtig einzuschätzen; ihr erwächst daraus die Pflicht, alles daranzusetzen, um in guten und schlechten Zeiten dem Mitarbeiter die Arbeitsstelle und damit sein Einkommen zu erhalten.

Das auf seine innere Konsolidierung bedachte Industrieunternehmen ist auch am besten in der Lage, seine sozialen Verpflichtungen gegenüber der Belegschaft zu erfüllen. Anfang und Ende jeder Sozialtätigkeit, die Bestand haben soll, liegt im sorgfältig geführten Geschäft, das einen Teil seines Ertrages der Sicherstellung seiner Mitarbeiter im Alter oder im Falle von Krankheit zukommen läßt.

Aus dieser Überlegung heraus hat die Firma die Selbsthilfeorganisation der Arbeiter und Angestellten für Krankheitsfälle von jeher unterstützt.

Zudem hat sie die «Bruno-Schild-Stiftung» gegründet, deren Mittel heute mit Zuschüssen aus privater Quelle den Betrag von Fr. 100 000. — erreichen und zu einer Altersversicherung ausgestaltet werden soll, wenn die Verhältnisse dies als wünschbar und tragbar erscheinen lassen. Bis zu diesem Zeitpunkte soll der Stiftungsfonds weiter gespiesen werden; die berechtigten Begehren um Ausübung der praktischen Solidarität wird der Betrieb auch in Zukunft, bis zur Einführung der Altersversicherung als ständige Institution, im Rahmen des Möglichen erfüllen.



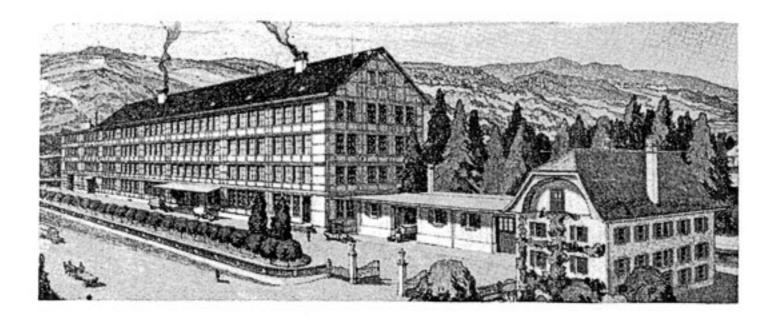
Wenn sich Leitung und Arbeiterschaft gegenseitigen Verständnisses und eines guten Einvernehmens erfreuen, so liegt die Erklärung dafür nicht zuletzt im Verzicht auf Expansion begründet, der eine stete persönliche Fühlungnahme unter allen Beteiligten ermöglicht. Es ist der Leitung der COSMOS eine Genugtuung, allen ihren Mitarbeitern für ihre zuverlässige Arbeit an dieser Stelle zu danken.

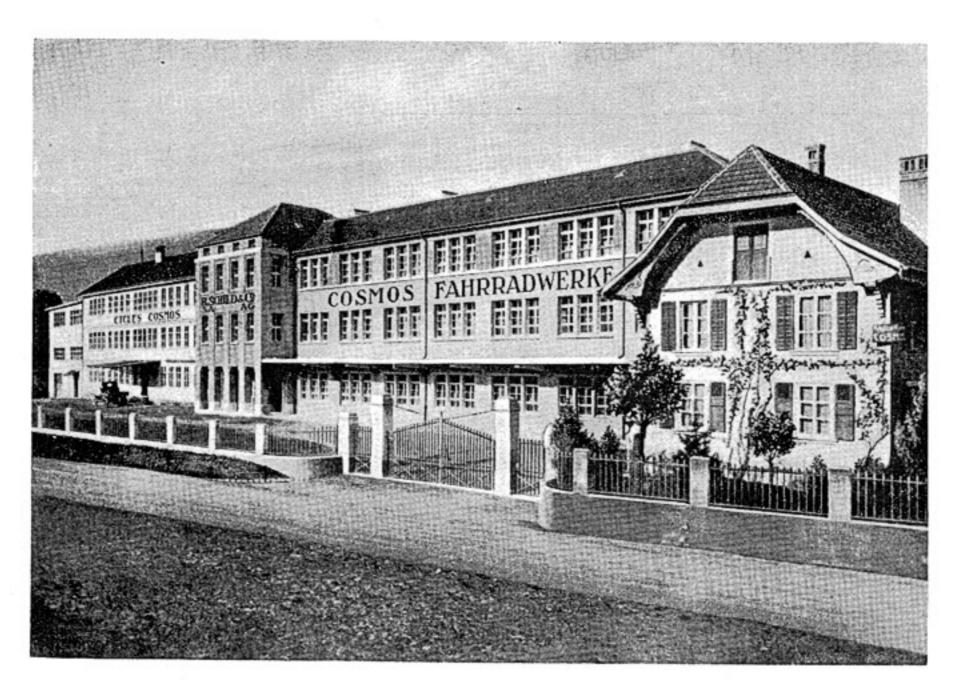


Fünfzig Jahre sind im Weltgeschehen ein kurzer Zeitabschnitt. Für uns, die wir heute Rechenschaft ablegen über die Entwicklungszeit seit der Gründung unserer Firma, umschließen diese fünfzig Jahre viel Arbeit und den Willen, etwas Rechtes zu schaffen, Erfolg und Mißerfolg, Freud und Leid. Aus den kleinen Anfängen im gemieteten Lokal ist ein starker, gefestigter Betrieb in eigenen, wohldimensionierten Räumlichkeiten geworden. Das durch Kaufvertrag vom Jahre 1897 käuflich erworbene Fabrikgebäude wurde durch Neubauten in den Jahren 1917, 1924, 1930 und 1934 erweitert und den neuen, vermehrten Bedürfnissen angepaßt.



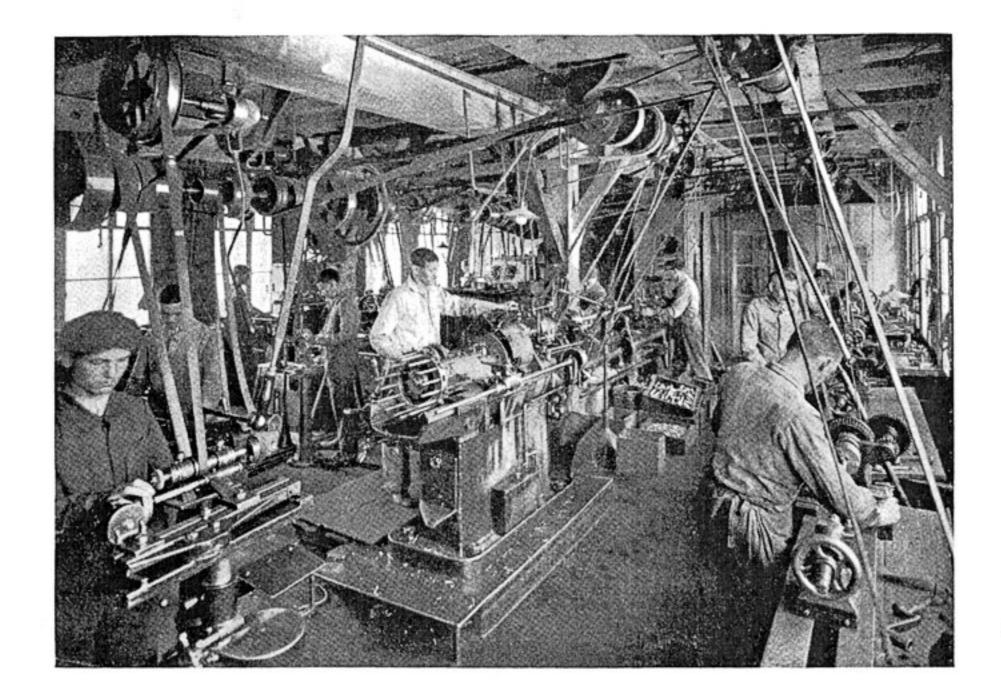
FABRIKBAU UM 1900





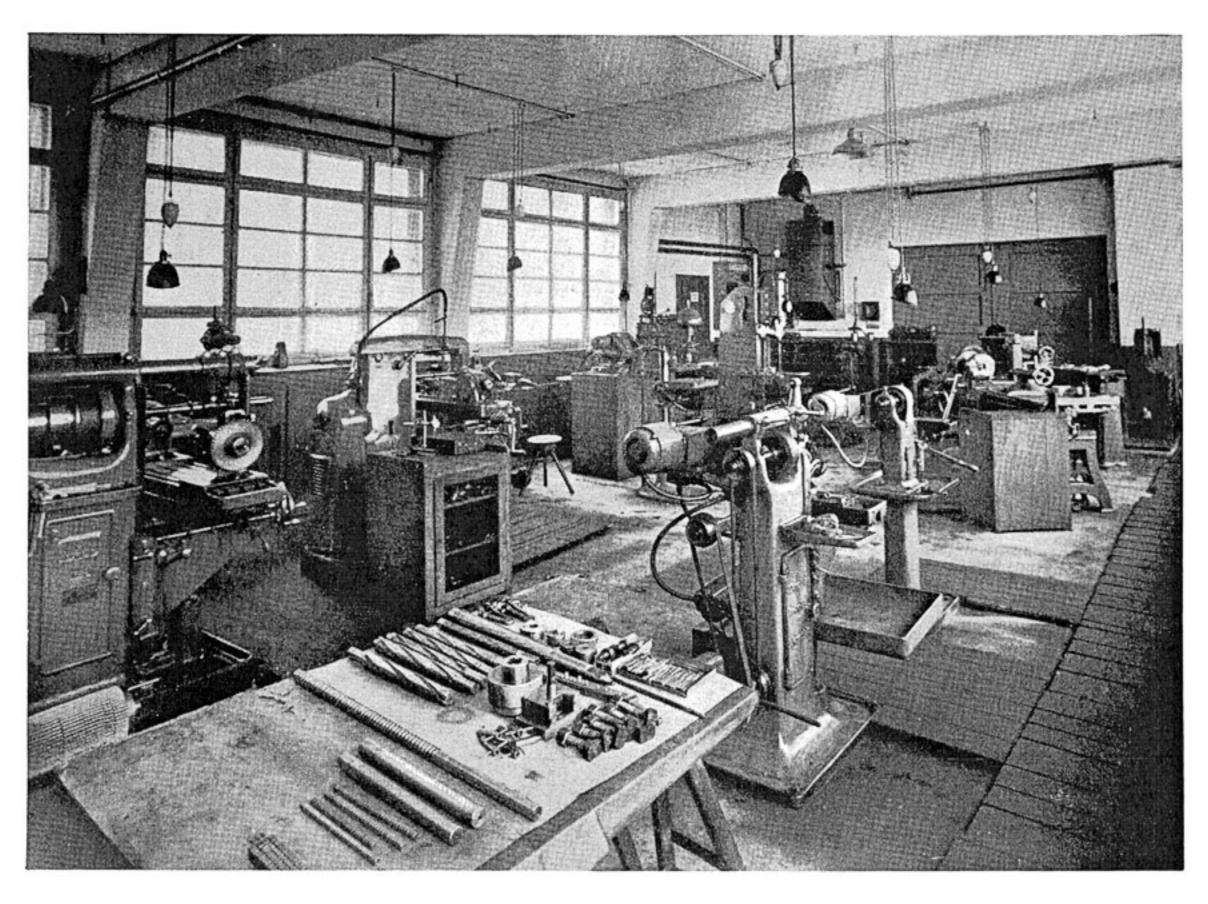


Hand in Hand mit den Bauten ging die Erneuerung und Vervollständigung des Maschinenparkes.

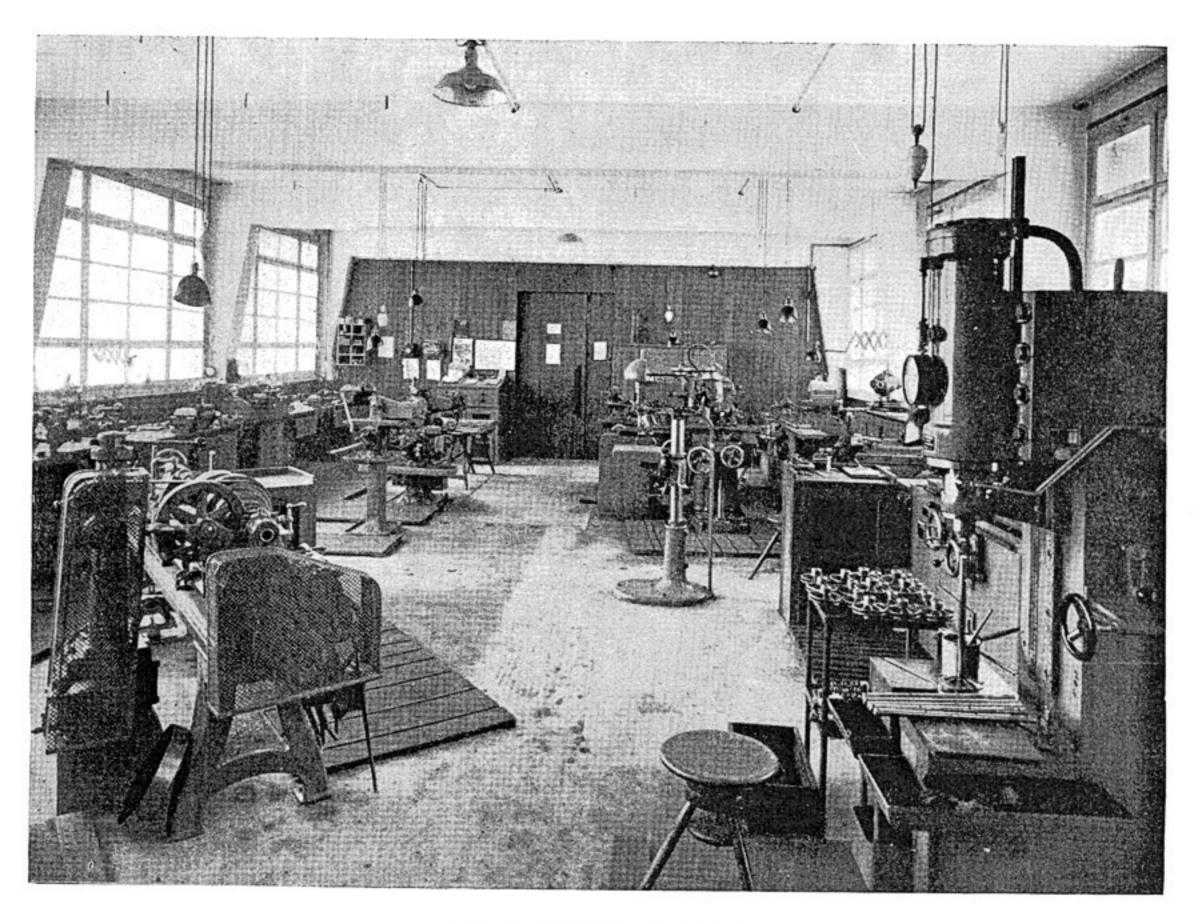


einst . . .

MECHANISCHE ABTEILUNG



. . . und heute

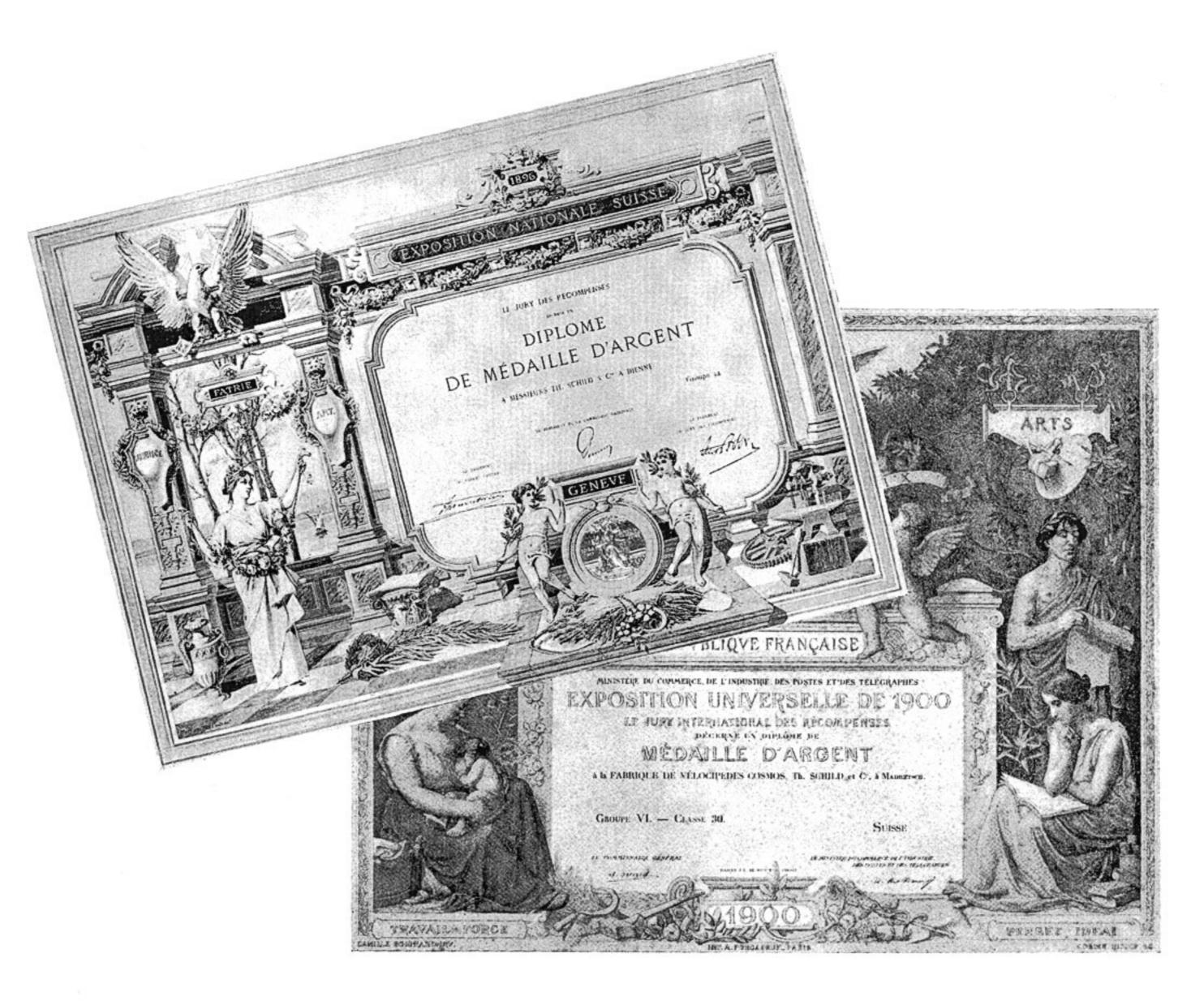


MECHANISCHE ABTEILUNG

Wir dürfen heute mit Genugtuung auf das geschaffene Werk blicken. Ist der Baum auch nicht sehr hoch gewachsen, weil der Nährboden eher karg ist, so hat er dafür versucht, seine Wurzeln möglichst tief ins Erdreich eindringen zu lassen. Durch Herstellung erstklassiger Produkte glauben wir mit unsern Vertretern und ihrer Kundschaft am besten die dauernde Verbindung herzustellen und damit die Lebensmöglichkeit des Unternehmens zu sichern.

Was uns die Zukunft vorbehält, ist in diesen Zeiten der Umwälzung und des Kriegsgeschehens schwer abzuschätzen. Eines ist aber sicher:

Auch in der Zukunft bringt nur Erfindungsgeist und ehrliche Arbeit dauernden Erfolg. Sie sollen auch in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts unsere Losung sein!







SILBER-MEDAILLEN



PARIS 1900

GENF 1896

GOLD-MEDAILLE



THUN 1899

Photos: Photopress Zürich

M. Racine, La Chaux-de-Fonds

Cosmos, Biel

Clichés: Clichés Delta, Biel

Druck: Graphische Anstalt Schüler A.G., Biel