

# Replik zu "Wehrwirtschaft und Automobilindustrie"

Autor(en): **Spahr**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 6

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15398>

## **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.

eingenommen war und dass ich mit Interesse und innerer Lust meiner militärischen Heranbildung oblag.» Kurze Zeit nach seiner Beförderung zum Hauptmann wurde in St. Gallen ein Offizierskurs mit etwa sechzig Teilnehmern abgehalten, unter der Leitung von Oberst Hofstetter, eines sehr gewandten, in Deutschland herangebildeten Offiziers. In einer Theoriestunde sagte der Oberst, die Herren Offiziere sollen während seines Vortrages Notizen machen, diese ausarbeiten und in der nächsten Stunde zur Durchsicht abgeben. Der Oberst sah die Arbeiten aufmerksam durch und war ganz erstaunt, dass so viele lückenhafte Arbeiten abgegeben wurden. «Nur eine einzige könne als erschöpfend und befriedigend bezeichnet werden, diejenige von Hauptmann Gröbli.» Isaak Gröbli kündete seine Stelle als Webermeister und meldete sich zum Instruktorenkurs an. Er bestand ihn gut. Darüber und über die Grenzbesetzung anlässlich des Neuenburgerhandels 1857 einmal später mehr. Gröbli war ein vorbildlicher Soldat und Bürger.

### **Replik zu „Wehrwirtschaft und Automobilindustrie“**

Von Lt. S p a h r, z. Zt. Lourenço Marques, P. E. A.

Meine Erörterungen über obiges Thema in der Novembernummer der Allg. Schweiz. Militärzeitung haben durch den Artikel von Oblt. Waldmeyer im letzten Februarheft einen ersten Zweck erreicht: Antwort.

Meines Erachtens dürfte die Allg. Schweiz. Militärzeitung kaum der geeignete Platz sein, um dem einen oder andern Widerpart im Fragenkomplex Bahn-Auto das Wort zu reden. Dies wurde seinerzeit — und wird wohl auch heute noch in den bezüglichlichen Fach- und Verbandsschriften mit breitester Gründlichkeit besorgt; nebenbei sei hier gleich bemerkt, dass man dort auch einige Erklärungen für die traurigen Verhältnisse innerhalb des Lastwagen-gewerbes erhält, die ihren Niederschlag in der damaligen Eingabe der «Aspa» an den Bundesrat fanden; Eingabe um ein Gewerbeschutzgesetz, das den andauernden Preisschneidungen, unseriösen Geschäftsfundierungen usw. Einhalt gebieten sollte!

Wenn ich in meinem Artikel der Automobilindustrie einen Vorwurf gemacht habe, so geschah dies bestimmt nicht — und es ist dies aus den Zeilen auch klar herauszulesen — um irgendeine Stellung gegen die Automobilindustrie einzunehmen, sondern lediglich um eine Tatsache zu nennen, die überdies der «Chambre syndicale» genügsam bekannt ist. Leider hat Oblt. Waldmeyer die Frage anders aufgefasst und demnach eine Lanze für die Automobilindustrie gebrochen. Dabei beging er den üblichen Fehler der Publizisten aus dem Automobillager; er verliess den Boden der ursächlichen Diskussion und verteidigte unnötigerweise Interessen, die überhaupt nicht angetastet wurden. Ich bringe deshalb einige Bemerkungen zu seinen Punkten.

Ad I: Wer sich die Mühe nimmt, die Steuerbelastung des Automobils auf internationaler Basis zu untersuchen, stellt leicht fest, dass andere Staaten ihren Motorfahrzeugverkehr (auch den Schwertransport auf der Strasse) steuerlich mindestens ebenso, z.T. aber auch schärfer erfassen wie die Schweiz. Die Vergleichstabelle über den prozentualen Inlandabsatz verschiedener Staaten würde wesentlich gewinnen durch eine Anfügung der bezüglichlichen

Steuerbelastungen. Beispielsweise hat der italienische Lastwagentransporteur mit ungefähr denselben Abgaben an den Staat zu rechnen, wie der schweizerische; Italien setzt nach Oblt. Waldmeyer grob 100 % seiner Produktion im Inland ab. Diktaturstaaten haben allerdings eine eigene Auffassung über die Mitwirkung ihrer Privatindustrie an den Staatsaufgaben!

Oblt. Waldmeyer ist ebenfalls der Ansicht, das Fiskalsystem sei schuld an den Verhältnissen; selbst angenommen dies stimme, muss man doch die Frage stellen, woraus sich die Zwangslage zum Ankauf ausländischer Fabrikate ergab.

Ad II: Oblt. Waldmeyer gibt einleitend ungefähr das von mir gezeigte Bild über die Entwicklung des Lastwagens wieder. Im weitem zeigt er auf, dass die ungünstigen Wirtschaftsverhältnisse es nicht als rentabel erscheinen liessen, zum Bau leichterer Typen überzugehen. Gleich darauf sagt er: «Krise und Wirtschaftsnot erzwangen dann 1934 die Aufnahme des Leichtlastwagenbaues durch die schweiz. Automobilwirtschaft doch noch!» — Es ist klar, dass man auch in der schweiz. Lastwagenindustrie die Umstände erkannt hatte. Die Tatsachen beweisen aber auch deutlich genug, dass aus irgendwelchen Gründen (Tradition, absolutes Qualitätsprodukt u. a. m.) der Moment des Anschlusses verpasst wurde.

Weshalb zieht Oblt. Waldmeyer das Ausland zum Vergleich heran, um dann zu sagen, dass eine Gegenüberstellung ausländischer Gross-Serienproduktion und begrenzten schweizerischen Möglichkeiten nicht angehe? Gerade dies zwingt, unsern speziellen Verhältnissen Rechnung zu tragen, und dem Uebelstand zu begegnen zu suchen.

Er sagt weiter, das Ausland unterstütze aus militärischen Gründen seine Automobilindustrie direkt durch finanzielle Zuwendungen, speziell die Entwicklung neuer Typen, was in der Schweiz nicht geschehe. Unter Punkt III bemerkt er aber, dass sich staatliche Eingriffe bei uns nicht verwirklichen lassen! Weiter «... wäre von einer Zusammenlegung der Typenvielzahl niemand so begeistert, wie die schweizerische Industrie selbst; aber die Stellungnahme der schweizerischen Wirtschaft falle auch in Betracht ...» Es ist wohl weder interessant noch notwendig für die schweizerische Wirtschaft, wenn, wie Oblt. Waldmeyer sagt, jeder Käufer mit andern Verlangen aufwartet.

Die Vielzahl der Typen sei nicht nur ein schweizerischer Nachteil, sagt Oblt. Waldmeyer und gibt einige Ziffern aus ausländischer Produktion an. Abgesehen davon, dass der Vergleich hinkt, sei bemerkt, dass wir nicht gezwungen sind, ausländische Fehler zu kopieren; vorausgesetzt, die angeführten Daten seien für die betreffenden Staaten nachteilig oder fehlerhaft. Deutsche Firmen, wie Krupp und Mercedes-Benz als Beweismittel für das «Primat wirtschaftlicher Bedürfnisse vor rein militärischen Gesichtspunkten» zu zitieren, dürfte mindestens unglücklich gewählt sein. Ich nehme an, Oblt. Waldmeyer kenne den Sinn des deutschen Gesetzeserlasses von 1937 betr. Chassiskonstruktion usw., der sogar für Personenautomobile Geltung hat.

Ad IV: Zu meiner Forderung nach Vereinheitlichung der Typen verlange ich auch die Anlage des dazugehörigen Ersatzteillagers; Oblt. Waldmeyer nennt dies Mangel an Sachkenntnis und gibt an, wo heute Ersatzteillager angelegt sind. Es ist kaum anzunehmen, dass solche auch für alle in der Schweiz fahrenden ausländischen Fabrikate in ausreichendem Masse vorhanden sind.

Ad VI: Auch der unaufmerksame Leser sieht in meinem Artikel: «Die schweizerische Lastwagenindustrie genießt für die Qualität ihrer Produkte Weltruf» und «... der schweizerische Motorlastwagen steht heute in technischer Vollkommenheit keinem ausländischen Produkt nach.» Die Geschichte des Dieselmotors dürfte jedem bekannt sein, der sich etwas um Automobil-

wesen kümmert. Ich habe nun aber auf kaufmännische Fehler hingewiesen und glaubte daher, bekannte Tatsachen technischer Natur nicht anfügen zu müssen. Man sollte immerhin zwei Dinge voneinander unterscheiden können.

Ad VII: Verbilligung der Produktion wird dann eintreten, wenn ein gewisser Serienbau gewährleistet ist und dahin tendiert auch mein Programm. Im übrigen habe ich deutlich genug die Subventionierung durch Bundesgelder vorgeschlagen. —

Schade, dass Oblt. Waldmeyer mit seinem Artikel nicht Neues bringt und schlussendlich feststellt, dass dem Uebelstand abgeholfen werden müsse; über das Wie schweigt er sich aus. Dass man in der Schweiz mit den endlosen Diskussionen und Konferenzen nichts erreicht, hat deutlich genug die Transportfrage gezeigt.

Damit schliessen wir diese Diskussion.

Die Redaktion.

## MITTEILUNGEN

### Offiziersgesellschaft des Kantons Solothurn.

Nach einem Unterbruch von 16 Jahren übernimmt Grenchen wiederum den Vorort der Kantonalen Offiziersgesellschaft. An der Delegiertenversammlung vom 22. Mai 1938 nahmen über 120 Offiziere aus allen Gauen des Kantons teil. Als Gäste konnte der Präsident u. a. begrüßen: Oberstkorpskdt. Prisi, Kdt. 2. A. K., Oberstdiv. Scherz, Kdt. 4. Div., Regierungsrat Dr. Oskar Stampfli, Kant. Militärdirektor, Vertreter des Kant. Unteroffiziersverbandes und der Behörden. Nach der raschen und diskussionslosen Abwicklung der statutarischen Geschäfte ergriff Oberstdiv. Scherz das Wort zu einem Vortrag über aktuelle Probleme, der durch die klar herausgearbeiteten Gedankengänge nachhaltigen Eindruck hinterliess. — Das anschliessende Mittagsbankett vereinigte die Teilnehmer zu einigen Stunden gemütlicher Kameradschaft. Nachstehend die Zusammensetzung des Vorstandes: Präsident Kav. Oberstlt. Otto Wyss, Vizepräsident Hptm. Fritz Grimm, Aktuar Oblt. Jules Schneider, Sekretär Oblt. Rud. C. Schild, Kassier Oblt. Alb. Ochsenbein, Beisitzer: Oberstlt. Ernst Meyer, Oberstlt. Armin Schädeli, Oblt. Fritz Brodbeck, Oblt. Werner Blaser und Oblt. Ernst Dörflinger. Js.

### Totentafel

Seit der letzten Publikation sind der Redaktion folgende *Todesfälle von Offizieren unserer Armee* zur Kenntnis gekommen:

Inf.-Leutnant *Walter Doepfner*, geb. 1914, Mot. Jk. Kp. 9, in Luzern, gestorben im Dienst am 12. Mai in Aarau.

Vet.-Oberst *Alfred Baumgartner*, geb. 1879, R. D., gestorben am 13. Mai in Interlaken.

Art.-Leutnant *Eugen Huber*, geb. 1915, F. Btr. 39, gestorben am 13. Mai in Genf.

Oberstkorpskommandant *Otto Bridler*, geb. 1864, z. D., gestorben am 14. Mai in Winterthur.