

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 83=103 (1937)

Heft: 11

Artikel: Wehrwirtschaft und Automobilindustrie

Autor: Spahr

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14749>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.07.2025

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

vielmehr erzählen, ich will aber noch warten. Ich werde aber wieder vortreten, denn ich weiss, dass nur ein Anlauf nicht genügt, es geht ja um Geld. Bedenkt aber nur eine Sache: Ein Infanteriezug hat 47 Mann. Unsere Armee zählt 400,000 Mann. Das ist eine enorme Zahl für unser Land. Wieviele Beispiele, so wie ich sie hier niederschrieb, könnten alle meine Kameraden, die Zugführer sind, von diesen 400,000 Soldaten erzählen?

Verwaltungsräte und Direktoren, schaut bitte in euren Betrieben nach, und wenn ihr solche Sachen feststellt, klopft bitte den Personalchefs, die nur das augenblickliche Wohl der Firma vor Augen haben, unmissverständlich auf die Finger. Mein Ruf geht an alle senkrechten Schweizer; helft alle helfen! Der Dank des Landes für treue Dienstleistung darf nicht mehr Ferienentzug und Arbeitsverlust heissen. Der Soldat soll wissen, dass, wenn er heimkommt, seine alte Arbeitsstätte auf ihn wartet.

Wer möchte nicht seinen Kindern das Brot der Arbeit geben?

Wehrwirtschaft und Automobilindustrie

Von Lt. Spahr, Geb. J. Kp. III/40.

Nachdem in den schweizerischen Tageszeitungen seit längerer Zeit auf die Bedeutung der Verkehrsteilungsmassnahmen in bezug auf militärische Belange — in allerdings meist *einseitig orientierter Weise* — hingewiesen worden ist, hat Herr Hptm. Wanner nun auch in der «Allgemeinen Schweiz. Militärzeitung» dieses Diskussionsthema aufgerollt. Herr Hptm. i. Gst. Wehrli beschäftigt sich, von einem andern Standpunkt aus, in einer Replik ebenfalls mit diesem Problem. Er negiert in seinen Ausführungen u. a. auch die vorgeschlagene Subventionierung armeetauglicher Motorlastwagentypen.

Es ist bekannt, dass rein *zahlenmässig der Gesamtbestand* für die Motorisierungsbedürfnisse nach der neuen Truppenordnung *ausreichen würde*. Aber ebenso weiss man — und dies bildet den Kernpunkt des Problems —, dass nur ein relativ kleiner Prozentsatz (rund 45%) des schweizerischen Motorlastwagenbestandes als felddiensttauglich angesprochen werden kann.

Dieser Mangel beruht einmal auf der technischen Ueberalterung des zivilen Motorfahrzeugparkes, anderseits spielt auch die Vielzahl der Typen, besonders in den mittleren und leichten Stärkeklassen, die sich hauptsächlich aus ausländischem Material zusammensetzen, eine bedeutende Rolle (Ersatzteilbeschaffung während eines Krieges!). Diese unbefriedigende Situation wird ganz allgemein der prohibitiven Wirkung der eidgen. Benzin-zollpolitik und dem kantonalen Fiskalgebaren gegenüber dem

Motorfahrzeugverkehr zugeschoben. Gewisse Kreise gehen in der Tagespresse sogar soweit, unsere Landesleitung zu beschuldigen, sie hätte in dieser Beziehung die Förderung unserer Wehrkraft vernachlässigt! — Das Problem ist zu weitschichtig, als dass es mit dieser leichtfertigen und unsinnigen Argumentation erledigt werden könnte; sowohl die bezügliche Politik des Bundes wie die der Kantone lässt sich bei *sachlicher* Prüfung sehr wohl rechtfertigen. Die Ursachen dieser misslichen Zustände sind vieltätig, und es soll hier die eine — vielleicht nicht die geringste — einer nähern Betrachtung unterzogen und gleichzeitig ein Weg zu ihrer Behebung aufgezeigt werden.

Die schweizerische Lastwagenindustrie genießt für die Qualität ihrer Produkte internationalen Ruf. Ueberall da, wo an den Motorlastwagen höchste Anforderungen gestellt wurden, stand das Schweizerprodukt im Vordergrund. Zur Zeit des grossen Aufschwunges des motorisierten Verkehrs hat die schweizerische Industrie Bestes geleistet und der schweizerische Motorlastwagen steht heute in technischer Vollkommenheit keinem ausländischen Produkt nach. Trotzdem konnte sich der gewaltige Einbruch des ausländischen Motorlastwagens vollziehen, *weil unsere Motorlastwagenindustrie verfehlt hat, im rechten Moment den Bau mittlerer und leichter Motorlastwagen an die Hand zu nehmen*. In der Zeit zunehmender wirtschaftlicher Depression war es dem Unternehmer nicht mehr möglich, den Unterhalt seines schweren Lastwagens schweizerischer Konstruktion aufzubringen; er musste sich einen leichtern Wagen beschaffen. Einerseits half man sich mit dem Umbau starker Personewagen auf leichte Lastwagen (bis 1,2 t Nutzlast, die für militärische Zwecke kaum verwendbar sind); zum andern aber war die deutsche und vor allem die amerikanische Industrie längst über die Versuchsstadien mit leichten Lastwagen hinausgekommen und der schweizerische Markt wurde ein gutes Absatzgebiet für ihre Produkte.

Erst im Jahre 1934 trat die Firma Berna, 1935 auch die Firma Saurer mit ihrem ersten 1½-Tonnen-Lastwagen in Konkurrenz zum Ausland; in einem Zeitpunkt also, da der schweizerische Markt durch die ausländischen Erzeugnisse zu einem grossen Teil bereits gesättigt war. Um diesen Vorwurf der *kaufmännischen Fehlleitung* im Fabrikationsprogramm kommt die schweizerische Lastwagenindustrie nicht herum. Wirtschaftliche Konsequenzen haben auch hier militärische Schäden gezeitigt, die nunmehr, bei Erkenntnis der Sachlage, behoben werden müssen. Zu diesem Zwecke soll folgendes Programm in Vorschlag gebracht werden:

Eine Kommission, gebildet aus militärischen Sachverständigen des E. M. D., des Finanz- und Zolldepartementes sowie Ver-

tretern der Lastwagenindustrie und der schweizerischen Wirtschaft stellt ein *Fabrikationsprogramm* auf, nach welchem künftig der Lastwagenbau grundsätzlich geordnet wird. Dadurch soll erreicht werden, dass der schweizerische Markt weitgehend nur noch mit felddiensttauglichen Motorlastwagen schweizerischer Produktion beliefert und der zivile Park mehr damit durchsetzt wird. Dieses Programm sollte m. E. keinen technischen Schwierigkeiten begegnen und ungefähr nach folgenden Punkten orientiert sein:

1. Es werden — ausser Spezialfahrzeugen, wie Zisternenwagen usw. — nur noch *drei bis vier Einheitstypen* mit einer Nutzlast von $1\frac{1}{2}$ bis 5 Tonnen fabriziert. Das notwendige Ersatzteillager ist durch die Industrie anzulegen.
2. Die technischen Neuheiten in bezug auf geländegängige Achsenkonstruktion, Allradantrieb usw. sind weitgehend in Anwendung zu bringen.
3. Der Bau von Dieselmotoren und Holzgasgeneratoren ist zu fördern.

Es ist ohne weiteres klar, dass die *wirtschaftliche Seite* dieses Programmes einer genauen Untersuchung bedarf. Vor allem muss danach getrachtet werden, diese Einheitstypen preislich so günstig zu gestalten, dass sie konkurrenzfähig werden und dadurch nachgefragt sind. Es gibt dafür grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Einmal die *Verbilligung der Produktion*. Da das Moment der Verbilligung durch die Massenhaftigkeit der Herstellung und des Absatzes nur bedingt vorausgesetzt werden kann, sind vor allem die Zollpositionen für die bezüglichen Rohstoffe einer grundsätzlichen Revision zu unterziehen, und zwar auf breiter Grundlage. Es liesse sich dies durchführen durch Zollrückvergütungen an die für diese Fabrikation tätigen Industrien. Sollte diese Massnahme nicht ausreichen oder nicht durchführbar sein, um die ausländische Konkurrenz zu drücken, so sind zur Förderung der Kauflust den Haltern solcher Lastwagen gewisse Erleichterungen zu gewähren. Hiezu sind schon verschiedene Anregungen gemacht worden. Alle laufen auf dasselbe Ziel hinaus: Subventionierung in irgendeiner Form.

Ob man nun Pauschalsteuern senkt oder aufhebt, Benzin in gewissen Mengen zollfrei abgibt oder den Ankauf des Lastwagens direkt mit einem fixen Beitrag subventioniert, bleibt sich gleich; in jedem Falle käme die Unterstützung durch Bundesgelder in Frage. Es ist nur zu prüfen, welche Form die interessanteste ist; interessant sowohl in bezug auf die Wirkung beim Käufer wie auch der Belastung des betreffenden Verwaltungszweiges, der diese Subventionierungen zu tätigen hätte. Es scheint doch, dass der Weg der Ausrichtung eines einmaligen besten Beitrages an die Ankaufskosten der einfachste wäre.

Die Aufstellung eines solchen Programms mag etwas stark an ausländische Vorbilder anlehnen, was im allgemeinen nicht sehr beliebt ist. Nachdem aber offenbar dieser Zweig der schweizerischen Wirtschaft aus eigener Kraft nicht in der Lage ist, die Situation zu beherrschen, ist es m. E. ein Vorteil, gute ausländische Vorbilder auch bei uns sinngemäss zu verwerten. Das Problem harrt schon lange einer Lösung; sie kann nur auf dem Boden der Verständigung gefunden werden und nicht mit Ausgeben von Streikparolen.

Wehrwirtschaft als Ziel der Wissenschaften?

Von Oblt. *Joachim Auer*, Adj. Fl. Abt. 2.

Ganz abgesehen davon, dass die Neutralität der Schweiz während des Weltkrieges nicht «hauptsächlich durch die Kohlenlieferung aus Deutschland» erhalten bleiben konnte, enthält der im Juli-Heft dieser Zeitschrift veröffentlichte Vortrag von Dr. Hermann Pantlen über Wehrwirtschaft Gedankengänge, die in einer schweizerischen Fachzeitung wohl nicht unwidersprochen bleiben können. Ich meine den Versuch, die Wehrwirtschaft, d. h. «eine aus kriegerischer Gesinnung erwachsene Wirtschaft», als oberstes und zusammenfassendes Ziel der Wissens- und Charakterbildung eines Volkes darzustellen, als Ideal, das wiederum zur «echten Universitas literarum» zurückführe.

Die Ueberwachung und Bindung der Wirtschaft mit Rücksicht auf die Landesverteidigung, die Unterordnung einzelner Wirtschaftsinteressen unter das Gesamtinteresse eines Volkes, dem die Schaffung der wehrfähigen Nation als Ideal vorschwebt, sind zweifellos auch für uns dringend notwendige Ziele. Es sind aber politische Ziele, militär- und wirtschaftspolitische Aufgaben des Staates, niemals aber Ziele der Wissenschaft. Denn oberste, ja einzige Aufgabe aller Wissenschaft ist die Erkenntnis der Wahrheit. Dies gilt auch für die soziologischen Hilfswissenschaften. Wenn die Wissenschaft aber in den Dienst einer politischen Aufgabe gestellt wird, hört sie auf, Wissenschaft zu sein, weil ihr höchstes Ziel dann nicht mehr das Streben nach Wahrheit sein kann. Die Hochschule als Universitas literarum darf nie und nimmer einer politischen Idee untergeordnet werden, auch nicht einer der männlichen Anlage entsprechenden kriegerischen Gesinnung. Friedrich der Grosse (von Dr. Pantlen zitiert) spricht nur von der Staatsleitung, die untrennbar Finanzen, Politik und Kriegswesen zum gleichen Ziele führen soll, nicht aber von der Universitas literarum. Die Auffassung, dass die Glieder der letzteren durch die Aufgaben der Wehrwirtschaft erst zur echten