

# Wehrwirtschaft und Automobilindustrie

Autor(en): **Waldmeyer**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **84=104 (1938)**

Heft 2

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15373>

## **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.

Es lassen sich aber doch allgemeine Regeln aufstellen. Jeder Führer sei zu seinen Untergebenen streng aber gerecht und ausserhalb dem Dienstverhältnis Mensch. Dieses Ideal sucht auch jeder Untergebene im Vorgesetzten. Damit kann aber auch jeder sich über sich selbst ein Zeugnis ausstellen und erkennen, wo es bei ihm fehlt.

Für seine Unterführer gilt das gleiche Ideal. Hier ist es aber auch leicht, in der Kritik noch weiter zu gehen, was bei der Selbstkritik nicht jedem gegeben ist, und diese Kritik bestimmt dann auch das Verhalten zu ihnen. Ist der Unterführer weder geistig noch soldatisch der Truppe überlegen, dann ist er wie diese selbst zu behandeln, denn auf Schein aufgebaute Autorität hält ernsten Prüfungen nicht stand. Ist er der Truppe unterlegen, gilt es, ihn rücksichtslos auszumerzen und hiefür ist bei uns ein erleichtertes Verfahren einzuführen höchste Notwendigkeit. (Unsere Kompagnien und hauptsächlich Kompagniekommandanten sind sozusagen jeden Dienst mit dem Kampf um unfähige Unterführer belastet.) Jeder Unterführer, der aber nur an Unsicherheit leidet, ist in jeder Weise zu unterstützen und zu fördern.

Die Erziehung zum modernen Soldaten heisst Erziehung zu selbständigem Handeln. Dies gilt in vermehrtem Sinne noch für den Unterführer. Sicherheit und Selbständigkeit im Handeln kann man nicht durch Lehren und gute Worte erlernen. Nur die geglückte Handlung selbst erreicht dieses Ziel. Damit ist auch der Zweck jeder Uebung zur Ausbildung eines Unterführers, wenn es sich nicht um blosser Erwerbung von Sachkenntnis handelt, klar und eindeutig bestimmt.

Scheint dem Vorgesetzten die Spanne seiner Unterführer zu ihren Untergebenen zu klein, dann entfernt er sie möglichst von ihnen und beschäftigt sie mit besonderen Aufgaben, die ihrem Grad entsprechen. Ist die Spanne zu gross, dann lässt er sie mit ihren Untergebenen harte und strenge Arbeit verrichten, denn nichts bindet fester zusammen als gemeinsam erlebte schwere Stunden.

---

## **Wehrwirtschaft und Automobilindustrie**

Von Oblt. *Waldmeyer*, Mot. Hb. Btr. 154.

In den unter obigem Titel im Novemberheft der «Militärzeitung» veröffentlichten Ausführungen bezichtigt Lt. Spahr die schweizerische Automobil- resp. Lastwagenindustrie der *kaufmännischen Fehlleitung im Fabrikationsprogramm*. Er geht sogar soweit, diesem Wirtschaftszweige vorzuwerfen, «er habe verfehlt, den Bau mittlerer und leichter Motorlastwagen im rechten Moment an die Hand zu nehmen».

Lt. Spahr hat mit diesen Behauptungen ein recht heikles, immerhin überaus lehrreiches Thema angeschnitten, das in der Bundesversammlung noch sehr viel zu reden und in einem eventuellen Abstimmungskampfe bezüglich Verkehrsteilung (Gütertransportinitiative) noch mehr zu schreiben geben wird. Da Lt. Spahr durch seine Auslassungen ein Kapitel des weitschichtigen Komplexes «*Motorisierung der Armee und ziviler Fahrzeugbestand*» streifte, dem militärisch gesehen grosse Bedeutung zukommt, seien die aufgestellten Behauptungen einer nähern Betrachtung unterzogen:

I.

Leichtfertige und unsinnige Argumentation nennt Lt. Spahr die Vorhalte, es hätten unsere Behörden so ziemlich alles getan, was vermehrter Motorisierung Abbruch tue und in dieser Beziehung die Förderung unserer Wehrkraft vernachlässigt. Gibt es über das Prohibitive der eidgenössischen Benzinzollpolitik, der kantonalen Pauschalsteuern und gewisser Bestimmungen des Motorfahrzeuggesetzes wirklich noch Unklarheiten? Wenn ja, dann dürften sie durch das Resultat dieser Massnahmen, nämlich durch das Ueberhandnehmen ausländischer, militärisch ungeeigneter Lastwagen bestimmt beseitigt werden. Gerade die im Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrverkehr (M. F. G.) enthaltenen *Gewichtsbegrenzungen* hatten in der Praxis eine vermehrte Nachfrage nach ausländischen leichten Lastwagen zur Folge, denn infolge der erlassenen Gesetzesbestimmungen konnten Tragkraft und Leistungsfähigkeit der einheimischen Fahrzeuge nicht länger voll ausgenützt werden. Diesbezügliche Erleichterungen sind erst in letzter Zeit und nur für mit Holzgasgeneratoren betriebene Lastwagen zugestanden worden; mit Benzin oder Rohöl betriebene Fahrzeuge sind nach wie vor den Beschränkungen unterworfen. Und wer vermöchte allen Ernstes zu behaupten, die *eidgenössische Benzinzollpolitik* habe nicht direkt zur Umstellung von der schwerern und mittlern Einheit auf den leichten Lastwagen gezwungen? Nachstehende Tabelle weist den Anteil der nationalen Last- und Lieferungswagenproduktion am Inlandsabsatz (in Prozenten) nach:

<i>Land</i>	1936	1935
<i>Schweiz</i> . . . . .	23,1	26,5
Italien . . . . .	99,91	99,70
Oesterreich . . . . .	96,9	95,5
Frankreich . . . . .	94,8	89,9
Deutschland . . . . .	91,5	92,0
Tschechoslowakei . . . . .	80,6	84,7
Polen (schweiz. Lizenz) . . . . .	58,2	72,1

Mindestens ebenso aufschlussreich ist auch die Zusammensetzung des schweizerischen Last- und Lieferwagenbestandes in bezug auf Traglast und Herkunft per Ende 1936:

Typen	unter 1 t	1-1,8 t	1,9-2,5 t	2,6-4 t	über 4 t	Total
Schweizerfabrikat	68	170	771	1491	2275	4775
Ausländ. Fabrikat	4289	3474	2997	1460	203	12423
Total	4357	3644	3768	2951	2478	17198

Die Kategorie der Wagen von 3—4,9 t Tragkraft setzte sich per Ende September 1934 aus 1883 Einheiten schweizerischer Konstruktion und 951 Wagen ausländischer Provenienz zusammen. 1935 wurden noch 85 und 1936 gar nurmehr 57 Schweizerwagen neu in Verkehr gebracht, dagegen 141, resp. 198 solche ausländischer Herkunft! Im Verhältnis zum Motorfahrzeugbestand von 1934 macht demnach die Neuinverkehrstellung einheimischer Fahrzeuge pro 1936 gerade noch 3,1 %, diejenige ausländischer Wagen aber 20,8 % aus. Bedarf es da noch weiterer Beweise und darf nach Kenntnis dieser Verhältnisse in guten Treuen noch von leichtfertiger und unsinniger Argumentation gesprochen werden?

## II.

Und nun einige Bemerkungen zum eingangs zitierten Vorwurfe, die schweizerische Lastwagenindustrie habe den rechten Moment zur Aufnahme des Baues mittlerer und leichter Motorlastwagen verpasst. Einmal sei daran erinnert, dass in der Schweiz seit jeher mittelschwere Lastwagen (2,5—4,5 t) gebaut wurden. Warum aber erfolgte die Aufnahme des Leichtlastwagenbaues erst im Jahre 1934?

Vor und noch während des Krieges wurden fast ausnahmslos mittelschwere und schwere Lastwagen gebaut und zwar sowohl im Auslande als bei uns. Den sogen. Bestell- und Lieferdienst versahen zu jener Zeit umgebaute Personenautomobile; die damals konstruierten Personenwagenchassis liessen eine solche Erweiterung des Verwendungszweckes ohne weiteres zu. Während des Krieges begann dann der mächtige Aufschwung vor allem der amerikanischen Automobilindustrie, in dessen Folge zahlreiche Werke zum *Gross-Serienbau* übergingen. Diese Umstellung machten möglich einesteils der grosse Bedarf des eigenen Landes und andernteils die Aufgabe erheblicher Lieferungsaufträge durch die kriegführenden Staaten. Dass diesem ungeahnten Auftriebe nach Beendigung des Krieges unweigerlich ein Rückschlag folgen müsse, darüber war man sich in diesen Industriekreisen klar. Aus dieser Ueberlegung heraus wurden die Fabrikationsprogramme erweitert, d. h. der Bau von Leichtlastwagen aufgenommen. Als Antriebsaggregate für diese neue Wagen-

kategorie verwendete man Personenwagenmotoren. Innert kurzer Zeit erzielten die Amerikaner der europäischen Automobilindustrie gegenüber einen grossen Vorsprung, so dass auch diese sich ausschliesslich vor den Entscheid gestellt sah: Entweder *Umstellung auf Gross-Serienfabrikation oder aber Herstellung von Qualitätsfahrzeugen*. In Frankreich entschlossen sich Citroen und Renault, in Italien Fiat, in Grossbritannien Morris und Austin, in Deutschland Opel für die erstere Lösung.

Die schweizerische Automobilindustrie aber konnte mit Rücksicht auf das beschränkte Absatzgebiet, im Hinblick auf Zollmauern und andere handelspolitische Schwierigkeiten, in Anbetracht der fehlenden Rohstoffe und teurer Arbeitskräfte niemals ernsthaft an die Aufnahme der Gross-Serienfabrikation denken. Ihr blieb unter solch ungünstigen Produktionsverhältnissen nichts anderes übrig, als sich an die weitgehendste Entwicklung derjenigen Wagentypen zu machen, die auch im Auslande nicht in sehr grossen Serien hergestellt werden konnten, d. h. der Wagen von 5 und mehr Tonnen Tragkraft. Trotz gedrückter Preise, welche eher Verluste als selbst bescheidene Gewinne zur Folge hatten, behielt sie daneben den Bau mittelschwerer Einheiten nach wie vor bei.

Hinzu kommt, dass der schweizerische Automarkt der gesamten ausländischen Konkurrenz immer und noch heute mehr oder weniger offen stand. Der Kauflustige hatte und besitzt weiterhin die Möglichkeit, unter Dutzenden von Marken und Hunderten von Modellen den seinen Anforderungen entsprechenden, seine finanziellen Mittel nicht übersteigenden Wagen zu wählen. Die andern Staaten alle aber begannen schon bald nach dem Kriege ihre für die Bedürfnisse der Armee so bedeutungsvolle Automobilindustrie durch Zölle, Einfuhrverbote oder Verweigerung von Devisenzuteilungen zu schützen. Zudem erhielt dieser Industriezweig dort durch *Zuteilung grosser Staatsaufträge* sowohl einen finanziellen als fabrikationstechnischen Rückhalt. Die mit der Aufnahme des Leichtlastwagenbaues verbundenen Opfer wurden hierdurch mehr als nur wettgemacht. Durch Gewährung von Subventionen und Exportrisikogarantien forcierten die Staaten den Export dieser Leichtfahrzeuge — Unterstützungen, zu denen sich unsere Behörden erst zu spät und in unzureichendem Masse entschliessen konnten.

Krise und Wirtschaftsnot erzwangen dann 1934 die Aufnahme des Leichtlastwagenbaues durch die schweizerische Automobilwirtschaft doch noch. Infolge der schliesslich auch bei uns sich geltend machenden Depressionserscheinungen, der nachteiligen Gewichtsvorschriften und prohibitiven Fiskalmassnahmen des Bundes und der Kantone stockte der Verkauf schwerer

und mittelschwerer Wagen. Wollte man die bereits sehr stark reduzierten Belegschaften durchhalten, so blieb nichts übrig, als unter grossen finanziellen Opfern den Bau von 1, 1,5, 2 und 2,5 t-Wagen aufzunehmen. Doch trotz weitgehender Anpassung dieser Fahrzeuge an die typisch schweizerischen Verhältnisse blieb der *Absatz unbefriedigend*. Jeder Käufer bringt andere Verlangen vor, infolgedessen kann die Industrie höchstens mit Serien von 100—200 Stück arbeiten. Vergleichsweise sei angeführt, dass die in den Vereinigten Staaten üblichen Serien 20,000 bis 50,000 Einheiten umfassen! Das Unmögliche einer Gegenüberstellung von einheimischer und ausländischer Lastwagenproduktion erhellt übrigens der Ausspruch eines bekannten amerikanischen Grossunternehmers: Bei einer Jahresproduktion von 45,000 Lastwagen könne der Einbau besserer Motoren gar nicht in Frage kommen, d. h. als Antrieb dieser Serienlastwagen hat auch fernerhin der Personenwagenmotor der Firma zu dienen.

Militärische Kreise, die das Fehlen von Leichtlastwagen schweizerischer Konstruktion bemängeln, seien an die Einflussnahme der ausländischen Militärbehörden auf die resp. Automobilindustrien erinnert. Dort wird die Entwicklung neuer Typen (Geländewagen, Tanks, Spezialfahrzeuge etc.) nicht etwa nur durch Auftragserteilung, sondern sogar finanziell unterstützt!

### III.

Lt. Spahr schlägt im weitem die Bildung einer Kommission bestehend aus Sachverständigen des E. M. D., des Finanz- und Zolldepartementes sowie Vertretern der Lastwagenindustrie und der schweizerischen Wirtschaft vor, welche durch ein Fabrikationsprogramm den künftigen Lastwagenbau grundsätzlich ordnen sollte. Als hauptsächlichster Programmpunkt ist unbedingt die vorgeschlagene Beschränkung der Produktion auf nurmehr *drei bis vier Einheitstypen von 1½—5 t Tragkraft anzusehen*. Wer wäre wohl von einer so weitgehenden Konzentration mehr begeistert, als gerade unsere Lastwagenindustrie, welche die bisherige Vielzahl der Typen bestimmt nicht zum Vergnügen beibehielt? Wie aber müsste die unerbittliche Forderung des Marktes, d. h. die Kundschaft auf eine solche Massnahme reagieren? Voraussetzung auch einer nur bescheidenen Beschränkung der Typenauswahl inländischer Produktion wäre die vollständige Unterbindung der Einfuhr ausländischer Lastwagen durch Staatsmassnahmen. Andernfalls wäre die schweizerische Automobilindustrie recht schnell als konkurrenzunfähig verschrien, dürfte die Fabrikate schliessen und die Belegschaften entlassen. Ganz so einfach, wie Lt. Spahr sich das vorstellt, dürfte sich dieser Programmpunkt jedoch selbst bei weitgehendem diesbezüglichem

Eingriff des Staates allerdings kaum verwirklichen lassen. Denn nicht wahr, schliesslich fällt doch auch die Stellungnahme der schweizerischen Wirtschaft zur Einführung eines solchen Einheitstypes noch etwas in Betracht. In der Theorie sieht so manches recht nett aus; in der Praxis aber erweist es sich als undurchführbar. Ausserdem irrt Lt. Spahr, wenn er die grosse Zahl der fabrizierten Typen als einen nur der schweizerischen Lastwagenindustrie eigenen Nachteil ansieht. Um bestehen zu können, fabrizieren beispielsweise die General Motors mit Chevrolet 29, Dodge 20, International 18, Federal 10 und White sogar 31 Lastwagentypen. Selbst in Deutschland, dessen gesamte industrielle Produktion nach militärpolitischen Gesichtspunkten funktioniert, bauen allein die Mercedes-Benz-Werke 14 Standardmodelle, wozu dann erst noch die verschiedenen Variationen der einzelnen Modelle kommen. Krupp baut 11 Standard-Lastwagenmodelle. Dies Beispiel dürfte das *Primat wirtschaftlicher Bedürfnisse vor rein militärischen Gesichtspunkten* zur Genüge dartun.

#### IV.

Ausserdem schlägt Lt. Spahr die Erlassung einer Vorschrift vor, welche die schweizerische Automobilindustrie zur *Anlage von Ersatzteillagern* verpflichtet. Auch dies Verlangen zeugt von wenig Sachkenntnis. Tatsächlich bestehen solche Ersatzteillager und es sind Millionenwerte in denselben investiert. Zugegeben — die Grosszahl derselben befindet sich an militärisch exponierten Stellen wie Arbon, Olten, Wetzikon, Basel, Zürich etc. Woher aber sollte die Industrie selbst in besten Zeiten die Riesenkapitalien hernehmen, welche für die Anlage solch geschützter Ersatzteillager nötig wären, da gerade die geschützte Lage jede Verkaufsmöglichkeit beinahe ausschliesst? Wenn hier etwas geschehen soll, dann kann es u. E. nur Obliegenheit der Armee sein, d. h. auf Kosten des Bundes verwirklicht werden.

#### V.

Ein anderer von Lt. Spahr aufgestellter Programmpunkt verlangt die weitgehende *Anwendung der technischen Neuheiten* in bezug auf geländegängige Achsenkonstruktion, Allradantrieb usw. Auch diese Forderung geht zu weit. Der Mehrzahl der aus der Privatindustrie sich rekrutierenden Käufer ist es ganz einfach finanziell nicht möglich, die hieraus sich ergebenden Unzulänglichkeiten (höhere und beengte Ladebrücke, beschränkte Fahrzeuglänge, höherer Kaufpreis usw.) in Kauf zu nehmen. Schuld an dem wesentlich höhern Preise für Fahrzeuge mit geländegängigen Achskonstruktionen und Allradantrieb ist die Reihe der notwendigen Zusatzkonstruktionen wie Radausgleich, unab-

hängige Federung jedes einzelnen Rades, vermehrte Differentiale und Antriebsorgane usw. Zwar baut die schweizerische Lastwagenindustrie für eigene Bedürfnisse und diejenigen der Lizenznehmer Geländefahrzeuge mit bis zu 8 Rädern; für normalen Transportantrieb kommen diese Wagen jedoch, weil zu teuer, gar nicht in Frage.

## VI.

Daneben verlangt Lt. Spahr weitgehende Förderung des *Baues von Dieselmotoren und Holzgasgeneratoren*. Ignoriert er die Tatsache wirklich, dass ausgerechnet unsere schweizerische Industrie auf dem Gebiete des raschlaufenden Dieselmotors für Fahrzeuge schon immer gerade im Auslande allseits anerkannte Pionierarbeit geleistet? In gemeinsamer Arbeit mit Dr. Rudolf Diesel bauten die Saurerwerke in Arbon bereits im Jahre 1908 einen ersten Schnellläufer für Lastwagen. Heute befindet sich dieser Motor im Deutschen Museum in München. 1915 schon wurden in der Schweiz die Versuche mit Zweitakt-Dieselmotoren aufgenommen. Aber es bedurfte 20jähriger unermüdlicher Forscherarbeit, ehe der Dieselmotor die Bezeichnung «marktreif» erhielt. Eine Schweizer Firma hat im Jahre 1931 den sogenannten Kreuzstrommotor und drei Jahre später den Doppelwirbelungsmotor mit direkter Einspritzung herausgebracht. *Dank dieser Spezialkonstruktionen marschiert unsere Industrie bezüglich Dieselmotorenbau an der Spitze aller Länder!* Und trotz härtestem Konkurrenzkampfe beschäftigt eben dieses Unternehmen in seinen Forschungs-, Versuchs- und Konstruktionsabteilungen nach wie vor Dutzende von Ingenieuren, die sich nicht nur der konstruktiven Entwicklung des Dieselmotors, sondern auch derjenigen des Holzgasantriebes widmen. Ein Schweizerunternehmen der Automobilbranche war es, das durch eine Spezialkonstruktion den Holzgasgenerator soweit verbesserte, dass der Leistungsabfall eines mit Holzgas betriebenen Wagens im Vergleich zu einem Benzin-Lastwagen auf 8—10 % reduziert werden konnte. Um Rügen zu erteilen, wie Lt. Spahr dies tat, muss man zum mindesten die bezüglichen Verhältnisse kennen! Hätte unsere Automobilindustrie, wie Lt. Spahr ihr dies vorwirft, den rechten Moment in jeder Hinsicht verpasst, dann würden heute nicht nach Schweizerlizenzen in Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich, Polen und sogar in Japan Dieselmotoren gebaut. Wie sehr unsere Qualitätsarbeit auch auf diesem Gebiete vom Auslande geschätzt wird, zeigt der Umstand, dass Europas grösste Automobilfabrik — der englische Morriskonzern — seine Dieselmotoren ebenfalls nach schweizerischen Lizenzen baut. An der Industrie jedenfalls liegt es nicht, wenn wirklich auf diesem Gebiete etwas versäumt wurde. Aber vielleicht darf noch einmal die Frage ge-



stellt werden, ob der unserer Landesbehörde gemachte Vorwurf bezüglich Drosselung des Motorfahrzeugverkehrs tatsächlich eine leichtfertige und unsinnige Argumentation darstellt?

## VII.

Lt. Spahr tendiert sodann auf eine *Verbilligung der Produktion*. Zugegeben, die Schweizerwagen gehören nicht zu den billigsten. Im selben Atemzuge aber vermehrte Verwendung technischer Neuerungen wie Geländegängigkeit usw. zu verlangen und einem günstigeren Preise das Wort zu reden, ist zum mindesten inkonsequent. Die schweizerische Automobilindustrie hat nichts unversucht gelassen, um ihre Produktionskosten zu senken. Ihre Betriebe sind weitgehend rationalisiert. Massenproduktion, wie sie Lt. Spahr vorschwebt, ist mit Rücksicht auf das kleine Absatzgebiet und den entweder unbedeutenden oder mit grossen handelspolitischen Schwierigkeiten verbundenen Export ausgeschlossen. Zum Vorschlag einer Zollrückvergütung auf Rohstoffimporten muss gesagt werden, dass in der Hauptsache Kohle, Eisen, Stahl und andere Metalle zur Einfuhr gelangen. Eine Zollreduktion auf diesen Rohstoffen aber fällt für die Preisgestaltung kaum in Betracht. Ausserdem sind den meisten einheimischen Lastwagenfabriken heute Giessereien angegliedert, die Einfuhr der mit hohen Ansätzen belasteten Gussteile fällt somit ohnehin weg. Selbst für die feinsten Teile des Dieselmotors — die Einspritzdrüsen — ist die Schweiz vom Import unabhängig.

## VIII.

Soweit zur Richtigstellung der Ausführungen von Lt. Spahr. Noch immer aber stehen unserer Armee nicht die nötigen militärtauglichen Lastwagen zur Verfügung. Diesem dringenden Bedürfnis kann nur auf zwei Arten abgeholfen werden: Entweder gewährt man allen Käufern schweizerischer Lastwagen ausreichende Erleichterungen, beispielsweise: Ermässigung des Dieselölzollansatzes (welcher heute 55 % des Warenwertes beträgt), Aenderungen der Ausführungsbestimmungen zum M. F. G. hinsichtlich der Höchstgewichte und Fahrgeschwindigkeiten, Vereinheitlichung, resp. Anpassung der kantonalen Vorschriften, strikte Handhabung der auf die Kontingentierung der Einfuhr von Lastwagen bezughabenden Vorschriften. Oder aber allen Käufern einheimischer Fahrzeuge werden Vergünstigungen eingeräumt.

Bleibt noch darauf hinzuweisen, dass trotz Schaffung schweizerischer Leichtlastwagentypen die Neuanschaffungen solch einheimischer Fahrzeuge stagniert; sie betrug 1937 nur 5 % des Bestandes an Schweizerwagen im Jahre 1931. Gerade mit Rücksicht auf die Bedürfnisse unserer Armee sind diese Verhältnisse

durchaus unbefriedigend, aber verständlich. Denn solange dringliche Bundesbeschlüsse einem Damoklesschwert gleich über dem Motorfahrzeugverkehr hängen, solange eine staatliche Beschränkung der Zahl einheimischer Lastwagen im Bereich des Möglichen liegt und durch Lancierung einer Gütertransport-Initiative der Markt auf Jahre hinaus neue Beunruhigung erfährt, solange darf der schweizerischen Wirtschaft kein Vorwurf gemacht werden, wenn sie den billigen Auslandswagen bis zur Abklärung der Rechtslage dem Ankauf des teureren einheimischen Produktes vorzieht!

## **Die Uebungen der Parkkompagnien der 6. Division im Wiederholungskurs 1937**

(Karte 1:100,000 St. Gallen.)

Von Oberstlt. *Sebes*, Park-Chef 7. Div.

In der 6. Div. absolvierten ihren W. K. gemeinsam die J. Pk. Kpn. 16, 17, 18, die Art. Pk. Kpn. 21, 22, 23, 24 und die Hb. Pk. Kp. 30, zusammen also 8 Kpn. mit einem Bestand von ca. 850 Mann und 500 Pferden. Die F. Art. Pk. Kpn. hatten neben den etatmässigen Panzercaissons mehrere Mun.-Brückenwagen zugeteilt, wie sie diesen Einheiten durch die Neuorganisation Ende 1937 gegeben werden. Bei den J. Pk. Kpn. waren alle Pferde der Mun.-Fuhrwerke, bei der Art. alle Handpferde mit Bastsätteln ausgerüstet. An Verlademunition standen zur Verfügung ca. 8 t pro Kp., total also rund 65 t.

Diese Grundlagen legten dem Kdt. die Ueberlegung nahe, diese einzigartige Gelegenheit auszunützen, um auch den zugeordneten Pk. Of. der J. Br. und Art. R. die Möglichkeit zu geben zur Lösung grösserer organisatorischer Aufgaben, wie sie der Ernstfall täglich bringen kann, die aber mangels Gelegenheit sonst nie geübt werden können. Dabei war er sich vollkommen bewusst, dass der Truppe zwei Tage für die natürlich auch notwendige Detailausbildung verloren gingen. Die Lehren aber, welche die Pk. Of., die Einheits-Kdt. und auch die Truppe aus diesen gemeinsamen Uebungen ziehen konnten, rechtfertigen den Versuch und führten zum Antrag, es möchte künftig jeder zweite W. K. der Park-Formationen in ähnlichem grösserem Rahmen durchgeführt werden.

Das Uebungsgelände am Walensee war durch die Korps-sammelpplätze und die Dislokationen im W. K. gegeben. Als Uebungen kamen in Frage: Organisation von Ueb.-Orten, Fassungsplätzen, Depotanlagen, Saumtransporten und mit